

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA**

**Departamento de Letras e Artes**

**Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade**



**MARIANA SOUSA DE ANDRADE**

**A AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA NO TRAÇADO URBANO DA CIDADE  
DE FEIRA DE SANTANA, BAHIA**

**FEIRA DE SANTANA – BAHIA**

**2018**



**MARIANA SOUSA DE ANDRADE**

**A AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA NO TRAÇADO URBANO DA CIDADE  
DE FEIRA DE SANTANA, BAHIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana, na Área de Concentração em Desenho, Registro e Memória Visual, Linha de Pesquisa Interdisciplinares em Desenho, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenho, Cultura e Interatividade, sob a orientação do (a) Prof.(a) Doutor (a) Lysie dos Reis Oliveira.

**FEIRA DE SANTANA – BAHIA**

**2018**



**MARIANA SOUSA DE ANDRADE**

**A AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA NO TRAÇADO URBANO DA CIDADE  
DE FEIRA DE SANTANA, BAHIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenho, Cultura e Interatividade, avaliada pela Banca Examinadora composta pelos seguintes membros: Lysie dos Reis Oliveira, Sandra Medeiros Santo e Plínio Martins Falcão.

**BANCA EXAMINADORA**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Lysie dos Reis Oliveira

Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS (Orientadora)

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sandra Medeiros Santo

Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS

Prof. Dr. Plínio Martins Falcão

Instituto Federal da Bahia - IFBA

Aprovada em: Vinte e cinco de julho de dois mil e dezoito.

**FEIRA DE SANTANA – BAHIA**

**2018**



## TERMO DE AUTORIZAÇÃO

### TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA NO MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UEFS.

1) Tipo do documento: [ x ] Dissertação [ ] outro

2) Identificação do documento/autor:

Programa de pós-graduação: Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade.

Título: A avenida Nóide Cerqueira no traçado urbano da cidade de Feira de Santana, Bahia.

Autora: Mariana Sousa de Andrade

Email: msousa83.arq@gmail.br

RG:           CPF:

Orientador (a): Lysie do Reis Oliveira

Número de páginas: 220

Data de entrega do arquivo à Secretaria: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Data de defesa: 25/07/2018

3) Autorizo a divulgação da dissertação supracitada no Portal de Domínio Público do Ministério da Educação<sup>1</sup>.

4) Na qualidade de titular dos direitos de autor da publicação supracitada, autorizo, à Universidade Estadual de Feira de Santana, a disponibilizar gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais do documento, em meio eletrônico, no formato PDF, para fins de leitura, impressão e/ou *download* pela Internet, a título de divulgação científica gerada pela Universidade.

Feira de Santana, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

<sup>1</sup> Conforme Portaria nº.013/2006 do MEC - Art. 5º O financiamento de trabalho com verba pública, sob forma de bolsa de estudo ou auxílio de qualquer natureza concedido ao Programa, induz à obrigação do mestre ou doutor apresentá-lo à sociedade que custeou a realização, aplicando-se a ele as disposições desta Portaria.

Dedico este trabalho à minha família e à Feira de Santana, cidade que me motiva, ensina e proporciona novas conquistas.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que me deu força, saúde, determinação e disposição para a realização desta pesquisa, e a todos aqueles que me ajudaram direta ou indiretamente na realização deste trabalho.

Ao meu filhinho Rafael, pela paciência e compreensão durante esses dois anos de trabalho. Foi meu grande estímulo, minha força! Com ele aprendi a escrever e estudar assistindo desenho e brincando de carrinhos. Ensinou-me a ser mais forte e capaz!

A meu esposo Nilo que me “apresentou” ao mestrado em desenho, estando presente em todas as etapas deste trabalho, grata pela parceria e paciência durante todo esse processo de construção. Obrigada pelo amor e apoio, principalmente pela companhia nas visitas técnicas, caminhadas e corridas pelas avenidas da cidade, tão importantes para meu aprendizado e percepção do desenho urbano.

Aos meus pais Jucélia e Vanderlei pelo carinho, esforço e empenho dedicados à minha formação, e, juntamente com minhas irmãs Rosana e Taíze, pelo incentivo e vibração por cada etapa conquistada. À minha tia Graça pela ajuda na revisão gramatical do meu trabalho.

À minha orientadora Lysie Reis, pela confiança e parceria, que de forma especial e objetiva, me direcionou e conduziu sobre o que estudar e como pesquisar, me mostrando a importância da produção científica como etapa necessária para a elaboração da dissertação, sempre disponível, dialogando com meu trabalho.

Aos professores do Mestrado em Desenho, em especial à Ana Rita, pela parceria e apoio, sempre disponível, ajudando a esclarecer minhas dúvidas. Também aos funcionários e colegas do Mestrado, que me auxiliaram e apoiaram na realização deste trabalho.

Aos meus colegas de trabalho da GEPRO e UNINFRA, em especial à Nadja, que sempre me incentivou a buscar o aperfeiçoamento profissional, me apoiando em cada etapa conquistada desse mestrado.

Agradeço também a CAPES pelo apoio financeiro necessário para o desenvolvimento desta pesquisa.

Um desenho urbano eficiente transforma a paisagem, enriquece a relação entre as pessoas e delas com a cidade.

## RESUMO

A pesquisa analisa o desenho urbano da cidade de Feira de Santana – Bahia, baseado nas suas transformações, destacando a malha viária. Considerando o desenho urbano como linguagem, que, como tal, é o lócus desta análise e compreensão das práticas sociais cidadinas, são estudadas as principais avenidas da cidade, relacionando suas modificações com as estratégias de modernização e planejamento, para compreender o desenho da avenida Nóide Cerqueira, objeto deste estudo. Procura-se, através da metodologia aplicada com a revisão bibliográfica, analisar o desenho e a paisagem urbana através de fotografias, mapas e visitas técnicas e entender as características da malha da cidade. Constatou-se que todas as avenidas influenciam na mudança do desenho das áreas onde são construídas, sendo consideradas vetores de formação, expansão e transformações urbanas. O conjunto dessa trama viária, formada por largas vias, interfere diretamente no fluxo de veículos da cidade e, conseqüentemente, na escala de vizinhança urbana. Verifica-se que a construção da Nóide Cerqueira segue alguns dos propósitos comuns da maioria das avenidas que a precederam, porém, apresenta características singulares. No entanto, caso não haja um planejamento específico, seu traçado pode vir a apresentar os mesmos problemas das demais avenidas.

Palavras-chave: Desenho urbano. Cidade. Avenidas. Feira de Santana.



## ABSTRACT

The research analyzes the urban design of Feira de Santana – Bahia, based on the transformations, especially concerning the road network. Considering the urban design as language, which, in case, is the focus of this analysis, and the understanding of city social practices, the main avenues of the city have been studied. Their modifications have been related to strategies of modernization and planning for a better understanding of the design of Nóide Cerqueira Avenue, object of this study. Parting from bibliographic analysis, design and urban landscape have been analyzed through pictures, maps and technical visits in order to understand the characteristics of the city road network. It was noticed that all avenues influence in the change of the design of the areas they are constructed, being considered formation vectors, expansion and urban changes. The group of this road network, formed by wide avenues, interfere directly in the flow of vehicles in the city and, consequently, in the range of urban neighborhood. One can understand that the construction of Nóide Cerqueira Avenue follows some purposes common to most avenues constructed before it, but it also shows some particular characteristics. However, if there is no specific planning, its outline might present the same problems of other avenues.

Key words: Urban design. City. Avenues. Feira de Santana

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 Localização da cidade de Feira de Santana.....	30
Figura 1.2: Feira de Santana, 1968.....	34
Figura 1.3: Parte da cidade de Feira de Santana na década de 1980.....	38
Figura 1.4 Feira livre na avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, década de 1970 ...	41
Figura 1.5 Avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, década de 1970.....	41
Figura 1.6 Rota de migração dos vendedores ambulantes em Feira de Santana entre 1970 e 2013. ....	46
Figura 1.7 Evolução urbana de Feira de Santana, desde a sua origem como povoado até a década de 1960.....	48
Figura 1.8 Organograma Metodologia.....	54
Figura 2. 1: Foto da Avenida Central em 1910. ....	61
Figura 2. 2 Esquema do Plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo.....	64
Figura 2. 3 Plano Diretor para o ano 2000 no Rio de Janeiro, Plano Doxiadis.....	66
Figura 2. 4 Esquema de Plano Diretor definido por Villaça. ....	70
Figura 2. 5 Esquema de proposta de urbanização. ....	78
Figura 2. 6 Alguns dos principais fatores de expansão urbana, Feira de Santana, 2018	81
Figura 3. 1: Principais vias, Feira de Santana, 2018.....	87
Figura 3. 2: Malha viária externa ao anel viário, Feira de Santana, 2018.....	88
Figura 3. 3: Via não duplicada, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018.....	94
Figura 3. 4: Via duplicada, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018... 94	
Figura 3. 5: Ausência de calçamento, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018.....	96
Figura 3. 6: Passarela, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018.....	97
Figura 3. 7: Parque Lagoa Grande no entorno da avenida Fróes da Mota, Feira de Santana, 2015.....	97

Figura 3. 8: Avenida Eduardo Fróes da Mota com principais tipos de uso em seu entorno, feira de Santana, 2018 .....	99
Figura 3. 9 : Avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018 .....	100
Figura 3. 10: Estação BRT, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2017.....	102
Figura 3. 11: Vista do viaduto, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2014.....	102
Figura 3. 12: Vista do viaduto, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018.....	103
Figura 3. 13: Passeio da avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018 .....	105
Figura 3. 14: Centro de Abastecimento na avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2015 .....	106
Figura 3. 15: Avenida Getúlio Vargas destacando as interrupções do canteiro central por vias e retornos, Feira de Santana, 2018 .....	107
Figura 3. 16: Avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018.....	108
Figura 3. 17: Avenida Senhor dos Passos em meados do século XX, Feira de Santana .....	110
Figura 3. 18: Avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018.....	111
Figura 3. 19: Ausência de canteiro central, avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018 .....	113
Figura 3. 20: Passeios ocupados, avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018	114
Figura 3. 21: Praças do entorno da avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018 .....	115
Figura 3. 22: Avenida João Durval, Feira de Santana, 2018 .....	116
Figura 3. 23: Estação BRT, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018.....	116
Figura 3. 24: Vias, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018.....	119
Figura 3. 25 Passeios com desníveis, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018...	119
Figura 3. 26 Avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018 .....	120
Figura 3. 27: Vias e canteiro, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018 .....	121
Figura 3. 28: Passeios com desníveis, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018	123
Figura 3. 29: Faixa pedestre, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018 .....	123
Figura 3. 30: Entorno da avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018.....	124
Figura 3. 31: Canteiro central, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018.....	124
Figura 3. 32: Avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018.....	125
Figura 3. 33: Trincheira da avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018 .....	126
Figura 3. 34: Vias e canteiro, avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018.....	126

Figura 3. 35: Passeios com desníveis, avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018 .....	128
Figura 3. 36: Avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018 .....	129
Figura 3. 37: Vias e canteiro, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018 .....	131
Figura 3. 38: Passeios com desníveis, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018...	132
Figura 3. 39: Canteiro central, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018.....	133
Figura 3. 40: Avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018.....	134
Figura 3. 41: Vias e canteiro central, avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018 .....	136
Figura 3. 42: Passeios com desníveis, avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018...	137
Figura 3. 43: Entorno da avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018 .....	138
Figura 3. 44: Avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018.....	139
Figura 3. 45: Trincheira na avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018 .....	139
Figura 3. 46: Canteiro central, avenida Presidente Dutra, 2018.....	141
Figura 3. 47: Passeios com desníveis, avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018 .....	142
Figura 3. 48: Entorno da avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018 .....	143
Figura 3. 49: Avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018 .....	144
Figura 3. 50: Ausência de passeios, avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018 ..	145
Figura 3. 51: Novas construções na avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018...	146
Figura 3. 52: Avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018.....	146
Figura 3. 53: Vias e canteiro, avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018.....	149
Figura 3. 54: Ausência de passeios na avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018 .....	149
Figura 3. 55: Avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	151
Figura 3. 56: Vias e canteiro, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	153
Figura 3. 57. Passeios com obstáculos, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	153
Figura 3. 58: Vias e canteiro, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	154
Figura 3. 59: Esquema da relação comprimento vias, tipo de uso e existência de canteiro central .....	155
Figura 3. 60: Intensidade de concentração dos condomínios fechados (1995-2000)...	160
Figura 3. 61: Esquema da relação tipo de avenida, distância intervalo entre travessias, tipos de uso e localização .....	161

Figura 3. 62: Esboço ilustrativo de uma via arterial.....	162
Figura 3. 63: Esquema do Índice de Utilização nas Avenidas .....	168
Figura 3. 64: Edificações sem recuo frontal mínimo nas avenidas, Feira de Santana, 2018 .....	169
Figura 4. 1: Demarcação do registro fotográfico exposto neste capítulo, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	177
Figura 4. 2: Início da Avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	178
Figura 4. 3: Viaduto BR 324, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	178
Figura 4. 4: Desenho esquemático da planta baixa e vista frontal da avenida Arterial VI .....	179
Figura 4. 5: Área que envolve a atual avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2002 .....	182
Figura 4. 6: Primeiro traçado da avenida Nóide Cerqueira .....	184
Figura 4. 7: Vista aérea com características da área que envolve a atual avenida Nóide Cerqueira em 2010.....	186
Figura 4. 8: Vista aérea com características das áreas que envolvem parte do entorno da atual avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2010.....	187
Figura 4. 9: Vista aérea com características das áreas que envolvem parte do entorno da avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	188
Figura 4. 10: Identificação das características da malha urbana sobre imagem aérea atual, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	189
Figura 4. 11: Curva 1, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	190
Figura 4. 12: Curva 2, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	191
Figura 4. 13: Curva 3, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	191
Figura 4. 14: Curva 4, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	192
Figura 4. 15: Área <i>shopping</i> Avenida, avenida Nóide Cerqueira, 2018.....	193
Figura 4. 16: Área Parque <i>shopping</i> , avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	194
Figura 4. 17: Percursos BR 324 - Centro.....	195
Figura 4. 18: Pista <i>cooper</i> - canteiro central, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	196
Figura 4. 19: Parque infantil, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	196

Figura 4. 20: Atividade esportiva na avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	198
Figura 4. 21: Estação BRT, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018.....	199
Figura 4. 22: Lagoa Salgada, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	200
Figura 4. 23: Retorno fechado, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018 .....	201

## LISTA DE DESENHOS

Desenho 1: Desenho esquemático do cadastro da avenida Nóide Cerqueira contemplando vista superior e secção transversal .....	180
Desenho 2: Desenho esquemático da proposta de intervenção urbana da avenida Nóide Cerqueira, contemplando vista superior e secção transversal .....	206
Desenho 3: Desenho esquemático (vista superior) da proposta de intervenção urbana da área da lagoa Salgada com a avenida Nóide Cerqueira.....	209
Desenho 4: Desenho esquemático (Detalhe 1) do acesso de pedestre ao Parque Urbano Lagoa Salgada.....	210

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Tipos de uso das edificações .....	156
Gráfico 2: Tipos e quantidades de áreas para lazer e esporte .....	164



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Aspectos da avenida Eduardo Fróes da Mota.....	95
Quadro 2: Aspectos da avenida Getúlio Vargas .....	104
Quadro 3: Aspectos da avenida Senhor dos Passos.....	112
Quadro 4: Aspectos da avenida João Durval.....	117
Quadro 5: Aspectos da avenida Ayrton Senna .....	121
Quadro 6: Aspectos da avenida Maria Quitéria.....	127
Quadro 7: Aspectos da avenida Fraga Maia.....	130
Quadro 8: Aspectos da avenida José Falcão.....	134
Quadro 9: Aspectos da avenida Presidente Dutra .....	140
Quadro 10: Aspectos da avenida Artêmia Pires .....	144
Quadro 11: Aspectos da avenida Transnordestina .....	148
Quadro 12: Aspectos da avenida Nóide Cerqueira.....	152

## LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
APRN	Áreas de Preservação dos Recursos Naturais
AV.	Avenida
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> (Transporte Rápido por Ônibus)
CIS	Centro Industrial Subaé
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
FTC	Faculdade de Tecnologia e Ciências
IFBA	Instituto Federal da Bahia
ISO	<i>International Organization for Standardization</i> (Organização Internacional de Normalização)
KM	Quilômetros
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo
M	Metros
PDDM	Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDLI	Plano de Desenvolvimento Local Integrado
PMFS	Prefeitura Municipal de Feira de Santana
UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana
UNIFACS	Universidade Salvador

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	22
1.1 Área de concentração, revisão bibliográfica e conceitos.....	22
1.2 Estado da arte sobre as transformações urbanas de Feira de Santana e sua malha viária .....	29
1.3 Justificativa e Opções Metodológicas.....	52
2. Formação das avenidas brasileira e a questão do planejamento da cidade .....	57
2.1 Abertura das primeiras avenidas brasileiras, conceitos e problematizações....	57
2.2 Feira de Santana: Planejamento urbano x desenho urbano.....	68
2.2.1 Propostas de planejamento e suas direções para as avenidas. ....	68
2.2.2 Dinâmica urbana no processo de expansão .....	79
3. Novos caminhos de Feira de Santana: os desenhos das avenidas da cidade e suas transformações.....	86
3.1 Avenida Eduardo Fróes da Mota .....	92
3.2 Avenida Getúlio Vargas.....	100
3.3 Avenida Senhor dos Passos .....	108
3.4 Avenida João Durval .....	115
3.5 Avenida Ayrton Sena.....	120
3.6 Avenida Maria Quitéria .....	125
3.7 Avenida Fraga Maia.....	129
3.8 Avenida José Falcão .....	133
3.9 Avenida Presidente Dutra .....	138
3.10 Avenida Artêmia Pires .....	143
3.11 Avenida Transnordestina.....	146
3.12 Avenida Nóide Cerqueira.....	150
3.13 Transformação das avenidas: divergências e convergências. ....	155
3.13.1 A “Modernização”.....	170

4	A Avenida Nóide Cerqueira, seu desenho, funções e reflexo para a cidade .....	176
4.1	Área de implantação, análise do desenho e funções urbanas.....	176
4.2	Proposta de intervenção urbana a partir do desenho desejo .....	203
5	Conclusão .....	212
	Referências .....	218

# 1. Introdução

## 1.1 Área de concentração, revisão bibliográfica e conceitos.

As transformações urbanas da cidade de Feira de Santana já foram abordadas por muitos autores, cujos trabalhos produzidos serviram como base de estudo para esta investigação, que tem por objetivo revisar o que foi produzido para que se possa dar curso à análise sobre a avenida Nóide Cerqueira, inaugurada no ano de 2014, num contexto de constantes transformações.

A área de concentração escolhida - Desenho, Registro e Memória Visual - tem como opção de linha de pesquisa do programa, a investigação do desenho enquanto linguagem de interação e fonte de conhecimento. Os desenhos produzidos e aqueles lidos através de imagens aéreas, mapas e fotografias serão analisados como registros passíveis de fornecer informações que possam revelar dados, que serão compatibilizados com as práticas sociais, culturais e econômicas de determinada época.

De acordo com Reis e Trinchão (1998), o desenho é um registro à espera de uma releitura crítica, transmite informações, podendo revelar interpretações e fatos da história. Ao concordar com esta definição, os desenhos ora investigados neste trabalho, serão utilizados sobre a dinâmica urbana existente na cidade em diferentes épocas, coletando informações que revelem dados sociais, econômicos, culturais e a relação do cidadão com o ambiente urbano.

Os desenhos registros aqui tratados, baseiam-se na concepção de que imagens e meio ambiente interagem continuamente entre si e com o observador, que flexibiliza sua interpretação (REIS; TRINCHÃO, 2000). Incorporando a definição das autoras, entende-se que as imagens proporcionadas por estes desenhos podem ser visuais ou mentais, aqui descritas como:

Para aqueles que contemplam as imagens na sua materialidade, elas são antes de tudo visuais e proporcionadas pelos sentidos: o olho vê o mundo e registra, [...] elas são apreendidas pelos sentidos, por meio do órgão da visão, e fazem parte dessa forma de conhecimento do mundo advinda da sensibilidade. (PESAVENTO, 2008, p.100).

A imagem visual é aquela proporcionada pela visão e, a partir dela, para aqueles que possuem a capacidade de enxergar, o homem começa a estabelecer significados do

conjunto de informações e a fazer operações mentais. Em relação à mental, a mesma autora define:

Uma imagem mental forma-se dotada de propriedades semânticas: nós pensamos coisas enquanto vemos, e lhes atribuímos valor e significado; classificamos o que vemos e lhes conferimos sentidos; correlacionamos aquilo que é visto, e que está presente, com o plano de imagens ausentes, mas lembradas e evocadas pelo pensamento. A imagem mental resultante desse processo, e que toma lugar a partir do registro visual, tem a função de atribuir valor e significado àquilo que se observa, dando margem à ocorrência do que se poderia chamar de percepção do mundo em imagens. (PESAVENTO, 2008, p.101).

Concordando com as definições da autora, entende-se que as propriedades físicas e semânticas da imagem são indissociáveis. A partir da física, os valores são atribuídos àquele cenário urbano, e as mentais são elaboradas. As imagens da cidade são assim formadas através do conjunto de percepções e relações dos desenhos urbanos com o dia a dia do ser humano.

Lynch (2006) já afirmava que cada pessoa tem uma relação direta com alguma parte de sua cidade, sendo possuidora de imagens carregadas de lembranças e significados. De acordo com o autor, “essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação”.

Percebe-se que a imagem da realidade pode variar entre diferentes observadores, e suas experiências particulares tanto no presente quanto no passado direcionam seus trajetos e os orientam na vida cidadina. O desenho urbano produz imagens mentais que definem as características daquele lugar, podendo ser mais expressivas ou não, dependendo da imaginabilidade<sup>2</sup> do ambiente. O tipo de paisagem urbana pode facilitar a criação de imagens mentais mais significativas e marcantes para a pessoa.

Cada pessoa forma, no seu dia -a- dia pela cidade, imagens que representam seu percurso, comportamento e relação com o outro e com o meio ambiente. “Cada imagem individual é única e possui algum conteúdo que nunca ou raramente é comunicado” (LYNCH, 2006, p. 51). Muitas delas ficam no subconsciente e não são expostas, tornando-se particulares e únicas de cada um. De acordo com Lynch (2006), o conteúdo delas remete às formas físicas que podem ser classificadas em cinco elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

---

<sup>2</sup> De acordo com Lynch, imaginabilidade é “a característica, num ambiente físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado” (2006, p. 11).

As vias, objeto desse estudo, são, segundo o autor, os elementos predominantes, sendo consideradas canais de circulação e locomoção pelo observador. Através delas, outros elementos são percebidos e dialogados, compondo a imagem da cidade naquele lugar.

Entende-se que as imagens, os desenhos tidos como registros da cidade, traduzem mais que uma percepção física do lugar, pois são também características semânticas carregadas de sentimentos e de percepções subjetivas do espaço.

Em relação ao entendimento sobre desenho urbano de Feira de Santana, todos os autores investigados mostraram em suas produções a mudança no traçado da cidade. Apenas três deles, Queiroz (2013), Oliveira (2013), e Azevedo (2015) utilizaram como objetivo principal fazer uma leitura visual da paisagem urbana de Feira de Santana através de imagens, mapas e fotografias que informam sobre o espaço estudado. Esses autores tratam o desenho urbano como um processo que está em constante modificação em decorrência da dinâmica cidadina. As outras produções contribuíram à medida que revelaram dados históricos sobre o processo de crescimento espacial da cidade, informações importantes para o entendimento da modificação do desenho, em particular, de sua malha viária.

Sobre o estudo de avenidas em Feira de Santana, apenas dois autores direcionaram suas pesquisas ao tema, que foram Oliveira (2013), que investigou sobre a avenida Senhor dos Passos, e Azevedo (2015) sobre a Getúlio Vargas. Os outros autores focaram em temas diversos, como o desenvolvimento econômico da cidade, a formação de favelas e aglomerados subnormais<sup>3</sup>, a questão das águas, entre outros, também relacionados à expansão, seu desvelamento com o desenho através da formação e transformação da malha urbana em Feira de Santana.

Poppino (1968) retratou o desenvolvimento político, econômico e as questões sociais de Feira de Santana, entre os séculos XVIII e meados do século XX. Destacou a importância da economia da cidade, firmemente fundada na pecuária, agricultura, comércio e indústria, fatos que, em conjunto, contribuíram para a expansão urbana a partir de meados do século XX. Seu estudo revela as etapas de crescimento desta urbe, inclusive da formação e transformação de importantes vias. Explica como se deu esse processo, os motivos que incidiram na abertura de algumas das principais avenidas,

---

<sup>3</sup> De acordo com Carmo (2016), esses aglomerados urbanos subnormais das cidades brasileiras, possuem por antepassados os cortiços e as favelas. Esses aglomerados humanos demarcam a exclusão territorial e a estrutura do tecido social.

além de relacionar a importância do surgimento da malha viária com o desenvolvimento urbano. As informações sobre a origem do traçado viário da cidade são necessárias para a compreensão, comparação e interpretação do desenho urbano atual.

Santo (2012) trabalhou as questões das águas na cidade, como o Estado influencia, ao longo de sete décadas, a expansão urbana de Feira de Santana, analisando os conjuntos habitacionais de baixa renda e a expansão da mancha urbana sobre os mananciais hídricos. Como resultado, se observa como se deu esse processo, incentivado pela implantação de rodovias, centro industrial, universidade e dos conjuntos habitacionais. A autora, até tratar sobre as questões das águas em Feira de Santana, objeto de seu estudo, menciona as propostas de planejamento da cidade, transformações urbanas e suas relações com a implantação da malha viária. Discorre sobre a escolha das áreas de construção dos conjuntos habitacionais, que podem ser consequência da infraestrutura preexistente, ou serem instalados em locais ainda não urbanizados.

Queiroz (2013) destaca em sua produção o processo de mudança do desenho da cidade de Feira de Santana, entre 1970-2012, em relação à dinâmica vivenciada pelos vendedores ambulantes, em particular, os comerciantes de produtos oriundos da rota Paraguai-Feira. Estuda o espaço do “Feiraguay”, a consolidação desse grupo e a dinâmica vivenciada por ele através do desenho urbano.

A autora traça, também, um panorama da história das feiras como comércio de rua no Brasil, suas transformações e dinâmicas vivenciadas com o crescimento urbano. A metodologia utilizada é a mesma proposta para este trabalho, pois através de imagens, mapas e fotografias, ela interpreta e compreende a dinâmica da cidade e as modificações do espaço.

Mostra a relação do espaço público, como ruas e avenidas com as vidas sociais, culturais e econômicas da cidade, de como as pessoas podem interferir na utilização e formação da área urbana. Seus desenhos contribuem para esta produção por revelarem a interação das ruas com o cotidiano citadino, destacando o espaço público como essencial para o convívio das pessoas.

Oliveira (2013) destaca as transformações ocorridas na avenida Senhor dos Passos, desde sua concepção como avenida no século XIX, e suas metamorfoses até o ano de 2013. Mostra as mudanças em sua paisagem ocasionadas pelo crescimento urbano e econômico, que interferiram diretamente em seu desenho e,



consequentemente, em sua história e memória. Compara e analisa o desenho da paisagem antes da expansão urbana na década de 1960 com o atual.

Através da compreensão da dinâmica urbana vivenciada na Senhor dos Passos, da análise de seus variados desenhos e entendimento dos fatores que geraram modificação do seu desenho, foi possível verificar a mudança de sua paisagem com os efeitos da expansão urbana e crescimento econômico da cidade. Tal análise serve como base para compreender as possíveis transformações da avenida Nóide Cerqueira, pois esta, por ser uma nova avenida, já é alvo de especulações e incertezas em relação a sua futura ocupação.

Oliveira (2014) faz uma análise que permite compreender como as favelas foram sendo implantadas concomitantemente ao processo de urbanização de Feira de Santana. Destaca esse fenômeno baseado em seu contexto histórico, desde o período da industrialização- que foi um dos fatores geradores do crescimento populacional e espacial da cidade- identificando as ocupações espontâneas que, de maneiras variadas, contribuíram com o surgimento de problemas urbanos. Examina o cotidiano dos moradores da favela da Rocinha, mostrando o elevado nível de pobreza e desigualdade social presente nesse novo contexto da cidade em fase de desenvolvimento.

Entre tantos fatores importantes referentes ao crescimento da urbe, a autora, ao descrever sobre a favela da Rocinha, justifica a relação da localização do aglomerado urbano com três grandes avenidas que se situam em sua proximidade: as avenidas João Durval, Maria Quitéria e Eduardo Fróes da Mota. O posicionamento estratégico auxilia no deslocamento dos moradores, facilita o acesso ao transporte público e permite uma interligação rápida a diferentes regiões da cidade, inclusive ao centro.

A autora retrata também a dificuldade enfrentada por alguns moradores que, por exigência do poder público, foram realocados da favela para um bairro situado a 7,0km de distância, afastado dessa malha viária. Percebe-se neste trabalho a influência e contribuição que uma grande via pode ter na ocupação de seu entorno, inclusive para a formação dos aglomerados subnormais e favelas.

Azevedo (2015), em sua produção, faz uma leitura visual da paisagem urbana do centro de Feira de Santana, em particular, da avenida Getúlio Vargas e da rua Marechal Deodoro da Fonseca, vias antigas. Retrata o processo de redesenho da urbe influenciado pelo crescimento econômico e as transformações sócio culturais ocorridas entre os anos 1950 e 2009. Temas como a dualidade e o hibridismo da cultura feirense, a cultura

das feiras, as memórias da cidade, o processo de homogeneização da paisagem urbana nas cidades médias, entre outros, são tratados em sua obra.

A importância do estudo da Getúlio Vargas se justifica principalmente porque a Nóide Cerqueira é uma continuação desta avenida. Entender o processo de mudança do seu traçado, da paisagem urbana e sua relação com a cidade, contribui para um melhor entendimento do objeto desta investigação e, conseqüentemente, da compreensão do propósito de sua construção e de seus desenhos.

Cerqueira (2015), em sua tese, retrata sobre a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana e sua transformação em Região Metropolitana. Avalia os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana, como sua importância como centro comercial e industrial, através da influência do sistema rodoviário.

Carmo (2016) faz um estudo sobre a urbanização das cidades em geral, e das questões sociais relacionadas aos problemas habitacionais bem como a formação dos aglomerados subnormais destacando Feira de Santana. Investiga a formação e a situação atual de alguns desses aglomerados. Assim como Santo (2012), Oliveira (2014) e Cerqueira (2015), seu estudo revela a interligação entre alguns dos fatores que desencadearam o crescimento espacial urbano como, por exemplo, o surgimento da malha viária, formação dos aglomerados subnormais e desenvolvimento econômico. Compreender essa dinâmica existente na urbe ajuda no entendimento da mudança da paisagem surgida após a implantação da avenida Nóide Cerqueira.

Todos os autores citados contribuíram à medida que relataram e se aprofundaram às questões do desenho urbano, assemelharam-se em seus temas no tocante na questão das transformações, mudança no desenho da cidade, e o impacto social, econômico e cultural. Vale destacar que, para o estudo do traçado de Feira de Santana, foram utilizados também, em menor escala, pesquisas de outros autores, cujas produções contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho, como: Silva, Silva e Leão (1985); Filho (2004); Zorzo (2005) e Freitas (2009 e 2011).

Como já descrito anteriormente, Queiroz (2013), Oliveira (2013) e Azevedo (2015) consideraram o desenho como instrumento de leitura, carregado de informações, dados históricos, culturais, econômicos e sociais, sendo transmissores de conhecimentos e fontes de interpretações críticas. Pretende-se para um maior entendimento da avenida

Nóide Cerqueira, seguir esse mesmo método que se utiliza do desenho para a interpretação.

Além do tema sobre o desenho de Feira de Santana, outros de relevante importância foram trabalhados nesta dissertação, como a formação das primeiras avenidas brasileiras, as questões de planejamento e desenvolvimento urbano no Brasil, os conceitos sobre planejamento estratégico, relação da imagem da cidade com as pessoas, entre outros. Para esses temas foram utilizados autores como Benevolo (1976), Rolnik (1995), Del Rio (1999), Leme (1999), Villaça (1999, 2000), Cullen (2002), Lynch (2006), Pinheiro (2011), Souza (2013), entre outros não citados aqui, em menor escala.

Vale destacar que foram utilizadas também normas técnicas, legislações municipais e federais importantes para o entendimento e análise do desenho e do planejamento urbano de Feira de Santana.

Explorada a bibliografia, para uma melhor compreensão do assunto abordado nesta dissertação, serão conceituados alguns termos utilizados no decorrer deste trabalho.

O termo desenvolvimento retratado aqui se refere ao desenvolvimento econômico almejado ou conquistado pela cidade. Sabe-se que atrelado a ele, há “os custos sociais e ambientais de tais progressos. [...] O desenvolvimento estritamente econômico em uma cidade capitalista costuma cobrar um alto preço” (SOUZA, 2013, p.95-96). Concordando com o autor, esse desenvolvimento gera problemas e prejuízos em outros setores urbanos que devem ser levados em consideração na análise do texto.

As áreas ou zonas urbanas são espaços relativos à cidade, são “partes do território do Município cujo uso e ocupação do solo vinculam-se às atividades predominantemente urbanas, existentes ou previstas, de iniciativa pública ou privada, delimitada por Lei municipal.” (LEI 1614, 1992, p. 16).

O crescimento urbano é considerado a expansão física da cidade. Para aderir ao novo espaço, o Plano Diretor de Feira de Santana, a Lei 1614/92 garante ser necessário criar “instrumentos que serão aplicados no controle dos espaços naturais e construídos e no exercício das atividades (LEI 1614, 1992, p. 03). É uma ampliação da área urbana.

As zonas de expansão “são áreas contíguas às zonas urbanas, de baixa densidade populacional, dedicadas a atividades rurais e destinadas como reserva para a expansão

numa projeção de vinte anos” (LEI 086, 2014, p. 06). São espaços geralmente visados, disputados e atraídos pela elite econômica.

O termo progresso remete ao avanço e aperfeiçoamento do setor específico, como por exemplo, o progresso social. Para este trabalho esse termo precisa vir complementado e referenciado, para um melhor entendimento de qual área que foi progredida.

Em relação às favelas, o conceito a ser adotado é o descrito por Souza (2013), como áreas carentes de infraestrutura, ocupadas por população de baixa renda, com malha viária irregular. Vale destacar que, as áreas de favelas, serão consideradas aqui como áreas urbanizadas, por fazer parte da cidade, mesmo que seja carente de infraestrutura básica.

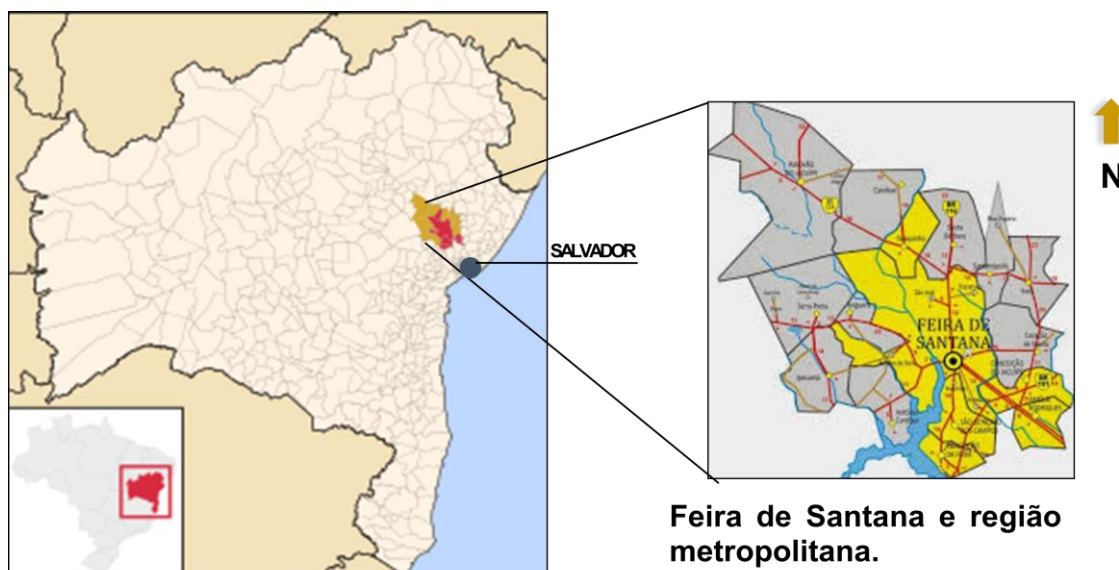
A explanação realizada de alguns conceitos e bibliografias irão auxiliar para um melhor entendimento do Estado da Arte sobre as transformações urbanas de Feira de Santana e dos demais temas expostos neste trabalho.

## **1.2 Estado da arte sobre as transformações urbanas de Feira de Santana e sua malha viária**

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi produzido um estado da arte com o objetivo de compreender o processo de mudança e transformação do desenho urbano da cidade de Feira de Santana a partir da década de 50 do século passado, utilizando para isso, os autores já descritos nas referências bibliográficas.

Feira de Santana é uma cidade do Estado da Bahia situado na região Nordeste brasileira (Figura 1.1). Localiza-se numa área intermediária entre o litoral úmido e o interior semi-árido, a aproximadamente a 108 quilômetros de Salvador, à qual se liga através da BR 324, sendo a segunda cidade mais populosa do estado, possuindo em 2017, na sua sede, população estimada de 627.477 habitantes (IBGE, 2017).

Figura 1.1 Localização da cidade de Feira de Santana



Fonte: site Mapas Blog (2018), adaptado pela autora

A origem de Feira de Santana se deu no século XVIII e, de acordo com Santo (2012), se estruturou como ponto de passagem de mercadorias com destino ao recôncavo, litoral e sertão. Graças, principalmente, à sua localização geográfica, Feira de Santana tinha como característica principal o comércio. O clima apropriado para agricultura e pecuária, o comércio de gado, e os benefícios trazidos pela sua localização entre o litoral e o sertão, contribuíram para o crescimento do povoado. Filho (2004, p.11) afirmava que:

a salubridade do clima foi outro dos principais fatores de fixação do homem, fazendo que no século XIX, este pedaço de sertão viesse a ser uma espécie de sanatório para anêmicos e doentes do peito: igualmente, a posição do lugarejo, permitindo-lhe tornar-se ponto ideal de interseção **de grandes estradas**, erigiu-se em razão de seu progresso constante, de sua fama, de sua riqueza (grifo nosso).

Conforme menciona o autor, diversos fatores juntos contribuíram para a transformação do povoado em vila, e posteriormente de vila em cidade. Surgimento de estradas e ruas confirmava e reforçava o crescimento e importância urbana de Feira Santana para a região. Vale destacar os benefícios proporcionados também pelo clima favorável na época, um dos fatores atrativos e responsáveis pela expansão urbana local. De acordo com Poppino (1968, p.106-107),

No período que decorreu entre 1833 e 1860, a vila continuou a expandir-se como um centro comercial do sertão baiano, mas, exceto em relação ao seu tamanho, diferia pouco dos arraiais espalhados pelo interior da Província. Casas de adobe de um andar, rodeadas por

casebres, espalhavam-se ao acaso, junto à capela do século dezoito de Santana dos Olhos D'água. **Poucas ruas, tortas e sem pavimentação** e algumas praças estendiam-se entre os edifícios. **A rua principal** não passava de um trecho de estrada mestra que unia Juazeiro à Cidade do Salvador. Em 1860 viam-se aqui e ali sobrados de dois andares e outras estruturas mais progressistas no distrito comercial, ao norte da matriz; **duas das artérias** principais haviam sido parcialmente pavimentadas e os responsáveis pelo progresso do lugar começaram a dirigir a sua atenção para as necessidades mais prementes da vila. Muitos anos se passariam ainda que a vila se tornasse conhecida **pelas ruas largas e retas**, pelas altas árvores que dão sombra. (grifo nosso).

Durante o século XIX, o povoado cresceu e o desenho urbano local foi modificado. Poppino refere-se ao progresso da vila e seu embelezamento no período, através da pavimentação das ruas e posteriormente seus alargamentos e alinhamentos. Ele já revelava a importância do traçado viário com o desenvolvimento da cidade, conforme destaca os grifos na citação, cada etapa tendo relação com a transformação da malha urbana. Aliado a esse fator, houve também novas construções e arborização, que caracterizaram a urbanização do local.

A cidade com o passar do tempo e com os novos ritmos de desenvolvimento, foi reconfigurando seu espaço, e conseqüentemente, seu traçado.

Até aproximadamente 1860, a importância da cidade estava diretamente relacionada com as atividades da feira. Posteriormente, outras modalidades de trabalhos comerciais surgiram e fortaleceram a economia da região. De acordo com Poppino, a vila rural estava se transformando, ruas tomando formas, e, devido à própria exigência social e econômica, iniciou-se um processo de organização espacial do lugar, até que em 1873, a vila de Feira de Santana foi elevada à categoria de cidade.

Um programa para melhorar a aparência da vila de Feira de Santana havia sido iniciado pela Câmara, antes de 1860, mas, entre 1860 e 1889, tornaram-se mais fáceis os meios de se alcançar esse objetivo. No período anterior os esforços da Câmara limitavam-se a plantar árvores para sombreamento, ao longo das ruas principais. A arborização continua a receber a atenção da edilidade de uma comissão permanente foi nomeada para zelar por esse programa. Depois de 1870, contudo, a Câmara fez uma séria tentativa para aprovar leis que forças sem os moradores da sede do município a adotar um tipo único de arquitetura para os edifícios, ao alinhamento de seus prédios residenciais ou comerciais, **a fim de corrigir os defeitos das ruas e a fazer passeios defronte às suas propriedades**. (POPPINO, 1968, p. 117, grifo nosso).

Mais uma vez o autor destaca a preocupação do poder público, no final do século XIX, em melhorar a aparência da urbe, e suas propostas em alinhar as

construções existentes, corrigir os “defeitos das ruas”, arborizar os espaços públicos, construir calçadas e adotar um único tipo de arquitetura. A cidade em crescimento exigia transformações em seu espaço físico, mudanças que evidenciavam o progresso econômico e a importância na região geográfica em que se encontrava. Sua organização espacial está diretamente relacionada ao comércio de gado, à pecuária e ao fato de ser cortada por várias rodovias o que contribuiu para o seu crescimento e influenciou de forma direta para o seu processo de urbanização.

Devido ao seu posicionamento estratégico, entre a costa e o interior, a importância como entreposto comercial, principalmente o comércio com a pecuária e a feira do gado e produtos agrícolas se desenvolveram intensamente na região. A configuração da malha urbana estava sustentada principalmente na feira livre, que foi moldando a cidade, tornando-a referência em relação ao setor comercial. Era a principal atividade econômica, e, através dela, Feira de Santana foi se fortalecendo.

Os trabalhos para melhorar a aparência da sede **pela abertura de novas ruas e praças e pela extensão, o alinhamento e a pavimentação das existentes** constituíam parte dos planos de todos os intendentess. Em cada administração eram tomadas providências para a desapropriação de casebres e casinhas, **que davam lugar a estruturas modernas e a novas ruas e praças**. Em quase todos os quarenta orçamentos preparados, entre 1889 e 1930, recursos havia para pavimentações e arborização. Em 1930, o programa contínuo de embelezamento da sede do município resulta na **eliminação virtual das ruas estreitas e tortuosas**, que haviam sobrevivido aos esforços das Câmaras anteriores a 1889. Só a rápida extensão das novas ruas e ampliação ou abertura das novas praças é que impediram a conclusão dos projetos para pavimentar todas as artérias da cidade (POPPINO, 1968, p.130, grifo nosso).

O progresso econômico em Feira de Santana estava relacionado também com a expansão da malha urbana. Desapropriações aconteciam para dar lugar a novas vias, vistas como estruturas modernas, de acordo com a proposta de planejamento urbano existente na época. Como será demonstrado no próximo capítulo, nessa década, até 1930 aproximadamente, algumas cidades brasileiras seguiam as mesmas idéias de embelezamento das européias, proposta de planejamento conhecido como haussmannização<sup>4</sup>, caracterizado por criar novas avenidas amplas e retas, consideradas modernas, eliminando as construções existentes e as vias tortuosas típicas do período colonial.

---

<sup>4</sup> É uma expressão que caracteriza-se por uma transposição do modelo de intervenção urbana realizado por Haussmann em Paris no século XIX, para outras cidades (PINHEIRO, 2011).

A preocupação com o embelezamento continuou na primeira metade do século XX. Foi iniciada no século XIX, a fim de organizar uma cidade que estava em fase de desenvolvimento e crescia espacialmente. Os grifos das citações destacam a preocupação do poder público em tomar medidas que objetivavam melhorar a aparência das ruas e garantir o desenvolvimento urbano local.

Paralelamente à expansão, o comércio e a feira livre continuavam elevando a importância econômica de Feira de Santana perante as demais regiões e ao Estado.

A partir de 1940, como resultado da construção, pelo governo federal, de rodovias (não pavimentadas), Feira de Santana tornou-se um pólo de convergência entre a capital com o interior do estado e com outras regiões brasileiras. **As novas rodovias além de encurtar distâncias promoviam a redução dos custos com transportes** de mercadorias e também diminuem o tempo gasto com deslocamentos de pessoas para Salvador, tendo por passagem obrigatória Feira de Santana, que passou a ser o mais dinâmico entreposto comercial do interior do estado da Bahia e maior entroncamento rodoviário do Norte e Nordeste brasileiro. (CARMO, 2016, p. 194, grifo nosso).

O autor, cuja obra é uma das mais recentes publicações sobre o tema discutido neste trabalho, trata sobre o processo de urbanização de Feira de Santana. Enfatiza a localização geográfica da cidade e a construções de novas rodovias como estratégias para seu crescimento econômico, elevando o grau de importância entre as regiões Norte e Nordeste brasileiras. Nessa época, começa-se a pensar como as rodovias e as avenidas se entrelaçam para a cidade de pequeno porte alcançar seu crescimento.

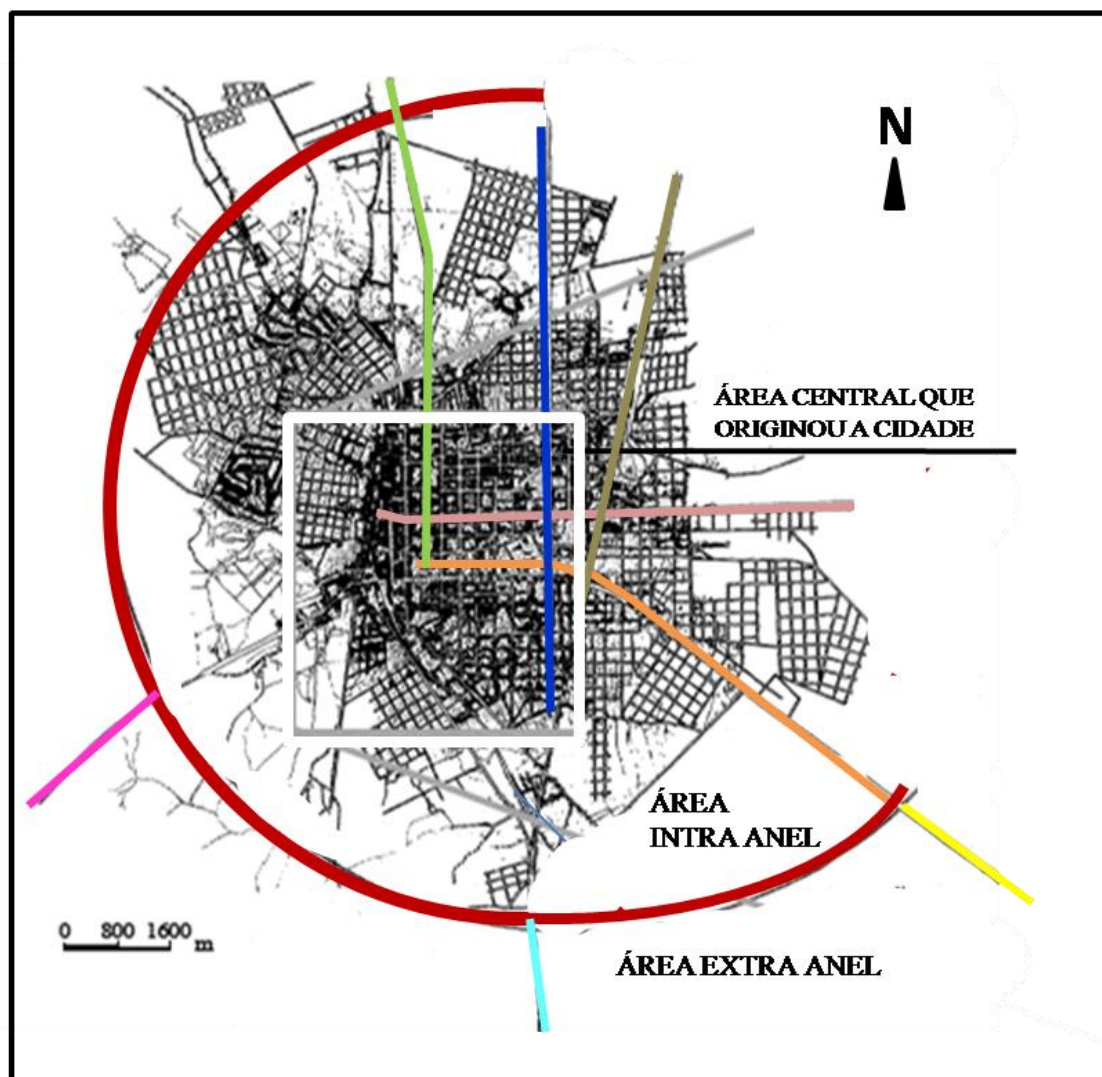
A partir de 1917, o marco que impactou a urbanização de Feira de Santana foi a construção das rodovias que cortam e atravessam o município, transformando-a no segundo maior entroncamento rodoviário do Brasil, só perdendo para São Paulo. As rodovias federais BR-324 e BR-116 se encontram na Avenida Eduardo 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. (CERQUEIRA, 2015, p. 165).

A autora reforça a importância da construção da malha viária, uma das mais extensas e importantes do país, para a urbanização. Tanto Poppino (1968), quanto Cerqueira (2015) e Carmo (2016) destacam o desenvolvimento da cidade com o surgimento de vias e rodovias, atuantes também como promotores deste crescimento. A cidade então começa a crescer espacialmente e a nova infraestrutura contribuiu para que Feira de Santana, paulatinamente, tomasse outros contornos, passando de cidade de pequeno para médio porte. Para um melhor entendimento do seu traçado viário, sugere-se a observação da Figura 1.2, que apresenta a demarcação de algumas das principais



vias na década de 60 do século passado. Algumas abertas para facilitar a passagem de veículos de carga pesada, direcionar o fluxo e reforçar a economia do centro comercial e outras com o propósito de gerar novos eixos de expansão e estratégias para o crescimento.

Figura 1.2: Feira de Santana, 1968



**LEGENDA**

<span style="color: red;">—</span> ANEL DE CONTORNO	<span style="color: lightcoral;">—</span> AV. GETÚLIO VARGAS
<span style="color: yellow;">—</span> BR 324	<span style="color: orange;">—</span> AV. PRESIDENTE DUTRA
<span style="color: cyan;">—</span> BA 502	<span style="color: green;">—</span> AV. JOSÉ FALCÃO
<span style="color: magenta;">—</span> BR 116 S	<span style="color: blue;">—</span> AV. MARIA QUITÉRIA
	<span style="color: brown;">—</span> AV. PADRE ANCHIETA (FUTURA JOÃO DURVAL)

Fonte: SANTO (2012, p. 125), por PMFS, 1968. Adaptado pela autora.

Percebe-se pela Figura 1.2, que a cidade já era beneficiada por sua infraestrutura viária, que a interligava com diversas regiões do estado e do país, e que a urbanização concentrava-se basicamente na região interna ao Anel de Contorno.

As rodovias e avenidas destacadas faziam e ainda fazem parte do complexo viário e já eram consideradas vetores de crescimento e expansão, conforme será detalhado posteriormente.

De acordo com Freitas (2011, p. 9), em relação à Feira de Santana, “tomando-se como parâmetro, o tamanho demográfico, assume a condição de cidade de porte médio, na década de 70, quando alcança população urbana superior a cem mil habitantes”. Em relação ao novo status, Azevedo também ressaltou:

É justamente no período compreendido entre as décadas de 1940 e 1980 que surgem as cidades de médio porte da Bahia. Estas cidades promoveram uma maior dinâmica e interação espacial, bem como foram fundamentais na industrialização do território baiano, na medida em que se constituíram atrativos populacionais, desconcentrando, ainda que de forma modesta, o fluxo populacional para Salvador, atuando como centros produtores e/ou redistribuidores de matérias primas, bens e serviços para suas áreas de influência/abrangência, emergindo também como importantes centros econômicos e, sobretudo, políticos. Estes aspectos conferiram às cidades médias não apenas dinâmica externa, mas, sobretudo, interna, o que pode ter sido central para suas emergências permanentes. (AZEVEDO, 2015, p.250-251)

Percebe-se que Feira de Santana, a partir da década de 40 do século passado, começou a sofrer um processo de desenvolvimento econômico juntamente com a formação de uma importante malha viária que contribuía para destacar sua soberania na região e no estado.

Se até meados do século XX, a cidade encontrava-se em fase de crescimento e expansão, a partir de 1950 esse processo foi intensificado, sendo marcado espacialmente pela ampliação da malha urbana, e por transformações sociais, culturais, econômicas e políticas. Freitas, baseada em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), já afirmava:

Tomando o tamanho demográfico, como um dos indicadores básicos para definição do tamanho do município observa-se a importância do mesmo em nível nacional. Até 1960 o percentual de população urbana de Feira de Santana era inferior a 50%, mas é significativo o salto até a década de 1970, pois passa de 49,30% para 70,63% de população morando no centro urbano, chegando a 80,24% em 1980 e 85,89% em 1991. Já em 2000 apresenta um grau de urbanização de 89,80%, bem superior a média do Estado que é de 67,1%. (FREITAS, 2011, p.9).

A cidade cresceu demograficamente e espacialmente. Ela se expandiu nos variados sentidos, ultrapassando a linha do Anel Viário.

As grandes avenidas demarcam o traçado que, de acordo com a Figura 1.2, possuem variadas direções, interligando a urbe em diferentes pontos. O encontro entre elas pode ser, de acordo com Lynch, pontos nodais, considerados conexões de vias, focos estratégicos, de junções e concentrações de passagem de veículos quanto de atividades comerciais (2006). Fatores como industrialização, crescimento do setor terciário da economia, êxodo rural, entre outros, foram importantes e cruciais para a história da cidade e suas transformações urbanas.

Em relação ao processo de industrialização no município, Silva, Silva e Leão (1985, p. 311) afirmavam que:

O setor industrial, que se foi afirmando a partir da segunda metade do século XIX, foi uma atividade bem relacionada com o setor agrícola, ou seja, a produção industrial consistia basicamente na transformação das matérias agrícolas regionais para consumo regional ou para exportação. A indústria surge, assim, como decorrência da expansão do setor primário regional, cujos produtos eram comercializados por Feira de Santana. Os capitais são essencialmente da região.

O processo de industrialização da segunda metade do século XIX iniciou-se com a expansão do setor primário da economia, que já vinha se manifestando anteriormente a esse período. Poppino (1968) também evidenciava a importância e o crescimento do setor industrial até 1950.

Em 1950, Feira de Santana era um mercado importante para os produtos agrícolas e pastoris, do interior. Uma nova fase surgira com rápida expansão dos processos industriais no município, desde o início da segunda guerra mundial. Na cidade, o número de estabelecimento do fumo, do algodão e dos couros e do aproveitamento da carne e dos gêneros alimentícios aumentara de mais de 5 vezes, entre 1940 e 1950. [...] No que procede é evidente que a economia de Feira de Santana está firmemente fundada na pecuária, na agricultura, no comércio e na indústria. (POPPINO, 1968, p. 12).

Os autores reafirmam e se complementam no que diz respeito ao início do processo de industrialização vinculada às produções agrícolas e pastoris e ao crescimento da economia local. Porém, a partir de 1950, houve um processo de modernização deste setor como afirma Freitas (2009, p.13),

A urbanização resulta também da expansão das áreas e redução da população rural, assim como da expansão do comércio, que apresenta o terciário superior e terciário inferior, bastante diversificado, em decorrência da ampliação tecnológica local, além da influência marcante da industrialização, especialmente a partir dos anos 70. A

modernização industrial tem como marco a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS), em 1970, localizado no Bairro do Tomba (CIS – Tomba), e nas margens da BR 324 (CIS – BR 324). Essas áreas situam-se na parte sul-sudeste da cidade e ocupam uma posição privilegiada em decorrência do município ser considerado o maior entroncamento rodoviário de todo o Norte-Nordeste.

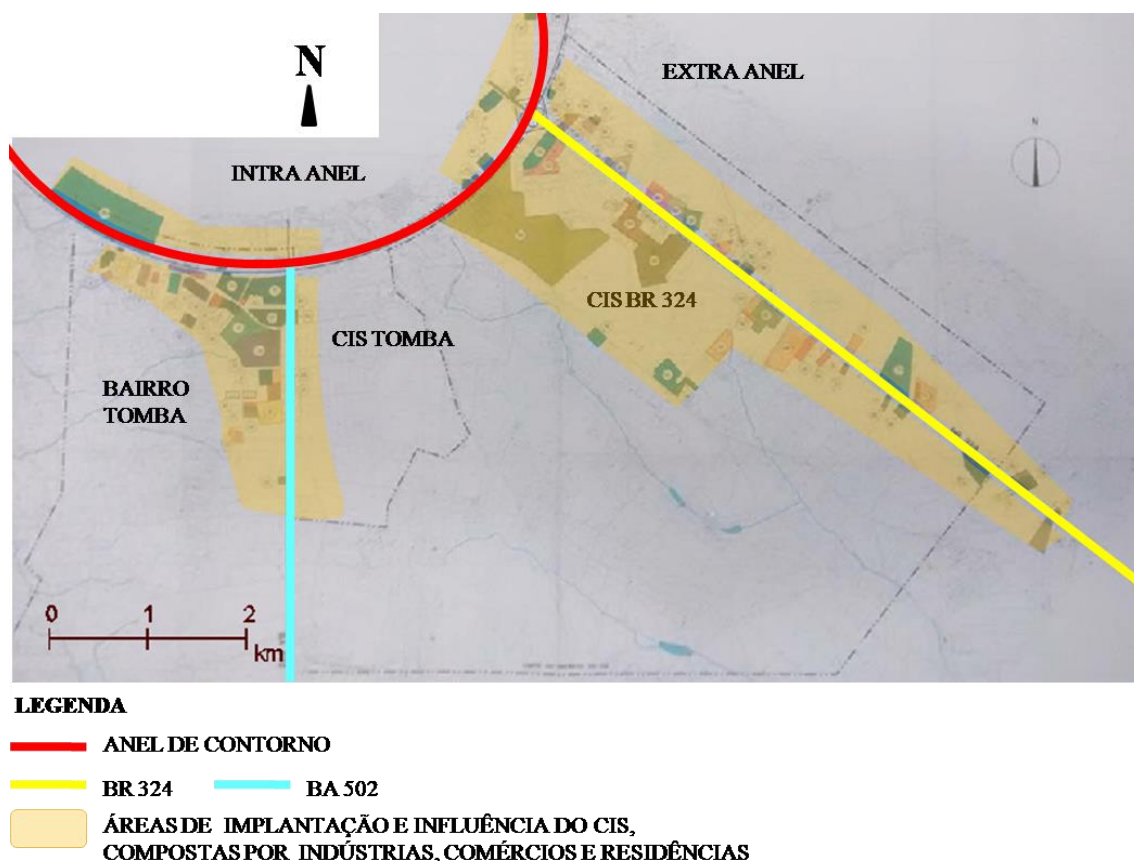
O êxodo rural intensificou-se com o processo de modernização e avanço da industrialização. A população, tanto da área rural quanto de outras regiões buscava em Feira de Santana oportunidades de trabalho e de melhoria na qualidade de vida.

É importante destacar que a instalação do Centro Industrial Subaé (CIS), nos locais descritos no texto de Freitas, não ocorreu de forma aleatória, visto que Feira de Santana reunia um conjunto de vantagens locais, fato influenciador da expansão da urbanização.

A localização do CIS tem como fator prioritário o fato de Feira de Santana estar numa posição que se torna passagem rodoviária obrigatória entre o Norte-Nordeste e o Centro-Sul do país, quando já antes da década de 70, passavam por ela importantes eixos rodoviários de articulação inter-regional e nacional, a exemplo da BR-324, BR-101, BR-116. A duplicação da BR-324, que liga Feira de Santana a Salvador, facilita o acesso às outras BR e coloca o CIS em uma posição privilegiada devido à proximidade com os portos de Aratu e Salvador, Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães, assim como do CIA e COPEC. (FREITAS, 2009, p. 19).

Baseada na obra de Poppino (1968), a autora destaca a importância da posição estratégica da cidade e como esse fator influenciou na localização do CIS. A instalação das indústrias nos locais especificados, como demonstrado na Figura 1.3, facilitou e continua facilitando a chegada de matérias-primas, escoamento de mercadorias, além de ser favorável por serem pontos de convergência de mão de obra de diversas regiões do estado.

Figura 1.3: Parte da cidade de Feira de Santana na década de 1980



Fonte: BAHIA, Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo (1986), adaptado pela autora

A Figura 1.3 destaca a região de influência do CIS Tomba e CIS BR 324. Revela áreas nas proximidades do setor industrial compostas por zonas mistas de residências e comércios, sugerindo a ocupação do espaço pelos trabalhadores da indústria, principalmente de imigrantes, que podem ser da área rural ou de outras cidades da região, que se fixaram em áreas próximas aos locais de trabalho. Percebe-se, também, que a infraestrutura viária foi favorável ao desenvolvimento industrial e ao comércio em geral. A instalação dos CIS nos locais especificados não foi aleatória, visto que a presença das vias e rodovias nas proximidades contribuíram para o crescimento e fortalecimento do setor industrial.

A economia feirense, até o final da década de 1960, teve como vetor promotor de seu crescimento os setores primário e terciário. No final desta década, a instalação do CIS promove um novo impulso na economia local, que atraiu um elevado número de imigrantes em busca dos empregos que as indústrias recém instaladas passaram a oferecer. Os quais não foram em quantidade suficiente para todos que demandavam por um emprego formal. (CARMO, 2016, p. 200).

A oferta de empregos foi insuficiente para atender a grande demanda de mão de obra, principalmente aquela originária da área rural, que buscou em Feira de Santana oportunidades de trabalho, ocasionando, assim, um adensamento populacional à espera de emprego e moradia. O período entre os anos de 1960 e 1970 foi o que mais recebeu imigrantes na cidade. De acordo com Oliveira (2014, p. 68), “Entre as décadas de 1960 e 1990, o município saltou de 141.757 para 405.808 habitantes. Raros municípios baianos apresentaram, no decorrer desse período, um ritmo de crescimento populacional tão vigoroso”. A diminuição da produção agrícola e o aumento do setor secundário e terciário evidenciam a rápida urbanização. Pessoas vinham para Feira de Santana em busca de melhores oportunidades de trabalho e de vida.

O processo de modernização vinculado à industrialização, desenvolvimento econômico e crescimento espacial interferiu em outros setores da economia feirense e na cultura da cidade, em seus espaços públicos.

O espaço urbano deixou assim de se restringir a um conjunto denso e definido de edificações para significar, de maneira mais ampla a predominância da cidade sobre o campo. Periferias, subúrbios, distritos industriais, estradas e vias expressas recobrem e absorvem zonas agrícolas num movimento incessante de urbanização. (ROLNIK, 1998, p. 64)

A expansão urbana absorve novas zonas rurais, e com isso, passa a abranger diversas áreas para a cidade, como novos centros comerciais, industriais e residenciais. As transformações foram intensas e rápidas, com o surgimento de novos bairros de classe alta e os subúrbios, implantação de ruas e avenidas, enfim, uma expansão espacial que interferiu também nos hábitos e culturas da população local.

Houve a necessidade de aumentar o número de vias, estradas, ruas e avenidas para priorizar a circulação de mercadorias, pessoas e principalmente de veículos. Além da construção de nova infraestrutura, algumas das principais avenidas utilizadas pela população para hábitos culturais, principalmente para a feira livre, como a Getúlio Vargas e a Senhor dos Passos - foram destituídas das práticas comerciais tradicionais e liberadas para o fluxo de veículos com o objetivo de melhorar o trânsito, em uma cidade transformada para atender a um novo fluxo de economia.

Em relação à prática da feira, a cidade já estabelecia esse hábito cultural, desde a sua formação. Poppino já comentava que no século XIX,

A feira semanal era, e, em grande extensão é, o acontecimento mais importante, econômico e social da semana, em Feira de Santana. Os feriados civis e dias de festas religiosas tem as comemorações adiadas,

todas as vezes que acontece caírem em dia de feira.[...] A gente da roça raramente visitava a vila durante o resto da semana. Na verdade, o costume de ir à Feira de Santana somente em dia de feira estava tão profundamente arraigado no povo da região que muitas casas de negócio na vila só abriam as portas nesse dia. (POPPINO, 1968, p.76-77).

A importância da prática da feira livre foi crescendo juntamente com a importância da cidade. O dia da feira no centro atraía pessoas de outras regiões, o desenho urbano se transformava em função desse marco cultural que identificava a urbe e movia a sociedade e a economia. Além da popular feira livre que acontecia no centro, entre as atuais avenidas Getúlio Vargas e Senhor dos Passos, havia, em outros locais, feiras menores que movimentavam a economia de outros bairros. Os espaços públicos, principalmente as ruas eram os locais de maior concentração. De acordo com Azevedo,

O hábito cultural de experimentar os produtos e comprar ali mesmo na rua é prática instituída na vida urbana dessa cidade. **A rua, um espaço público, coletivo**, pensando como espaço de passagem é apropriado por uns, feirantes e comerciantes, como local de trabalho; e por outros, pessoas / transeuntes, como local do consumo, **configurando-se como um espaço de pausa no intenso movimento da cidade**. (AZEVEDO, 2015, p. 119, grifo nosso).

Espalhadas em vários pontos, as feiras nas ruas já eram consideradas lugares de memória, história e cultura popular, onde além da atividade econômica, acontecia a vida social e cultural. O grifo destaca a importância do espaço público da rua como local em que ocorre vida social e promove encontros entre as pessoas.

Os dias de feira transformavam a cidade. A dinâmica social, inclusive a utilização da via como espaço para essa prática, mudavam a passagem urbana local. A Figura 1.4 mostra parte da avenida Getúlio Vargas em dias de feira, um grande grupo populacional formado por comerciantes, migrantes, visitantes, compradores e curiosos, que se forma para o grande evento semanal. Já a Figura 1.5 mostra o mesmo trecho da avenida em dias da semana em que não acontecia o evento.

**Figura 1.4 Feira livre na avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, década de 1970**



Fonte: GAMA (2009)

**Figura 1.5 Avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, década de 1970**



Fonte: GAMA (2009)



O abrigo Santana<sup>5</sup>, que está destacado em ambas as figuras serve como ponto de referência para análise das fotos. Um grande espaço se abre para a passagem de veículos, sendo uma parte dele, destinada a estacionamento. Percebe-se uma mudança da paisagem urbana ocasionada por um dos principais eventos da cidade.

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, [...] com uma vista da feira livre com suas barracas distribuídas em plena rua e seus produtos espalhados pelo chão. (CERQUEIRA, 2015, p. 123).

A cidade foi crescendo em função da prática da feira, principalmente seus comércios e serviços. A localizada na avenida Getúlio Vargas era a maior da cidade e estava presente desde a sua formação. “Naquela Feira de Santana de até 1977, a feira livre era o lugar da identidade espacial e social, do procedimento, da construção dos laços de amizade e afetividade, do reconhecimento de si e do outro.” (AZEVEDO, 2015, p. 227). As autoras se complementam e reafirmam a importância da feira para as pessoas e para a cidade.

Com o processo de expansão urbana a partir de 1950, para as autoridades locais, a cidade em fase de industrialização e expansão, não permitia comportar uma feira daquela dimensão no centro, em condições insalubres de trabalho, interrompendo o fluxo de veículos e atrapalhando seu crescimento.

De acordo com Queiroz (2013), o poder público que queria modernizar o centro, construiu uma imagem de uma feira “medieval”, “anti-higiênica” e “vergonhosa” para a segunda maior cidade da Bahia, além de causar uma imagem de “transtornos” e “incômodo”, devido ao uso de barracas, sujeira e fechamento de ruas. Surgiu uma disputa entre a cultura local e estratégias de crescimento urbano, promovidas pelo poder público e autoridades locais, que queriam retirar a feira livre do centro para liberar o fluxo de veículos.

O professor e pesquisador Fernando de Queiroz, já mencionava em entrevista que “se mudarem a feira para o Centro de Abastecimento o que sobrar para a cidade? A feira é o que a Feira de Santana tem de diferente e notável. Se perder isto, o que restará a cidade? Se a feira é a única coisa que a distingue das demais?” (MOREIRA, 1997, p. 320). A feira no centro era o acontecimento cultural, social e econômico,

---

<sup>5</sup>Bem imóvel, nele funcionava lanchonetes, era ponto de encontro para a população local. Foi demolido em 1988, com a execução do Projeto Centro, que mudou a configuração urbana da cidade.

localizado em um espaço público, em que a cidade mais se destacava, e sua retirada gerava incertezas em relação à continuidade da prática da feira.

Entretanto, Moreira retrata também, através de noticiários de jornais da época, que os comerciantes eram contra a permanência da feira livre, julgavam-se prejudicados com o grande volume de lixo deixado nas proximidades dos centros comerciais após a realização da feira (MOREIRA, 1997). Era uma disputa de opiniões a respeito da permanência da feira livre no centro.

Com a expansão da feira livre tomando nos dias atuais um raio de ação na área de cinco quilômetros, **abrangendo as principais ruas e avenidas de Feira de Santana**, surgiu uma série de transtornos na área urbana, como sufocamento do tráfego no centro e proliferação de bancas e barracas na mesma área, causando prejuízos ao aspecto urbanístico e concorrendo deslealmente com o comércio ali instalado. Por outro lado, essa feira livre é de significativa importância para a economia da cidade, pois para aqui convergem milhares de pessoas de mais de 80 municípios baianos que vêm efetivar compras no comércio, realmente maior do interior do Estado, sem se falar de outras centenas de visitantes procedentes de outros estados que objetivam fazer turismo, deixando no comércio uma boa soma de dinheiro. (MOREIRA, 1997, p. 307).

Segundo o autor, a continuidade ou não da feira livre geraria benefícios para uns e prejuízos para outros, e, de uma maneira ou outra, iria interferir na economia local. Sua permanência além de preservar a cultura, continuaria gerando renda para os feirantes. Já sua retirada, melhoraria a visibilidade e a qualidade da área urbana para os comerciantes locais, além de proporcionar uma melhora no fluxo de veículos. Fica evidente em seu argumento, destacado com grifo, a relação dos espaços públicos de ruas e avenidas neste evento e a necessidade de liberação do fluxo de veículos para uma proposta de desenvolvimento da cidade.

Por decisão do poder público, aliado às autoridades e comerciantes locais, a feira livre foi realocada, em 1977, para o Centro de Abastecimento, espaço construído para este fim. Porém, o novo espaço foi insuficiente para abrigar a quantidade de feirantes existentes na antiga feira. Os que não conseguiram espaço no Centro de Abastecimento começaram a ocupar novas áreas, nos intervalos dos ambientes, entre lojas, nas calçadas, meio fios, nas ruas sem proteção ou em outros cantos da cidade. Ficaram sem lugar fixo, porém não deixaram de trabalhar e manter a tradição e cultura da feira, cenário que perpetua até os dias atuais.

É notória que a retirada da feira livre foi uma exigência de grupos da sociedade feirense, tais como lojistas, comerciantes, poder público municipal e, inclusive alguns feirantes, objetivando, dentre outros,

fortalecer o comércio formal, **dar fluidez às vias de passagem** e limpar a cidade dos dejetos deixados pelos frequentadores da feira livre. Objetivaram um lugar mais moderno, embelezado, organizado e higiênico, ou seja, queriam criar uma outra imagem da cidade. (AZEVEDO, 2015, p. 81, grifo nosso).

A cidade em fase de desenvolvimento e modernização precisava se organizar, criar meios de fluidez de veículos com liberação das vias e também com a criação de novas avenidas, já que a circulação de automóveis e de pessoas estava aumentando nesse período. Foi uma atitude polêmica, pois, se por um lado, tratou da higiene local, liberando vias e facilitando a circulação, por outro, pôs fim a um dos eventos populares mais importantes e característicos naquele local, que atraía milhares de pessoas de diversas regiões nos dias de feira.

A avenida Senhor dos Passos também sofreu interferência em sua dinâmica citadina com o processo de modernização. Foi aberta no final do século XIX para morada dos aristocratas do gado, tornando-se uma das mais requisitadas e importantes vias, considerada um endereço da elite econômica e política, abrigando as famílias mais ilustres da época.

A partir de 1950, a Avenida Senhor dos Passos iniciou um processo de transformação, pois a industrialização e mudanças socioeconômicas presentes na cidade, na época, modificaram sua ocupação que inicialmente era residencial, passando a abrigar também comércio e serviços locais. O comércio se tornou sua atividade principal. Aliados a essas mudanças, é importante destacar também que parte da avenida era palco da feira livre, que acontecia até a década de 70 do século XX. A realocação da feira para o centro de abastecimento acentuou o trânsito local, o fluxo de veículos aumentou juntamente com outros problemas urbanos como poluição visual, sonora, falta de conforto ambiental para os pedestres, entre outros.

Mesmo com a feira livre longe da avenida Senhor dos Passos, percebe-se que há uma crise de funcionalidade urbana que se agravou intensamente com o aumento da circulação de pessoas e de veículos, e, assim, sobravam-lhe inúmeros problemas: o trânsito caótico, a precária infraestrutura do calçamento a paralelepípedos, os canteiros centrais sem vitalidade.” (OLIVEIRA, 2013, p.59).

As transformações vieram acompanhadas de problemas urbanos que mudaram o desenho e a funcionalidade da avenida. A nova dinâmica ocorrente no centro de Feira de Santana, incluindo a avenida Senhor dos Passos, seguiu o mesmo processo de transformação da avenida Getúlio Vargas. A importância do desenvolvimento do

comércio refletiu mudanças na malha urbana e, conseqüentemente, no funcionamento dessas avenidas, fato que acontecia também em outras vias, dando origens às mudanças nos desenhos, caracterizando novas paisagens urbanas neste período.

Destaca-se até aqui a influência do espaço público das vias na transformação da cidade, seja com abertura de ruas e avenidas, seja com sua utilização para eventos culturais e sociais. Cada fase do processo se manifesta em um novo desenho urbano. Assim como os feirantes que utilizavam importantes avenidas para comercializarem seus produtos - e atualmente ainda utilizam as diversas ruas nos variados bairros - os vendedores ambulantes, que atualmente formam o grupo “Feiraguay”<sup>6</sup>, também se apropriaram deste espaço público para seu comércio.

O “Feiraguay” era denominado “Feira do Rolo”, sendo conhecido por um comércio de produtos importados, considerados ilegais, a partir da rota Feira de Santana – Paraguai. De acordo com Queiroz (2013), o primeiro deslocamento do grupo aconteceu em 1982. Eles foram obrigados a sair da Praça da Bandeira para a Rua Sales Barbosa, devido a um assalto a um banco localizado próximo ao local de instalação da feira. Os lojistas locais suspeitavam que os vendedores ambulantes fossem os responsáveis pelo ocorrido, então se mobilizaram para expulsá-los dali. No novo endereço eles se instalaram e deram continuidade às suas atividades.

No ano de 1994, a prefeitura de Feira de Santana retirou alguns vendedores ambulantes **que tinham seus pontos comerciais nas principais ruas do comércio (Avenida Getúlio Vargas, Avenida Senhor dos Passos, Rua Marechal Deodoro, Calçada da Rua Sales Barbosa)** e apresentou aos vendedores a proposta de migrá-los para a Praça Presidente Médici, local extremamente isolado do centro comercial da cidade, prometendo área coberta, com estacionamento, módulo policial, banheiros; ou seja, uma infra-estrutura apropriada para as necessidades de trabalho digno dos comerciantes. (QUEIROZ, 2013, p. 54, grifo nosso).

Conforme descreve a autora, assim como aconteceu com a feira livre, a instalação desses vendedores ambulantes no centro da cidade era motivo de insatisfação para os empresários locais. Eles afirmavam que a estrutura estaria prejudicando as vendas do comércio formal e o processo de reurbanização. As autoridades, então permitiram realocar esses ambulantes para uma área mais distante, em 1996. Saíram das

---

<sup>6</sup>Um dos principais pólos turísticos da cidade de Feira de Santana, formado por grupos de vendedores ambulantes que se tornaram micro e pequenos empresários ocupando um local fixo, atraindo pessoas de diversas regiões.

ruas e avenidas, já descritas pela autora, para a Praça Presidente Médici, local afastado do centro, ideal para os lojistas que se sentiam ameaçados.

Queiroz (2013) também comentava que na época, a praça era vista como um espaço “desnecessário” à cidade, já que prevalecia em seu entorno um comércio marginalizado. Conforme destacado na citação, as ruas e avenidas, como espaços públicos, eram utilizados pela população como locais de trabalho, onde aconteciam também trocas de experiências e encontros sociais.

Figura 1.6 Rota de migração dos vendedores ambulantes em Feira de Santana entre 1970 e 2013



Fonte: Queiroz (2013, p. 55), adaptada pela autora

O mapa de rota de migração dos vendedores ambulantes, ilustrado na Figura 1.6, mostra a movimentação espacial que esse grupo realizou no decorrer das décadas. Com a mudança de lugar, os vendedores conseguiram reconfigurar a paisagem urbana local, transformando-a em pólo atrativo para a população, incentivando inclusive o aparecimento de outros segmentos comerciais em seu entorno. A dinâmica de ocupação das ruas e avenidas foi modificada e valorizada em função do novo estabelecimento que se instalava ali. Tal fato evidencia como a atividade cultural da feira é forte na cidade, que, reconfigura a paisagem do espaço público e, conseqüentemente, de sua malha viária.

Outro fator que contribuiu para a expansão espacial foi a instalação de centros educacionais na cidade, primeiramente com a Faculdade de Educação de Feira de Santana no centro, em 1968, depois transferida para a região norte como Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), em 1976. A universidade funcionou, e ainda funciona, como vetor de crescimento e expansão na região. Posteriormente, outros centros educacionais públicos e privados foram implantados, como o Instituto Federal da Bahia (IFBA), o Campus da Universidade de Salvador (UNIFACS), da Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC), entre outras, fortalecendo Feira de Santana também como importante pólo educacional, atraindo assim pessoas de diversos municípios.

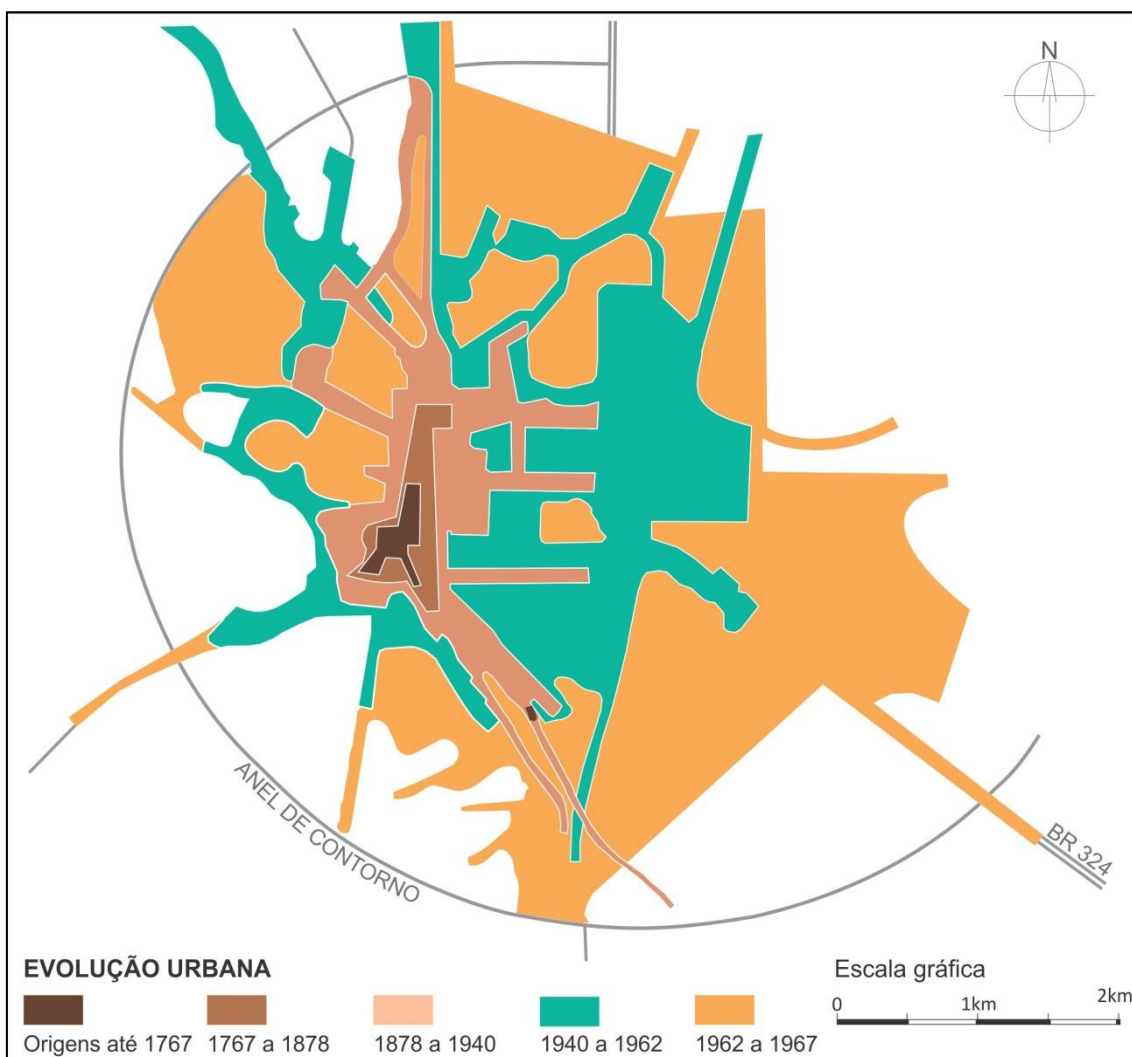
Outras avenidas surgiram e se transformaram para abrigar, incorporar e acompanhar a expansão nos diversos eixos. Em decorrência do crescimento da área urbana, a cidade foi incorporando em sua zona, áreas rurais, o que levou a ampliar a extensão territorial. De acordo com Santo,

A intervenção do Estado foi marcante nestas duas décadas, começando com a instalação, em 1968, da Faculdade de Educação de Feira de Santana, no centro da cidade [...]. Este fato atrai pessoas de outras localidades, instigando o crescimento da cidade. Em 1972, ela muda para a parte Norte da cidade, impulsionando por isso a expansão urbana nesta direção. Paralelamente, se constata a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS) [...] Estes fatos conjugados fazem com que a cidade se expanda no eixo Norte, através dos agentes catalisadores representados pela UEFS e pela BR-116 Norte; na parte Nordeste os agentes catalisadores são os empreendedores imobiliários, impulsionados pelo estado através da abertura de Avenidas, principalmente o do prolongamento da Av. Maria Quitéria, atual Av. Fraga Maia e pela implantação de conjuntos habitacionais; a Sudeste os principais agentes são a BR-324 e o CIS-BR-324; e, por fim, de maneira mais discreta, na direção ao Sul é observada uma discreta expansão impulsionada principalmente pela implantação do CIS Tomba e pela BA 502. (SANTO, 2012, p. 146).

Conforme destaca a autora, a partir da década de 1960, avenidas foram abertas, prolongadas e transformadas, sendo aliadas aos novos vetores de expansão e responsáveis também pelo avanço espacial nesse período.

O crescimento demográfico, aliado à transformação do espaço marcou o processo de urbanização da cidade, exigindo nova infraestrutura. A Figura 1.7 mostra o processo de evolução urbana até 1960.

Figura 1.7 Evolução urbana de Feira de Santana, desde a sua origem como povoado até a década de 1960



Fonte: Anexo 1, Volume 2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDLI) de 1968, adaptado por Vanderlei Mendes

A Figura 1.7 mostra o aumento das manchas urbanas em Feira de Santana em diferentes períodos. Nota-se que entre os anos de 1940 e 1960 houve uma expansão significativa, nas variadas direções, comparada aos períodos anteriores. A partir de 1962, houve a formação de uma grande mancha com a ampliação da malha viária, favorecendo o crescimento espacial da cidade, na região interna ao Anel Viário. Fato decorrente principalmente do crescimento econômico na época, através dos setores industriais e comerciais. A expansão urbana culminou também na necessidade de habitação para a grande demanda populacional que se instalava em Feira de Santana.

[...] em duas décadas, a iniciativa privada lançou 649 loteamentos, disponibilizando 80.839 áreas para construção de moradias. Desse total, 73,7% foram considerados irregulares ou ilegais. Localizavam-se fora do anel de contorno 471 loteamentos, o que evidenciava um processo de ocupação de áreas consideradas rurais, onde

predominavam fazendas e chácaras. Diante desse fato, os proprietários fundiários na visão capitalista de acumulação de riquezas, de forma espoliativa, conscientes da valorização que sempre ocorre em áreas beneficiadas com investimento em infraestrutura e serviços de uso coletivo, para permitir as condições de habitabilidade de uma população, passaram a manter nesses loteamentos estoques de terrenos com fins especulativos. Desse modo, estariam restringindo por determinado tempo, o acesso dessas áreas à população de menor poder aquisitivo, que forçosamente buscou outras áreas de terra com custo mais acessível para fixar suas moradias, com localização ainda mais distante do centro urbano e do local de trabalho. (CARMO, 2016, p.224).

Iniciou-se o processo de ocupação da área rural, de fazendas, locais mais distantes, de custo mais acessível na época, para que a zona urbana fosse ampliada. A cidade expandia-se dessa forma para além do Anel de Contorno. Conjuntos habitacionais foram construídos para atender à nova demanda de trabalhadores na região, pela necessidade de construção de mais residências. O autor destaca a valorização das áreas beneficiadas por novas infraestruturas, sendo alvos de especulação imobiliária através da manipulação de terras pelas autoridades. As classes menos favorecidas, excluídas dessas áreas, são obrigadas a ocuparem locais mais distantes e afastadas do centro.

O crescimento populacional, ora apresentado, foi incentivado por agentes estatais de âmbito federal, que levou a uma migração intensa rumo à Feira de Santana, modificando a composição da população, já que as pessoas são oriundas de várias partes do país. Este fato leva à constituição de uma lógica de segregação, que será relacionada ao status hierárquico e vinculada aos papéis funcionais e econômicos dos indivíduos. E vai, também, pressionar o Estado para resolver o problema da habitação que surge de roldão, sendo que este último é realizado através da implantação de conjuntos habitacionais, procurando atender a população de baixa renda, se enquadrando num fenômeno de cunho nacional, pois é coordenado pela política habitacional federal. (SANTO, 2012, p. 162).

Nessa época, a quantidade de conjuntos habitacionais financiados e/ou fornecidos pelo poder público aumentou consideravelmente para atender e abrigar à grande demanda social de classe trabalhadora. Essas moradias foram também consideradas vetores de crescimento, pois exigiam a instalação de novas infraestruturas, como construção de ruas e avenidas.

Nesta época<sup>7</sup> a mancha urbana se concentrava na parte interna do Anel Viário e o primeiro conjunto habitacional implantado situa-se em sua área externa, num local sem ocupação nenhuma próxima, às margens

---

<sup>7</sup> A autora se refere ao final da década de 1960 e início da década de 1970.



da BR-116 Norte, caracterizando um claro processo de segregação. Ao mesmo tempo, este empreendimento passa a valorizar o solo urbano em toda a área limítrofe e, principalmente, a que está no caminho estabelecido entre ele e o centro da cidade. Neste caso, os terrenos que ficam às margens da Avenida José Falcão da Silva. (SANTO, 2012, p. 188).

A autora exemplifica a valorização de determinada área pela implantação de conjunto habitacional. Os terrenos situados no entorno da nova avenida que ligava o centro a este conjunto, valorizaram-se e tornaram-se alvos de especulações imobiliárias. Neste caso, a segregação espacial desencadeou um vetor de crescimento, que foi interligado por uma avenida.

Vale destacar que o avanço da malha urbana foi ocasionado também por ocupação de favelas. Segundo Oliveira,

As conseqüências sociais de uma rápida urbanização se refletem nas altas taxas de desemprego, na escassez de moradia, na desigualdade e exclusão social, na periferização e na favelização de parte considerável da população residente que, oriunda do campo e de outras cidades, sem opção de trabalho e renda, termina por ocupar ilegalmente áreas dentro e fora do anel de contorno da cidade, desfigurando o tecido urbano e reafirmando uma imagem típica dos grandes centros urbanos do país, a favelização. (OLIVEIRA, 2014, p. 52).

A oferta de empregos foi insuficiente para atender a demanda populacional, que via em Feira de Santana um local com oportunidades de trabalho, principalmente na área industrial, após a instalação do CIS. A cidade então começou a sofrer um processo de crescimento, sem planejamento adequado, principalmente pela ausência de políticas públicas que contornassem a situação e direcionassem o fluxo de crescimento urbano.

A população de baixa renda, com pouco acesso aos locais mais valorizados, no centro e próximo às principais avenidas, começou a ocupar terrenos em áreas inapropriadas à moradia, sendo que alguns próximos a mananciais hídricos contaminados por esgoto, sem infraestrutura básica; locais de preservação ambiental, comprometendo o meio ambiente e a saúde das pessoas. Faltava segurança, transporte, educação, saúde, enfim, fatores básicos para proporcionar qualidade de vida aos seus habitantes.

Percebe-se que a urbanização e a proposta de desenvolvimento intencionada para a cidade a partir de 1950, geraram problemas urbanos relacionados à habitação, saúde, transporte, educação, entre outros. O aumento do número de favelas foi

intensificado na década que se inicia em 1980, quando muitos centros comerciais e industriais fecharam com a crise econômica.

Os movimentos migratórios são os responsáveis pela acelerada **ocupação das áreas em torno dos anéis viários de Feira de Santana e das margens das rodovias**, por meio de invasões, loteamentos populares e aglomerados habitacionais de comércio, que formam hoje os 44 bairros da cidade em sua maioria, constituídos por população de baixa e média renda. (OLIVEIRA, 2014, p.70, grifo nosso).

A autora destaca a ocupação nas áreas de entorno das rodovias e a formação de bairros constituídos pelas classes baixas e médias decorrentes do processo de expansão. Os trabalhadores, na tentativa de morarem nas proximidades das regiões dos trabalhos, começaram a ocupar áreas no entorno das vias que davam acesso aos estabelecimentos. Essa situação demonstra o poder atrativo que as grandes avenidas têm para a urbanização em seu entorno.

Se, por um lado, a cidade se destacou perante o Estado e o país como industrializada, por outro, o planejamento urbano inadequado e a carência de infraestrutura básica marcaram a proposta de modernidade surgida nesse período. Todos os autores estudados retrataram sobre a expansão de Feira de Santana, e, direta ou indiretamente em seus trabalhos, teceram a relação desse processo com as vias da cidade.

Poppino (1968), Santo (2012), Cerqueira (2015) e Carmo (2016) reforçam a idéia da importância da relação do desenvolvimento da malha urbana com o crescimento econômico da cidade. Citam a formação de algumas vias e rodovias como processo inerente ao crescimento econômico, sendo que a malha viária pode ser tanto promotora como ser uma consequência dessa dinâmica urbana.

Oliveira (2013) e Azevedo (2015) retratam, como tema principal em seus trabalhos, a transformação das avenidas em virtude do crescimento econômico, defendendo a idéia da perda da cultura popular no espaço público e da descaracterização do desenho original dessas vias. Destacaram que o novo desenho urbano valoriza mais os veículos em detrimento dos pedestres. Eles, juntamente com Queiroz (2013), expõem sobre a utilização do espaço público da rua como local de encontros e de eventos sociais, culturais e econômicos.

Santo (2012), Oliveira (2014) e Carmo (2016) trataram a crise da moradia urbana em Feira de Santana ocasionada pelo rápido crescimento populacional que aconteceu de forma descontrolada. Destacam a construção dos conjuntos habitacionais,

formação de favelas, aglomerados subnormais como consequência da expansão urbana, sendo muitas dessas construções, em locais distantes e afastados de qualquer infraestrutura adequada.

Percebe-se que o desenho das avenidas é intrínseco a todos os temas estudados, pois cada marco de crescimento da cidade tem relação com o traçado de alguma delas. Nesses trabalhos, algumas têm seus desenhos mais detalhado, como a Getúlio Vargas e a Senhor dos Passos, e outras apenas são citadas, sem maior aprofundamento, como por exemplo, Maria Quitéria, João Durval e Presidente Dutra.

Entende-se que a avenida possui variadas funções e utilidades, que são e estão relacionadas às manifestações culturais e sociais, melhoria do fluxo e circulação de veículos, importância na valorização imobiliária local, embelezamento da cidade, ser eixo de ligação e de expansão, entre outros. Em relação à função social<sup>8</sup> das avenidas, em Feira de Santana será necessário analisar as legislações existentes, inclusive o plano diretor vigente, para saber se o espaço público está sendo explorado adequadamente para este fim, conforme será descrito, detalhado e explorado nos capítulos que se seguem.

### **1.3 Justificativa e Opções Metodológicas**

Feito o estado das artes, destaca-se até aqui, que nenhum dos trabalhos já realizados menciona ou detalha a avenida Nóide Cerqueira, por se tratar de uma avenida recente, inaugurada no ano de 2014. Atualmente, é a segunda<sup>9</sup> maior da cidade, com aproximadamente 8,0 km de extensão, interligando a BR 324 ao Anel de Contorno, situando-se na área leste-sudeste da urbe. Sua implantação vem ao encontro da observação feita por Santo em 2012: “na questão da implantação das vias, as construções das estradas nacionais e estaduais marcaram o ambiente urbano de Feira de Santana e através do poder municipal, muitas avenidas foram concretizadas.” (p. 237). Prevaleceu a idéia da construção da avenida como meio de interligação dessa rede de malha viária atuante, uma conexão entre as vias, marcando e modificando a paisagem urbana.

---

<sup>8</sup>De acordo com o Art. 182, da Constituição Federal de 1988, a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

<sup>9</sup> A maior avenida da cidade é a Eduardo Fróes da Mota, com aproximadamente 21,00km de extensão.

Então, pelo fato de o Mestrado realizado ser na área do Desenho, no qual já foram pesquisadas outras avenidas de importância para Feira de Santana, e como verificado no estado da arte, não há estudos sobre a Nóide Cerqueira, este trabalho justifica-se pela proposta de iniciar um estudo na referida avenida, seu desenho e as transformações urbanas provocadas por sua implantação.

O desenho das ruas e das casas, das praças e dos templos, além de conter a experiência daqueles que os construíram, denota o seu mundo. É por isto que as formas e tipologias arquitetônicas, desde quando se definiram enquanto habitat permanente, podem ser lidas e decifradas, como se lê e decifra um texto. (ROLNIK, 1995, p.17).

Concordando com a autora, as análises dos desenhos em seus contextos espaciais, são alvos de interpretações e descobertas, por isso, e, de acordo com o propósito do mestrado e da linha de pesquisa em desenho, registro e memória, pretende-se decifrar os traçados urbanos de Feira de Santana para entender o significado, a relação e a importância da avenida Nóide Cerqueira para a cidade.

Compreende-se, então, como objetivo geral, analisar sua relação com a paisagem urbana da cidade. Vale destacar que, além das variadas funções atribuídas para esta via a serem desveladas no decorrer deste trabalho, atualmente observa-se uma importante vocação da Nóide Cerqueira para o lazer e esporte, o que a tem tornado referência nessas práticas urbanas.

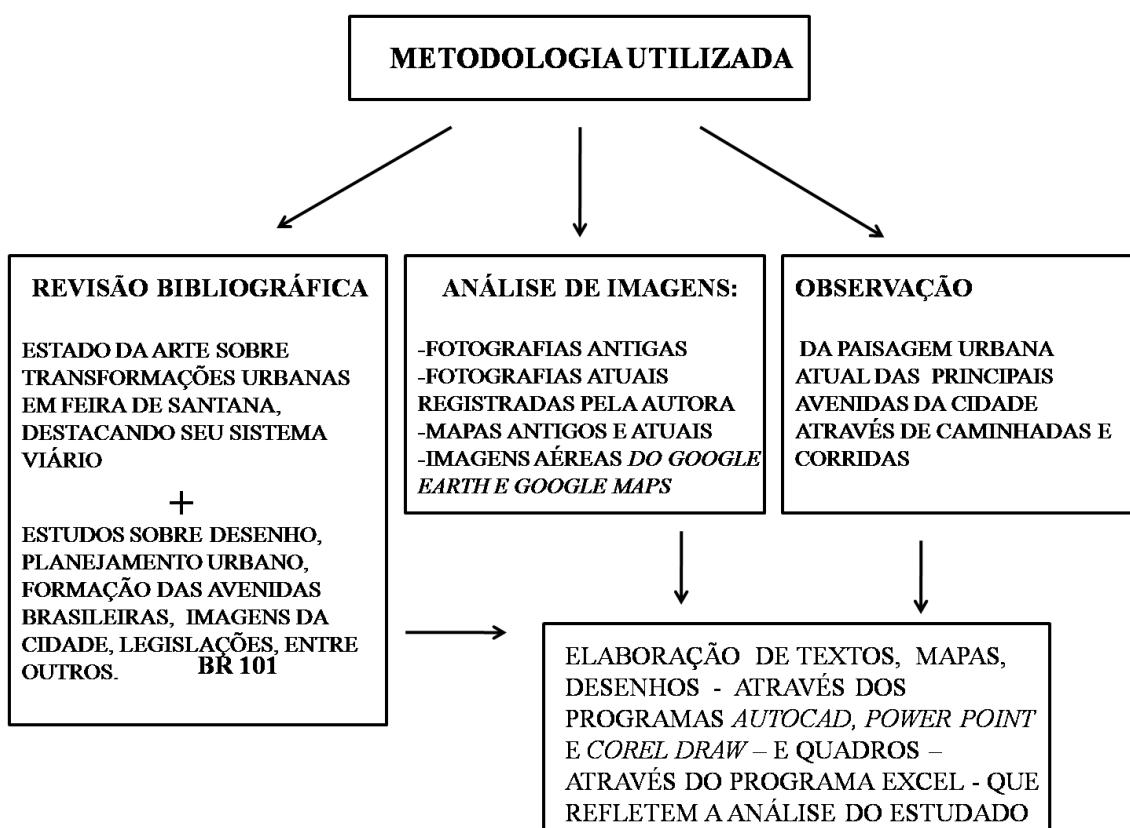
Como problema de pesquisa, busca-se entender, de acordo com as transformações do traçado urbano, como o desenho da Nóide Cerqueira dialoga com a preexistência cidadina. Em relação à hipótese, supõe-se que a nova avenida está transformando parte da paisagem urbana através da valorização de áreas em seu entorno, alteração no fluxo dos veículos, gerando um novo vetor de crescimento e de lazer público relacionado às atividades esportivas.

Para a metodologia, propõe-se fazer a revisão bibliográfica de temas como a formação das avenidas brasileiras com as propostas de planejamento urbano, sobre a história da cidade de Feira de Santana, com foco na sua estrutura viária e formação de avenidas. Analisar imagens existentes como fotografias, mapas, imagens aéreas fornecidas pelo programa *Google Earth* e *Google Maps* e projetos, fazendo uma leitura visual, utilizando o desenho urbano como fonte de informação, conhecimento e registro histórico. Observar a paisagem atual através de caminhadas e corridas pelas principais avenidas com o propósito de compreender melhor a dinâmica cidadina, preenchendo os itens contemplados nos quadros - a serem mais detalhados no capítulo 2.

Foi adotado um modelo de quadro, com os mesmos itens a serem avaliados, em todas as avenidas estudadas, para posteriormente, serem elaborados esquemas e gráficos através da comparação mais precisa entre elas, dos seus desenhos e funcionamento na cidade. As dimensões necessárias para o preenchimento dos quadros foram realizadas pelos programas através do comando “medir distância”, e algumas com o instrumento trena *in loco*.

Feitas as análises, foram elaborados mapas e desenhos através dos programas *Corel Draw*, *Power Point* e *Autocad* com os resultados dos estudos propostos.

Figura 1.8 Organograma Metodologia



Fonte: elaborado pela autora (2018)

O organograma proposto através da Figura 1.8 sintetiza a proposta de estudo utilizada para esta investigação. A leitura proporcionada pelo desenho, no caso, o urbano - visto como imagem que revela etapas do processo de desenvolvimento da urbe- é necessária para compreender a Nóide Cerqueira e sua relação com a paisagem existente.

Em relação à nomenclatura das imagens, ficou estabelecido que as fotos, mapas e esquemas de textos serão nomeados como Figuras, e os gráficos como Gráficos. Pelo

fato de o Mestrado ser em desenho e a aderência do trabalho à linha de pesquisa em desenho, registro e memória, todos aqueles que forem elaborados pela autora deste trabalho, serão nomeados como Desenho, destacando e fortalecendo a importância da produção para a área de pesquisa e para o mestrado. Todas as imagens (figuras, gráficos e desenhos) receberão números para identificá-las no texto, por exemplo, a segunda figura do item 1 (introdução) será nomeada como Figura 1.2; a terceira figura do item 2 (capítulo 1) será nomeada como Figura 2.3. O primeiro número é referente ao item e o segundo a quantidade da imagem em ordem crescente no decorrer do texto e do capítulo.

Em relação à estrutura deste trabalho, além da introdução, o texto ficou subdividido em três capítulos, conclusão e referências.

O Capítulo 1 retrata primeiramente sobre a formação das primeiras avenidas brasileiras, as formas de planejamento urbano presente no século XX e suas relações com o traçado de algumas cidades. A segunda parte deste capítulo mostra as questões de planejamento urbano de Feira de Santana, suas legislações, interferências e contribuições para o traçado da urbe.

O Capítulo 2 mostra o desenho das principais avenidas de Feira de Santana, faz uma análise das transformações urbanas de cada uma delas e da situação atual em que se encontram. Foi construído um modelo de quadro onde constam alguns itens a serem investigados em todas elas. Posteriormente às análises, foram elaborados gráficos e esquemas comparando as avenidas, analisando os pontos convergentes e divergentes de seus desenhos e suas relações com a cidade.

O capítulo 3 trata somente da Nóide Cerqueira, objeto de estudo desta pesquisa. Analisa o desenho da área de implantação antes e após a construção da avenida, comparando as formas de ocupação e a urbanização na região. Estuda também o traçado da própria via, desde o projeto original até o finalizado e construído, verificando sua relação com a cidade e as pessoas. Posteriormente, baseado nos problemas encontrados, apresenta algumas propostas de intervenções urbanas pontuais, com o objetivo de humanizar e tornar seu desenho mais acolhedor para a cidade.

Compreendendo a organização da estrutura desta pesquisa e da proposta do estudo, será desvelado a seguir toda a explanação sobre algumas avenidas brasileiras, de Feira de Santana e suas transformações urbanas, incluindo a Nóide Cerqueira.

## **2. Formação das avenidas brasileira e a questão do planejamento da cidade**

### **2.1 Abertura das primeiras avenidas brasileiras, conceitos e problematizações**

As formações e transformações do sistema viário brasileiro foram decorrentes, entre outros fatores, das propostas de planejamento das cidades em cada período específico. Leme (1999) subdivide o planejamento urbano no Brasil em três fases distintas, a primeira entre 1875 e 1930, a segunda entre 1930 e 1950 e a terceira entre 1950 e 1964. Baseado na premissa levantada por este autor, será feita uma breve análise da transformação do desenho urbano da cidade brasileira, em particular, sua malha viária, tomando cada um dos períodos definidos por Leme (1999).

A primeira fase compreende propostas de melhoramento e embelezamento para as cidades existentes. Leme (1999, p. 22) afirmava que “os principais campos de trabalho foram a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura da cidade: saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Elaboraram projetos urbanísticos para as áreas centrais”.

Esses planos consistiam em alargamento de vias, para a circulação dos novos meios de transporte, já que as ruas estreitas e sinuosas originárias do período colonial permitiam pouca amplitude de passagem. Fornecimento de infraestrutura básica como instalação de sistema de água e esgoto, proposta de construção de parques e jardins, e uma aparente “limpeza urbana” com a eliminação de ocupações de baixa renda nas áreas centrais. Esse modelo de intervenção era originário das cidades européias, tais como Paris e Viena do século XIX.

Segundo Villaça (1999), no Brasil, a principal característica dessa época é a hegemonia de uma classe unida por seu poder econômico, atuante na proposição clara e aberta de intervenções de embelezamento.

Esse tipo de intervenção aconteceu em cidades como Salvador, Rio de Janeiro, Niterói, Recife, destruindo o centro urbano, abrindo largas avenidas, onde era “elaborado um novo modelo de cidade com ruas largas, casas alinhadas, praças e parques com desenhos definidos de canteiro. Não é mais o acaso, mas o projeto do engenheiro que define as áreas centrais da cidade.” (LEME, 1999, p. 25). O modelo de intervenção proposto pouco considerava a história, cultura e costumes sociais



implantados naquele espaço, destruindo o preexistente e levantando novas áreas ditas modernas, de acordo com os padrões europeus, para os novos centros urbanos.

Essa fase sofreu forte influência da proposta realizada em Paris, no século XIX, a partir de 1850, por ordem de Napoleão III, sob a direção de seu prefeito, Haussmann. A Haussmannização é uma expressão que caracteriza-se por uma transposição desse modelo de intervenção urbana para outras cidades.

As intervenções haussmannianas mudam a maneira de pensar a cidade, tomando como principal elemento a rua e criando **uma rede viária** composta por um tecido arquitetônico que destrói bairros insalubres e vielas. Expulsam a população residente, melhoram a higiene e a circulação, mudam a imagem da área central, e a cidade prepara-se para um novo modo de vida. A rua do século XIX destrói e modifica a rua medieval. A caixa da rua aumenta, as fachadas são reconstruídas, os trechos irregulares são substituídos por outros com desenho regular, geométrico e reto. Diferentes dos bulevares de Luís XIV – projetados no lugar das antigas muralhas, locais para o desfrute e o passeio –, os bulevares do século XIX, de Haussmann, **são artérias criadas para a circulação rápida, o tráfego pesado.** (PINHEIRO, 2011, p. 77, grifo nosso).

A intervenção ocorrida em Paris, em busca na nova visão de modernidade da época, dentre outras propostas, construiu novas vias, como a avenida L'Ópera, destruindo tudo que existia no lugar, realizando uma abertura na área central da cidade. O grifo na citação destaca entre outras propostas, a abertura de grandes vias. De acordo com a autora, pouco se deu importância ao contexto histórico vivido naquele lugar, que refletia nas edificações e seus desenhos. Simplesmente quase tudo foi desconsiderado, as residências, locais de lazer e de encontros, referências sociais e culturais, foram demolidas para dar espaço à outra proposta urbana.

Segundo Pinheiro (2011), Haussmann considerava essencial tratar de três problemas técnicos que deveriam ser implementados na cidade: sanear, transportar e equipar. O sanear seria eliminar tudo o que era considerado contrário à proposta de modernidade, como a existência de casas populares e ruelas sinuosas, criar sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Transportar seria favorecer a abertura de vias retas e amplas para beneficiar e facilitar o maior fluxo de veículos, e equipar seria, além de instalar infraestrutura urbana, construir aquedutos, parques, jardins, monumentos e novas edificações.

A cada artéria era previsto um ponto de fuga monumental, e as novas ruas possuíam arquitetura uniforme.

Todo esse movimento tem um outro lado. A cultura popular é excluída dos novos espaços: os teatros populares são demolidos, e os pobres perdem seus espaços de lazer. As demolições no centro provocam uma crise de habitações, favorecem a especulação e agravam a segregação social, uma das consequências das reformas haussmannianas. (PINHEIRO, 2011, p. 83)

A autora também considera que o novo traçado produz espaço exclusivo para a burguesia, sem a presença da população indesejada por elas, a de baixa renda. Esta, sem opção, foi relocada para áreas mais distantes, sendo excluídas de seus antigos lugares. Formam-se então dois espaços em uma mesma cidade, o burguês e o do proletariado. “Com efeito, as obras públicas não fazem somente subir os preços dos terrenos circundantes, mas influem em toda a cidade, favorecendo seu crescimento e aumentando as rendas globais.” (BENEVOLO, 1976, p. 106). Houve a valorização imobiliária nos novos espaços e seus entornos, e conseqüentemente, a seleção da ocupação aos mais favorecidos economicamente na nova região.

Em relação às novas avenidas amplas e largas, “pode-se dizer que, por trás da abertura das ruas haussmannianas, existe a intenção militar de facilitar o acesso a pontos da velha cidade e o deslocamento de tropas dos quartéis, localizados nos cruzamentos, para uma melhor mobilidade [...]” (PINHEIRO, 2011, p. 77). Para todas as propostas há uma logística empregada que favorece a classe dominante. Como descrito, a abertura de avenidas, além dos objetivos já mencionados, há também a intenção militar de melhorar a mobilidade e controle.

Outras grandes cidades em todo o mundo seguiram o mesmo modelo, abrindo grandes vias, destruindo o preexistente.

Não há dúvida de que a grande repercussão das obras parisienses faz com que elas sejam admiradas mais pela magnitude de suas artérias e pela capacidade administrativa francesa em enfrentar obras públicas de tamanho vulto, do que pelas demolições e desapropriações efetuadas no centro. O que se admira é a força da obra realizada, a harmonia geral obtida. Suas avenidas e *bulevares* passam a ser objeto de referência para muitos outros projetos urbanos. (PINHEIRO, 2011, p. 84)

Muitas intervenções urbanas que apresentaram características similares às ocorridas em Paris foram também consideradas haussmannianas. Uma grande reforma no centro com demolições, ou mesmo, abertura de largas vias, construção de *boulevares*, já tinham as características desse modelo. São intervenções que se assemelham por contemplarem propostas autoritárias, imposição de projetos, modificação na estrutura existente.

Do ponto de vista político, o desenho proposto pelo plano barroco das grandes avenidas e blocos regulares baseia-se na idéia de um poder urbano que possa ser visto e ao mesmo tempo ver e controlar a cidade. [...] Os estudos detalhados de perspectiva os elementos arquitetônicos para a construção desse espaço iluminado-as avenidas convergem para um ponto onde tudo se controla, não há obstruções rugosidades que desviam o olhar. (ROLNIK,1995, p. 66).

As grandes avenidas tornam mais evidentes suas edificações, monumentos e *boulevares*, pela amplitude e iluminação proporcionada por seu traçado, além de favorecerem a um maior controle pelas elites atuantes que podem ter uma visualização mais estratégica da região. Algumas avenidas brasileiras construídas no início do século XX se assemelharam em características de implantação e de seus traçados com as originárias da reforma em Paris no século XIX. A haussmannização tornou-se uma proposta, solução de melhoria para os problemas urbanos brasileiros, como os de congestionamento, reduzida insolação nas vias e aeração das áreas centrais.

O termo “avenida” já trazia uma conotação de modernidade, ainda pouco utilizado nas cidades brasileiras na época, por isso, no Brasil, queriam copiar o modelo de Paris, considerada berço da cultura, das inovações.

A referência haussmanniana, em algumas cidades brasileiras, pôs abaixo a malha viária do centro existente composta por ruas estreitas e sinuosas, característico da época colonial, abrindo largas vias, implementando novas infraestruturas urbanas.

A avenida Central no Rio de Janeiro é um exemplo de referência haussmanniana implementada em vias brasileiras.

A Avenida Central rasga em diagonal o Centro, onde se concentram as atividades administrativas, comerciais e financeiras e onde se desenvolve grande parte do trabalho urbano, ligando, de mar a mar, em sentido norte--sul, duas das avenidas radiais: a Avenida Beira-Mar, ao sul, e a Avenida Rodrigues Alves, ao norte. É um dos acessos ao novo Porto do Rio e a mais importante artéria da zona central. Simboliza a cidade moderna, em oposição à cidade colonial, e é a principal responsável pela mudança da imagem geral do Centro, inclusive na alteração de hábitos. (PINHEIRO, 2011, p. 131).

Uma das propostas da implantação da avenida Central foi viabilizar circulação de mercadorias do porto à outras áreas, facilitando também a fluidez da população local. Além de embelezar a cidade, de acordo com os padrões modernistas da época, iria acabar com a imagem colonial, de traçados irregulares e sinuosos.

As autoridades públicas passaram a se preocupar com o controle do crescimento “desordenado”, alinhamento das ruas e implantação de serviços básicos de água e

esgoto. Por esse e outros motivos como a repulsa à arquitetura colonial, essas autoridades derrubaram tudo o que seguia aos padrões fora dos estabelecidos por elas. Assim foram realizadas intervenções de caráter embelezador, reforçando a segregação sócio-espacial.

**Figura 2. 1: Foto da Avenida Central em 1910**

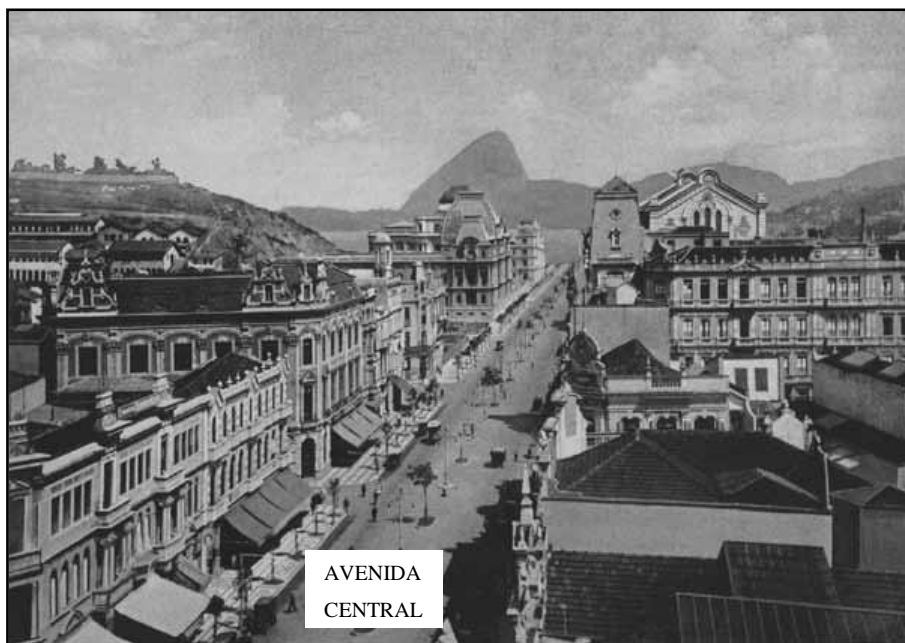


Foto de Marc Ferrez. Fonte: Pinheiro (2011, p. 138)

A Figura 2.1 mostra a avenida Central no Rio de Janeiro, inaugurada no ano de 1905. O traçado revela um grande rasgo na cidade que aconteceu em áreas antes ocupadas. Sua construção foi concebida através da destruição do preexistente, ocasionando desapropriações no local.

Esse grande traçado foi justificado e argumentado também pela política higienista da época que, através do seu discurso sanitarista, afirmava que as casas populares se caracterizavam por serem insalubres, e as epidemias que surgiam nos bairros mais pobres ameaçavam a burguesia.

Importantes edificações foram construídas no entorno, copiando modelo de construções européias. Vias desembocavam nos monumentos que favoreciam a criação de perspectivas estratégicas pelo conjunto de imagens formadas.

Na avenida, que se abre com 33m de largura, como os bulevares de Paris, 42 instalam-se as principais casas comerciais, as sedes dos jornais, as grandes companhias, clubes, hotéis, e vários edifícios do governo, como o Palácio Monroe (1906), sede do Senado Nacional, a Escola Nacional de Belas Artes (1908), o Teatro Municipal (1909) e a Biblioteca Nacional (1910). São definidas três zonas distintas na avenida: a parte mais ao sul, da Avenida Beira-Mar até a Rua São

José, abriga as edificações de estabelecimentos públicos, institutos e associações; no centro, entre as Ruas São José e General Câmara, estão as grandes lojas de moda, confeitarias, cafés, jornais e bancos; e, na parte mais ao norte, da Rua General Câmara até a Praça Mauá, os comércios de importação e exportação, além dos grandes bancos do mercado financeiro.(PINHEIRO, 2011, p. 134).

O trecho destaca as edificações que foram construídas no entorno da avenida. Centros comerciais, instituições financeiras, edifícios governamentais, entre outros, modernas construções, elevando o prestígio e o valor daquele local. Esta grande artéria monumental representava a nova cidade burguesa, pois a elite local passou a ser a principal frequentadora do centro urbano.

Com as reformas, as cidades passaram a ter um novo desenho, zoneamento, e hierarquia de espaços físicos e sociais.

Essa nova organização do espaço urbano, com as áreas de trabalho separadas das residenciais, é defendida por sanitaristas e urbanistas. Desse modo, as intervenções servem como meio de depuração socioespacial, gerando uma reconfiguração do Centro, não mais caracterizado como área residencial e de circulação da população de baixa renda. (PINHEIRO, 2011, p. 145)

O centro, antes característico por concentrar áreas residenciais, muda sua configuração urbana, tornando-se local de instalação dos principais centros comerciais, de serviços e institucionais. Com uma política de estetização do espaço público, apoiada por uma legislação segregadora de usos, o novo zoneamento cria áreas separadas para trabalhos e residências.

Outras vias seguiram alguns dos princípios implementados na Avenida Central, procurando adequar suas antigas estruturas coloniais às premissas da modernidade, como a Sete de Setembro em Salvador, a Marques de Olinda em Recife, a Julio de Castilho em Porto Alegre, entre outras. Porém, estas não serão detalhadas neste trabalho, já que não é o objetivo explanar sobre as avenidas brasileiras, apenas mostrar algumas características de suas implantações.

O plano de Haussmann interessa-nos hoje sobretudo enquanto primeiro exemplar de uma ação suficientemente ampla e enérgica para acompanhar o passo das transformações que ocorrem em uma grande cidade moderna e para regulá-las com determinação ao invés de sofrê-la passivamente. Em seu tempo, porém, esse modo de agir foi considerado quase uma arbitrariedade, e Haussmann teve de suportar críticas violentas de todas as partes do corpo político e cultural. (BENEVOLO, 1976, p. 106).

Assim como aconteceu em Paris, as cidades brasileiras também foram alvos de críticas e revoltas por parte da sociedade, profissionais e parte das autoridades públicas, devido aos transtornos surgidos em decorrência das intervenções urbanas, como desapropriações, destruição do antigo desenho da urbe.

O mesmo autor considera que o plano funcionou por muitos anos, depois demonstrou-se inadequado à realidade às necessidades crescentes da metrópole, “fez de Paris a cidade mais moderna no século XIX, mas a mais congestionada e difícil de planificar no século XX.” (BENEVOLO, 1976, p. 110). As cidades são dinâmicas e estão em constantes transformações, por isso é necessário que aconteça um estudo social, econômico, estimando a expansão e novas ocupações. Um estudo físico-territorial para construir vias resolve apenas parte dos problemas urbanos.

No fim da primeira fase, de acordo com Villaça (1999), já era perceptível o “caos urbano” e a falta de planejamento a longo prazo. Problemas surgiram e precisavam ser solucionados com outras estratégias.

Na segunda fase, de acordo com a divisão temporal de Leme (1999), a maioria dos planos já começavam a englobar uma maior parte da cidade, não só pontos específicos como acontecia anteriormente. Nesse período, “propõe a articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes” (LEME, 1999, p. 25).

Começa a aumentar o número de avenidas, intensificando as tramas viárias e as conexões entre as partes urbanas, centro e bairros periféricos. Surgem os zoneamentos, planos de saneamento, legislações urbanísticas de controle do uso e ocupação do solo.

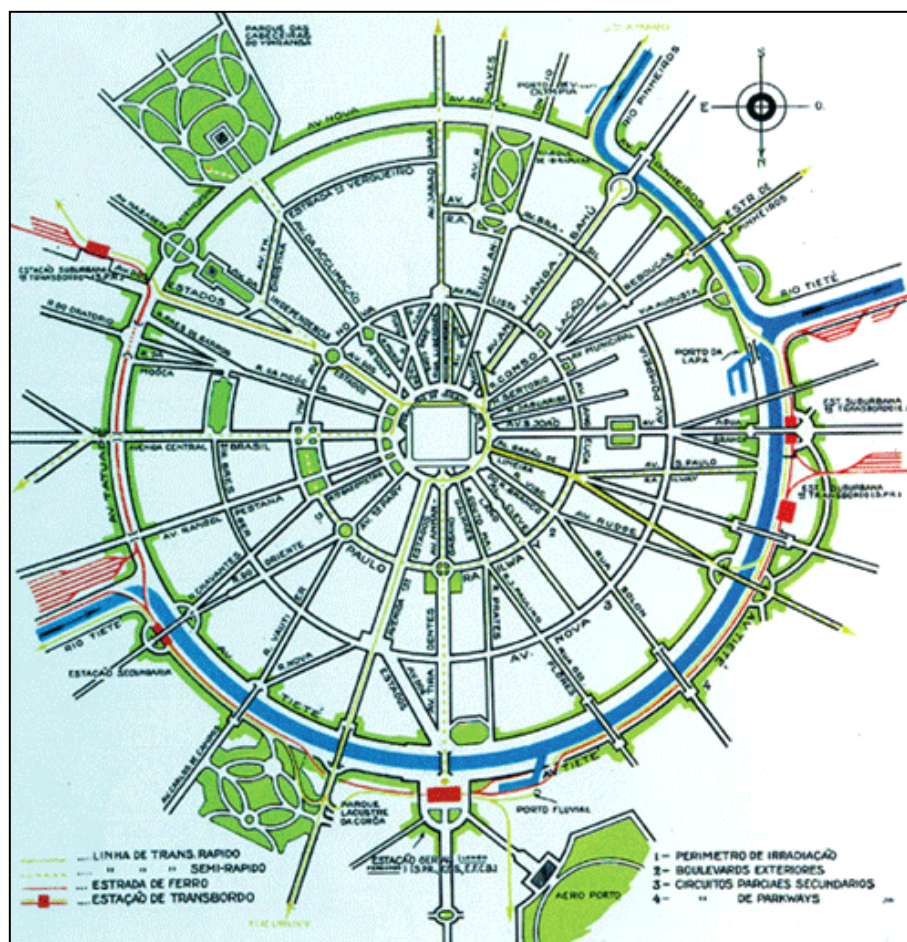
Os planos de saneamento para as cidades existentes, [...] desde o final do século 19, já eram elaborados com uma visão de totalidade, tanto da área urbana existente quanto a sua integração a uma área de expansão. Esta visão integrada inerente aos projetos de sistema de rede de infraestrutura só serão ampliados para o sistema viário e de transportes para a maioria das cidades brasileiras a partir dos anos 30. (LEME, 1999, p. 26)

As áreas de expansão começam a interagir com as áreas centrais. Novas importantes avenidas surgem em áreas fora dos centros, mas que fazem parte da proposta de um novo complexo viário.

Vários planos urbanísticos são incorporados para as cidades brasileiras nesse período, propondo sistema articulado de vias. Um exemplo citado por Leme (1999) é o Plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo (Figura 2.2), elaborado em 1930,

que serve de referência para outras cidades. “Os planos não podem limitar-se a obras de remodelação urbana; eles podem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região.” (VILLAÇA, 1999, p. 282). Os planos tornam mais completos, envolvendo diferentes modalidades de profissionais, para uma melhor compreensão da complexidade urbana e dos problemas surgidos, abrangendo a cidade como um todo, e não só suas partes, um exemplo foi o Plano de Avenidas para São Paulo (Figura 2.2).

Figura 2. 2 Esquema do Plano de Avenidas de Prestes Maia para São Paulo



Fonte: Aneli (2007), por (TOLEDO, op. cit.)

A proposta do Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo visa uma integração entre o centro urbano e as áreas periféricas.

O Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia para São Paulo em 1930, é um exemplo expressivo desta forma nova de planejar a cidade. Propondo um sistema articulado de vias radiais e perimetrais, este engenheiro, formado pela Escola Politécnica de São Paulo, transforma a comunicação entre o centro da cidade e os bairros e dos bairros entre si da cidade. [...]. (LEME, 1999, p.25)

Para este plano, propõe-se um sistema de vias traçadas a partir do centro em direção aos quadrantes da cidade, estabelecendo ligações entre as perimetrais. Uma conexão urbana através de seu sistema viário interligando as diversas áreas. Uma proposta que estabelece movimentação mais fácil entre o centro comercial e as áreas residenciais e industriais distribuídas perifericamente que, como suporte abrange também um sistema de viadutos.

Outro plano que se destaca neste período é o Plano Agache para o Rio de Janeiro. Segundo Villaça (1999), ele marca a transição dos planos de embelezamento para os “superplanos” que viriam a ser desenvolvidos na década de 60 e 70.

A partir da terceira fase, há o aumento da área urbana nas grandes cidades. O planejamento é marcado pela incorporação de outros aspectos, como sociais e econômicos, não somente físico-territoriais. “Quanto mais complexos e abrangentes tornavam-se os planos, mais crescia a variedade de problemas sociais nos quais se envolviam e com isso mais se afastavam dos interesses reais da classe dominante e, portanto, das suas possibilidades de aplicação.” (VILLAÇA, 1999, p. 214).

Os planos tornaram-se amplos, além das questões físico-territoriais, mostravam outros problemas existentes que pouco interessava a classe dominante solucioná-los, por isso sua aplicação total era, em sua maioria, impraticável.

A partir da década de 1950 desenvolve-se no Brasil um discurso que passa a pregar a necessidade de integração entre vários objetivos (e ações para atingi-los) dos planos urbanos. Esse discurso passou a centrar-se (mas não necessariamente a se restringir) na figura do plano diretor e a receber na década de 1960, o nome de planejamento urbano ou planejamento urbano (local) integrado. A consciência da necessidade de integração na verdade pode ser detectada desde o início deste século e passou a ser denominador comum desse tipo planejamento. Isso não quer dizer que a integração tenha sido conseguida [...] (VILLAÇA, 1999, p. 177)

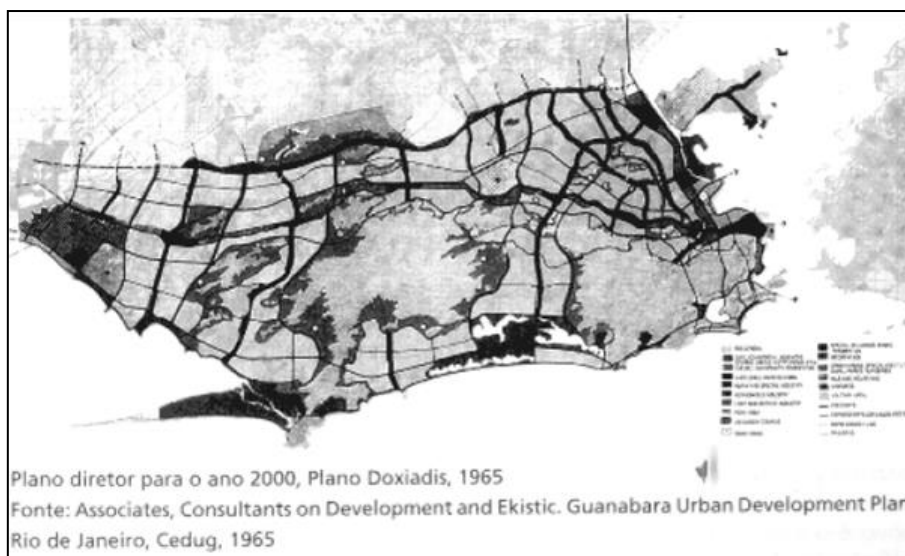
Villaça reafirma a complexidade dos planos no período retratado e a dificuldade de execução de suas propostas por completo. A integração dos objetivos, segundo o autor, em vez de contribuir para uma eficácia no planejamento urbano, tornou dispersa sua ideologia.

Um exemplo de plano para esta terceira fase é o Plano Doxiadis, proposto para o Rio de Janeiro, em 1965. Destinava-se à reformulação das linhas mestras do urbanismo, preparando a cidade para o crescimento esperado até ao século XXI. Procurava projetar as necessidades futuras da população, em termos de circulação, habitação, trabalho e



lazer. A autora Vera Resende já afirmava que “O Plano Doxiadis, altamente técnico, baseou-se em dados estatísticos com a definição das necessidades do novo estado num limite temporal de 35 anos, com o objetivo de prepará-lo para uma população prevista de 8,4 milhões de habitantes no ano 2000.” (REZENDE, 2015, p.68). Ou seja, conforme destaca a autora, um amplo plano que abrangia uma larga escala de tempo. Além de uma vasta parte teórica, era composto também por plantas urbanísticas com propostas para o crescimento da cidade para as diversas modalidades, como o Plano Doxiadis (Figura 2.3).

**Figura 2. 3 Plano Diretor para o ano 2000 no Rio de Janeiro, Plano Doxiadis**



Fonte: Leme (1999, p. 359)

A Figura 2.3 mostra uma planta da cidade do Rio de Janeiro com demarcação de vias, traçados e manchas que, juntamente com as justificativas teóricas do planejamento, previam uma futura ocupação urbana. O Plano Doxiadis apenas exemplifica um modelo de projeto amplo, característico dessa fase e não será explorado aqui sua eficácia, já que não é objetivo deste trabalho.

Posteriormente, outras mudanças ocorreram na dinâmica da elaboração dos planos diretores e nas leis vinculadas a ele para o planejamento das cidades brasileiras que sempre se refletiam no traçado de seus desenhos urbanos. A promulgação da Constituição Federal, em 1988, em seu artigo 182<sup>10</sup>, torna obrigatória a implantação de plano diretor em cidades com mais de 20.000 habitantes. A partir de então, muitas

<sup>10</sup> Em seu artigo 182, a Constituição Federal de 1988, determina que o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, sendo o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

cidades foram obrigadas a adotar o novo instrumento. Surgiram outras perspectivas de planejamento, como a social-reformista e mercadófila<sup>11</sup> que não serão detalhadas nesse trabalho, por fugirem do propósito do estudo.

A luta pela reforma urbana é precedida por uma crise, oriunda de cidades que nasceram e foram recebendo reformas pontuais, ora “embelezadoras”, ora saneadoras, ora voltados para o planejamento integrado. Cada fase do planejamento focou em estratégias que priorizaram a proposta de modernização estabelecida pelas autoridades em cada época. Todas elas, como consequência da transformação do desenho urbano, contribuíram para a exclusão e segregação social.

O que se presencia a partir dos anos de 1970/80 é uma luta por reforma urbana. As cidades brasileiras, capitalistas estavam cada vez mais voltadas para o poder do capital, através do seu planejamento urbano estratégico<sup>12</sup>. A urbanização gerou uma crise com segregação social e espacial, impactos ambientais e acesso informal à terra e moradia.

As cidades presenciavam uma crise que solicitava reformas e intervenções para resolver as mazelas originárias das estratégias de planejamento. A partir dessas lutas, novos documentos começaram a tratar sobre o tema. A Constituição Federal de 1988 reconheceu a função social da propriedade urbana como direito fundamental, tratando da política urbana em seus artigos 182 e 183.

A lei nº 10.257 de 2001, o Estatuto da Cidade determinou a função social para as propriedades, criou novas exigências para o plano diretor, vinculando-o a novos instrumentos da política urbana, definidos no próprio Estatuto como a definição de áreas e limites que permitam o parcelamento, edificação ou utilização compulsória, direito preempção, operações urbanas consorciadas, entre outros.

---

<sup>11</sup> De acordo com Maria Fernanda Teixeira (2013, p. 99), a perspectiva social-reformista possui um caráter endógeno, desenvolvida no Brasil a partir da luta pela Reforma Urbana, com resultados na Constituição Federal de 1988 e no Estatuto da Cidade. Seus principais objetivos estão ligados à justiça socioespacial, à proteção ambiental e à participação popular no processo de planejamento urbano. Já a perspectiva mercadófila se desenvolve a partir de teorias e práticas estrangeiras, envolvendo distintas correntes teóricas e metodologias de planejamento que possuem em comum a característica de romper com as práticas regulatórias, vigentes até a década de 1970, e buscar a adequação aos interesses do capital por meio da desregulamentação, diminuição da presença do Estado e fortalecimento de parcerias público-privadas.

<sup>12</sup> Para Carlos Vainer (2013), no planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e, sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis. As cidades são submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas dão ao mercado um espaço absoluto.

Surgiram outras atribuições ao plano diretor ligadas à função social da propriedade. Uma alternativa para resolver as lutas pela reforma originárias em meados do século XX.

Mesmo com tantas legislações, os problemas urbanos são recorrentes nas cidades brasileiras, seja pela falta de um planejamento adequado, ou simplesmente pela falta de vontade política.

Em relação às novas avenidas, estas vêm se tornando questionáveis. Percebe-se que, na maioria das grandes cidades, com o fator da expansão, uma priorização na abertura da malha viária, de vias largas e amplas. Fator que, na maioria dos casos, contribui para o crescimento econômico local, pois favorece a integração com outras regiões. Porém, estas cidades, frequentemente, vêm apresentando sérios problemas de mobilidade urbana, já que está havendo uma priorização aos automóveis, fato presente em Feira de Santana, como será discutido no decorrer desta pesquisa.

## **2.2 Feira de Santana: Planejamento urbano x desenho urbano**

### **2.2.1 Propostas de planejamento e suas direções para as avenidas.**

Conforme já descrito no estado da arte, a cidade de Feira de Santana, em meados do século XX, já era considerada um importante centro industrial e comercial da região, e, a partir dessa época, iniciou um processo de intenso crescimento urbano.

O traçado acontecia de acordo com a dinâmica urbana, pautado em registros culturais, sociais e econômicos, segundo alguns aspectos muito particulares da cidade como, por exemplo, os negócios de grande montante (até os anos de 1960) representados pelo comércio de gado, cujas estradas de boiada definiam alguns trechos urbanos.

Os negócios de menor valor, o varejo periférico, como a prática da feira livre, principalmente a feira do gado, também foram responsáveis pela organização espacial da urbe, cresceram numa proporção tal que definiam o desenho da cidade, seu fluxo e circulação. A característica da feira sempre foi intrínseca à população feirense e deu origem a famosa feira livre, localizada no centro. Esta, mesmo remanejada (em 1977) para o centro de abastecimento - constituído por galpões para comportá-la – não foi um fator suficiente para que os feirantes não continuassem a ocupar ruas e espaços livres, transformando e desenhando a cidade, sem infraestrutura adequada e com ausência de desenho urbano planejado.

Em relação à legislação, o primeiro Plano Diretor de Feira de Santana foi implantado em 1968, o Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI). Até então, a cidade em expansão crescia sem uma lei que a direcionasse espacialmente. De acordo com Maria Fernanda Teixeira:

A década de 1960 foi um período de intensa elaboração de Planos Locais Integrados, elaborados com forte participação de técnicos de diversas disciplinas e cujo conteúdo extrapola a abordagem determinística da forma urbana. O termo “Plano Diretor” (utilizado anteriormente) é substituído por um termo que passaria a ser veiculado com um sentido de “abrangência”, “compreensividade”, “integração”. (TEIXEIRA, 2013, p. 95).

O desenho de Feira de Santana acontecia de acordo com sua dinâmica urbana, sem um documento maior que direcionasse o planejamento urbano e o projeto específico. Como menciona a autora, o planejamento baseado em um plano diretor tinha como propósito direcionar, controlar, organizar e zonedar a cidade em expansão. Como há variadas definições sobre plano diretor, para este trabalho, optou-se pela definição de Villaça, que procurou reunir as características mais tradicionais, que predominam em seu conceito.

Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovados por lei municipal. (2000, p. 238).

Para Villaça, o plano seria algo baseado em diagnósticos da realidade da cidade (Figura 2.4), apresentaria uma proposta de organização espacial complexa, levando em consideração todos os elementos da estrutura urbana.

Figura 2. 4 Esquema de Plano Diretor definido por Villaça



Fonte: elaborado pela autora (2018)

De acordo com Villaça, o Plano Diretor seria um instrumento mais abrangente que o zoneamento, incorporando todos os problemas fundamentais da cidade, um documento complexo com propostas para serem realizadas em diferentes prazos, a depender do tipo de intervenção sugerida.

Em relação às legislações direcionadas ao planejamento urbano de Feira de Santana, depois da instauração do primeiro plano diretor na década de 60 do século passado, novas leis relacionadas a ordenamento do uso do solo, código de obras, entre outras, foram implantadas, em concordância com o plano, para orientar o crescimento da cidade, que na época, avançou significativamente. Com a promulgação da Constituição Federal, em 1988, houve uma revisão do plano existente em Feira de Santana, que originou em um novo documento, a lei nº 1614/1992.

No ano de 2000, houve a tentativa de instauração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), de acordo com Santo et. al.:

A elaboração do PDDU utilizou como estratégia a mobilização e a participação da sociedade, convocando a “população” através de entrevistas na mídia regional [...] reuniões específicas, aproximadamente 20, com os diversos segmentos sociais – empresários, associações de bairro, profissionais liberais, funcionários públicos, vereadores municipais –, onde grupos específicos foram formados para discutir diferentes temas, tais como: uso e ocupação do solo; a problemática ambiental; finanças públicas; polícia administrativa e gestão do Plano. Após cada reunião seus resultados eram sistematizados, confrontados com os resultados dos estudos técnicos e discutidos na reunião posterior garantindo-se a continuidade do processo.(2011, p. 9).

Ocorreu, nesse período, uma mobilização para a implantação do novo plano diretor, o PDDU. Este teve como pressuposto uma forte participação popular em suas atividades, porém, de acordo também com os autores (2011), essa participação não estava devidamente organizada em classes, que não contemplou aos grupos excluídos e menos favorecidos, essa foi uma das causas do plano não ter sido instituído.

Considerando ainda as legislações sobre planejamento urbano, o Estatuto da Cidade, promulgado em 2001, prevê que o plano diretor deve englobar o território do município como um todo, exige a participação popular na elaboração, quantidades mínimas de audiências públicas, publicidade - requisitos necessários para cumprir a função social na cidade. Após a instituição da referida lei, em Feira de Santana, houve uma nova tentativa de implementação do novo plano diretor em 2006, o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) de Feira de Santana, uma revisão do PDDU. Por atender parcialmente aos novos requisitos exigidos no Estatuto da Cidade, este documento ainda não foi instituído. Atualmente (2018), está em fase de elaboração o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial, porém, ainda sem data de ser implementado.

Feita análise do histórico dos planos diretores do município de Feira de Santana, percebe-se então que o plano vigente atual é a lei 1614 de 1992, o último legalmente instituído, um plano de 26 anos. Ele, por ser um plano antigo, não contempla parte do desenho urbano da cidade situado principalmente na área externa ao Anel Viário, inclusive as avenidas mais atuais. A cidade cresceu, expandiu e não houve atualização do plano diretor, visto que os planos de 2000 e 2006 não foram aprovados.

Villaça afirmava que “A elite econômica brasileira – no caso representada pelos interesses imobiliários – não quer saber de plano diretor, pois ele representa uma oportunidade para debater os ditos “problemas urbanos” que ela prefere ignorar.” (VILLAÇA, 2000, p. 240). De acordo com o autor, entende-se que o atraso na elaboração de um novo plano diretor pode ter outras intenções.

Por trás da morosidade política, há interesses das autoridades locais em não querer que exista uma nova legislação que limite seu poder, e que crie normas para impedir sua liberdade no poder do capital, como por exemplo, na construção de novos empreendimentos imobiliários. Além do que, uma nova legislação iria obrigá-las a resolver os problemas urbanos existentes. Pode-se pensar que, o que ocorre em Feira de Santana não seja diferente das ideias defendidas pelo autor.

Tendo em vista o plano diretor atualmente em vigência na cidade de Feira de Santana, será feita a análise de suas diretrizes em relação ao sistema viário. De acordo com a referida lei:

Art. 18[...] será elaborado um conjunto de leis e códigos, como se segue:

**I - Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - LOUOS<sup>13</sup>;**

**II - Lei da Hierarquização do Sistema Viário<sup>14</sup>;**

III - Código do Meio Ambiente;

IV - Código de Polícia Administrativa. (1992, p.5, grifo nosso).

O plano não abrange, no corpo de seu texto, as diretrizes relacionadas ao sistema viário, nem de ocupação do seu entorno, mas prevê a elaboração de legislações específicas para esses fins, conforme destacados na citação. Vale ressaltar que a lei de ordenamento do uso do solo também incorpora diretrizes relacionadas ao funcionamento e ordenamento das vias, já que estabelece normas de ocupação em seu entorno. Em relação às avenidas, a legislação cria subespaços de concentração linear de uso múltiplo para algumas delas, como a Presidente Dutra, Rio de Janeiro e Eduardo Fróes da Mota.

Tratando-se do zoneamento da cidade, faz a divisão da zona urbana e rural, que, pelo tempo de implantação da lei, não representa mais a realidade, visto que a cidade cresceu espacialmente nesse intervalo de 26 anos. O Executivo Municipal incentiva, inclusive, o adensamento populacional na área delimitada do interior da avenida Eduardo Fróes da Mota – perimetral, que atualmente já se encontra adensada.

Art. 30. O Executivo Municipal incentivará o adensamento populacional na área delimitada do interior do anel viário da Av. Eduardo Fróes da Mota - Perimetral.

Parágrafo Único - Os incentivos de que trata o caput deste artigo serão de ordem dos índices e parâmetros urbanísticos a serem contemplados na Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - LOUOS. (LEI 1614,1992, p. 8)

O incentivo para o adensamento populacional é percebido atualmente, já que a área interna ao Anel Viário encontra-se populosa, e a cidade já está em expansão na área extra-anel, como será demonstrado no próximo capítulo, no estudo das principais avenidas da cidade. Outro fator importante é o destaque que o plano proporciona ao

---

<sup>13</sup>De acordo com a lei 1614, é a “legislação que disciplina as iniciativas públicas e privadas que provoquem impactos estruturadores e formais na urbanização, atendendo as diretrizes e recomendações do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal.” (1992, p.15).

<sup>14</sup>De acordo com a lei 1614, é a “legislação que estabelece a hierarquia das vias para possibilitar a realização dos empreendimentos e atividades que podem ocorrer no local.”(1992, p.15).

setor comercial e de uso misto. Prevê construção de vias e de melhor acessibilidade e comunicação com áreas residenciais para beneficiar o desenvolvimento desses setores.

Art. 3.1 Deverão ser obedecidas as seguintes recomendações para os subespaços citados no artigo 29.

I - centro comercial:

- a) melhorar a acessibilidade a esta área;
- b) reforçar as atividades econômicas. [...]

III - concentrações lineares de uso múltiplos:

- a) potencializar os usos existentes;
- b) estimular as relações com o centro comercial atual e com zona industrial, com as vias de acesso à cidade e distritos e aos setores habitacionais. [...]. (LEI 1614, 1992, p. 8-9)

A trama viária atual traduz o proposto no artigo descrito. Um grande número de vias interliga distintas zonas de uso, o que fortalece o comércio e serviço locais. Fato percebido nas principais avenidas centrais é que elas se conectam a outras, formando um importante complexo viário que se comunica com toda a cidade.

Art. 38. Para fins de intervenção no espaço urbano devem ser consideradas as seguintes recomendações para os programas e projetos setoriais:

I - na infra-estrutura e equipamentos urbanos:

- a) melhorar a produção e oferta da infra-estrutura;
- b) melhorar a produção e oferta de equipamentos de promoção social, tais como escolas de capacitação e treinamento, saúde e habitação, cultura, esporte e lazer; [...] (LEI 1614, 1992, p. 10)

O artigo 38 recomenda programas para intervenções urbanas, entre outros projetos citados, que beneficiem o esporte e lazer, projetos que precisam ser implementados para que a cidade ofereça mais espaços públicos com essas funções, importantes para qualidade de vida da população. O referido Plano propõe também a elaboração de Leis de Hierarquização do Sistema Viário e de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo. Sobre esta legislação, foi implementada a lei 1615/92, vinculada a ele, que dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana. Ela estabelece um zoneamento, determina parâmetros urbanísticos, além de propor normas relativas ao sistema viário do município.

Atualmente, há outra legislação a ser seguida, a lei 086/2014<sup>15</sup>, que altera, modifica, amplia e dá nova redação à lei anterior. Está mais de acordo com a nova realidade da cidade, porém, a ausência de um plano diretor atualizado, torna as leis atuais isoladas, sem uma integração completa do planejamento urbano, uma vez que,

---

<sup>15</sup>Lei complementar que estabelece as bases normativas para a Política Municipal do Uso do Solo na área Urbana do Município de Feira de Santana.



muitas das novas áreas que as novas leis pontuam, zoneiam, estabelecem índices e definem suas estratégias de ocupação, não eram contempladas no plano diretor de 1992, por serem, naquela época, consideradas, em sua maioria, áreas rurais.

A nova legislação (086/2014), comparada às anteriores<sup>16</sup>, possui um nível de detalhamento maior em relação ao desenho urbano, principalmente no que diz respeito às vias da cidade. Em relação à formação das avenidas, essa lei é a que mais especifica e detalha esse espaço público. Define a hierarquização do sistema viário do município relativas ao ordenamento do uso e da ocupação do solo, classifica as principais vias em expressas, arteriais, coletoras e locais. Cria um zoneamento na cidade definindo os parâmetros urbanísticos para cada uma delas, além de definir gabaritos, recuos e vagas de estacionamento. Fornece inclusive os perfis transversais com dimensões de canteiros, passeios, largura das pistas em cada tipo hierárquico de via.

Continuando sobre as legislações atuantes em Feira de Santana, há também a lei ordinária nº 3473/2014, que dispõe sobre nova redação para o código de obras e edificações do município. Ela não apresenta diretrizes específicas em relação à construção de ruas e avenidas, mas é importante seu conhecimento, para se compreender as normas de construção das edificações (residenciais, comerciais, institucionais, de serviço e industriais) que fazem parte do entorno das vias e compõem o desenho urbano da cidade.

A referida Lei estabelece normas em relação a licenças, alvarás, projetos de arquitetura e complementares, aprovação na prefeitura, habilitação, padrões para dimensões das edificações, determinação de áreas dos ambientes das edificações, características das fachadas, entre outras. Complementa com as leis já especificadas, o aparato das novas legislações propostas para o planejamento da cidade.

Villaça já afirmava que “o zoneamento não é considerado plano diretor, embora muitos pensem em zoneamento quando falam em plano diretor” (2000, p. 238), ou seja, como ele mesmo definiu plano diretor é algo mais complexo que leis isoladas, seria o conjunto delas em um documento maior, ou, o próprio plano ser soberano, responsável por direcionar e mencionar as outras legislações, que a eles devem estar vinculadas.

Na década de 90 do século passado, essa proposta era de acordo com a realidade, já que as legislações eram vinculadas ao plano diretor vigente. Porém, atualmente,

---

<sup>16</sup> Lei anterior revogada: lei complementar nº 046/2010; lei anterior alterada: lei 1615/92.

somente as legislações específicas (código de obras, lei de ordenamento do uso do solo) foram atualizadas, impossibilitando essa vinculação tão necessária para a cidade.

Para um maior entendimento sobre desenho urbano e sua relação com o planejamento, foi considerada a definição de Del Rio, que afirma: “Desenho Urbano é o campo disciplinar que trata a dimensão físico ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas” (1990, p.54). Entende-se que tanto os conceitos de planejamento quanto o desenho urbano englobam a organização espacial da cidade. Ou seja, eles estão inter-relacionados, o conjunto de suas propostas interferem substancialmente no traçado da urbe.

Wall e Waterman (2012) complementam essa definição quando afirmam que o desenho urbano é um processo criativo, colaborativo /interdisciplinar e de criação de lugares, envolvendo a configuração de espaços e formas urbanas tridimensionais que enriquecem a vida nas cidades. Para uma melhor proposta de desenho urbano, todos esses fatores descritos devem ser contemplados juntamente com a volumetria dos espaços, ou seja, a tridimensionalidade, ferramenta necessária para uma melhor visualização das formas propostas.

Não há como compreender o desenho urbano em sua totalidade sem entender o conceito e a proposta do planejamento em determinado período. De acordo com Teixeira:

Enquanto processo, o desenho urbano pode ocorrer de maneira inconsciente ou consciente. O processo inconsciente de desenho urbano ocorre por meio da sobreposição difusa de decisões e intervenções, em escala reduzida ou parcial, sobre a forma urbana. [...] O processo consciente de desenho urbano tem como objetivo esboçar uma intenção específica e orientar a configuração da forma urbana idealizada, e pode adotar distintos procedimentos ou metodologias para tal. (2013, p.37-38).

Em Feira de Santana, não existia uma proposta de desenho urbano completo e técnico para orientar o processo do seu traçado. Como não há projeto de arquitetura, engenharia, entre outros necessários para orientar o traçado da cidade, a autora consideraria que o desenho aconteceria de forma inconsciente. Porém, discordando com ela, mesmo sem projeto técnico para a expansão urbana, acredita-se que o desenho acontece de forma consciente através das propostas engendradas pela lógica capitalista. Esse poder que direciona e define toda a ocupação da cidade, seja para áreas nobres

quanto para as menos privilegiadas. Em relação às estratégias para a definição do zoneamento, Corrêa defende que:

Os proprietários fundiários podem então exercer pressões junto ao Estado, especialmente na estância municipal, visando interferir no processo de definição das leis do uso do solo e do zoneamento urbano. Esta pressão não é feita uniformemente nem beneficia a todos os proprietários fundiários. Alguns, os mais poderosos, poderão até mesmo ter suas terras valorizadas através do investimento público em infraestrutura, especialmente a viária: as cidades brasileiras fornecem vários exemplos desta prática. (CORRÊA, 1989, p.16).

Os proprietários fundiários, juntamente com o Estado, são os principais responsáveis pelo direcionamento do zoneamento urbano. A definição dos espaços geralmente tende a beneficiar ambas as partes. Uma abertura de via, nova praça, importante empreendimento público ou privado são, na maioria das vezes, estruturados, planejados por essas autoridades, que juntas, desenham a cidade.

Os proprietários de terra com localização privilegiada, próximas a algum atrativo natural, como lagoa, mar, ou em locais estratégicos de locomoção, por exemplo, acabam pressionando o Estado para a instalação de infraestrutura na região de interesse.

O Estado capitalista com toda sua estratégia de planejamento faz propostas argumentadas e calculadas, para beneficiar aqueles que o apoiam e mantêm no poder, no caso, a classe economicamente dominante. Fazem-se entender que suas ações são em prol da população necessitada, e esquematizam o desenho da cidade, definindo zoneamento, equipamentos urbanos a serem construídos, enfim, propostas que vislumbrem suas ações, mas tudo de acordo com seus interesses. “É no nível municipal, no entanto, que estes interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz. Afinal a legislação garante à municipalidade muitos poderes sobre o espaço urbano (CORRÊA, 1989, p. 26). Através de abertura de vias modernas, por exemplo, o Estado viabiliza seus interesses, inclusive a possibilidade de o capital imobiliário realizar novos investimentos.

Mesmo com a implantação do plano diretor, os desenhos da cidade continuaram acontecendo sem projetos técnicos. Em sua maioria, a dinâmica urbana e os direcionamentos das autoridades locais - Estado, proprietários, latifundiários – é que definem os traçados através dos diferentes usos de terra.

As legislações apresentarem zoneamento, com as diretrizes do uso e ocupação do solo, porém, não contemplam um detalhamento do traçado urbano, que continua acontecendo, em parte, de acordo com os interesses de quem está a frente da gestão.

A classe dominante ou uma de suas frações, por outro lado, segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano. Indiretamente atua através do Estado. (CORRÊA, 1989, p. 64)

O elevado preço de lotes em áreas privilegiadas da cidade afasta a população com menor poder aquisitivo do lugar, segregando assim o local. O poder do capital determina onde serão as habitações populares, os condomínios de classe média e os de alto padrão, além de setorizarem as zonas comerciais, industriais e de serviço. A lógica capitalista passa a conduzir a política de ocupação. Em relação ao fator segregação espacial, Rolnik (1995) define como:

Nas grandes cidades hoje, é fácil identificar o territórios diferenciados: ali é o bairro das mansões e palacetes, acolá o centro de negócios, adiante o bairro boêmio onde rola a vida noturna, mais a frente o distrito industrial, ou ainda o bairro proletário. [...] É como se a cidade fosse um imenso quebra cabeças, feito de peças diferenciadas, onde cada qual conhece seu lugar e se sente estrangeiro nos demais. É a este movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano que os estudiosos da cidade chamam de segregação espacial (ROLNIK, 1995, p. 40-41).

A determinação de ocupação em cada bairro favorece a separação de classes. É uma divisão necessária ao capital, pois faz parte dos interesses de poderes. Os bairros, as edificações, as zonas não estão em seus lugares sem um motivo específico para tal. A determinação indireta - para a população -, e direta -pelas autoridades, através de seu planejamento urbano estratégico- dos locais a serem construídos os conjuntos habitacionais, as grandes propriedades privadas, os comércios, indústrias, os grandes centros de convergência populacional, com suas redes de apoio desenham a cidade e segregam a população.

As avenidas, que compõem a malha viária, foram surgindo de acordo com as demandas locais dos equipamentos instalados, como construção do *shopping*, implantação da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), de conjuntos habitacionais, de importantes centros comerciais. A partir daí, ruas foram abertas para atender às novas demandas locais. Ou foram implantadas também como estratégias de expansão para o desenvolvimento e crescimento do local, sendo construídas em áreas

ainda não ocupadas, para então, ocorrer a urbanização em seu entorno, como é o caso da avenida Nóide Cerqueira, objeto de estudo deste trabalho. A Figura 2.5 mostra esquematicamente um tipo de proposta da urbanização nas cidades.

Figura 2. 5 Esquema de proposta de urbanização

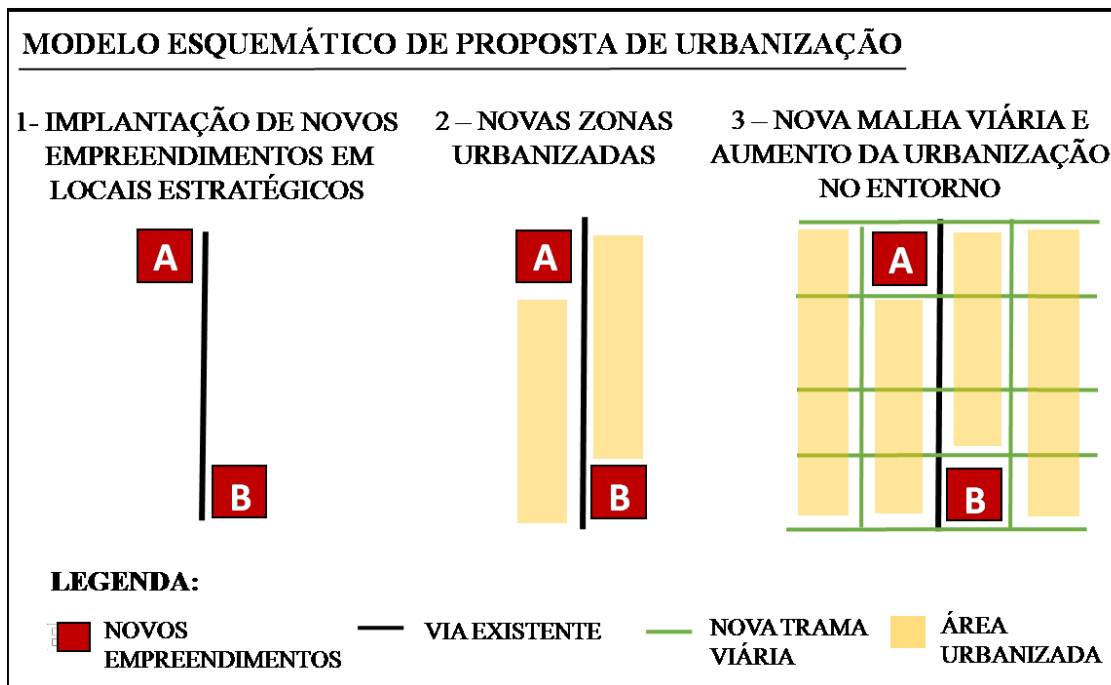


Foto: elaborado pela autora (2018)

A Figura 2.5 retrata uma das variadas propostas de urbanização de uma área. Primeiramente são implantados importantes empreendimentos (A e B) como por exemplos, *shoppings* e universidades, em via existente, que pode ser nova - em uma área rural, como a Nóide Cerqueira - ou antiga cuja proposta seria atrair novas construções e ampliar a urbanização da área. Posteriormente, com a valorização do local, uma nova malha viária se forma para dar suporte às novas edificações, ampliando assim a área ocupada.

Com relação a essa malha viária, não há na cidade uma proposta de desenho urbano integrado, ou seja, um projeto de uma avenida dialogando com seu entorno, já com definição de espaços públicos, praças, áreas para pedestre, demarcação de áreas verdes, privadas, gabarito ideal para a escala humana, estratégias que direcionem um conforto ambiental. Um projeto completo, que forneça uma visão tridimensional do todo, associado às estratégias multidisciplinares de planejamento urbano inerentes ao plano diretor, contribui para uma melhor visualização do espaço público antes da sua construção, tornando mais fácil perceber e corrigir antecipadamente os possíveis erros.

Em Feira de Santana, o desenho urbano com projetos técnicos não existe em escala ampla, que incorpore áreas maiores, como um bairro, ou uma avenida e seu entorno. O projeto tridimensional e a percepção volumétrica da cidade eram, e continuam sendo, concebidos de forma isolada, em sua maioria, em áreas pontuais que necessitam de alguma intervenção no momento, como na construção de um conjunto habitacional, ou um espaço público específico. Falta ligação entre as propostas, um diálogo maior entre as partes para que se tenha um cenário mais amplo do crescimento urbano.

### 2.2.2 Dinâmica urbana no processo de expansão

Conforme já discutido, o desenho urbano com projetos técnicos sobre a preexistência urbana vem acontecendo de forma isolada na cidade. Há projetos separados de vias, praças, conjuntos habitacionais, edificações, mas a integração entre esses elementos vem acontecendo de acordo com a dinâmica urbana e interesses das autoridades locais.

Corrêa (1989) afirma que uma grande cidade capitalista é subdividida em diferentes usos da terra como locais de concentração residencial, comercial, de serviço, industrial, lazer, entre outras. De acordo com o autor, o conjunto de usos e a organização espacial aparecem como áreas divididas.

Esse espaço é simultaneamente fragmentado e articulado, pois as partes mantêm relação entre elas que podem ser visíveis como, por exemplo, a presença de vias interligando, ou menos visíveis, como a circulação de decisões. Esse ambiente urbano capitalista é produto social resultado de ações acumuladas através do tempo, que se transformam constantemente, não deixando de existir, em todo momento, a desigualdade social. Segundo o autor, os agentes sociais que fazem e refazem a cidade são:

- (a) ao proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- (b) os proprietários fundiários;
- (c) os promotores imobiliários<sup>17</sup>;
- (d) o Estado; e
- (e) os grupos sociais excluídos. (CORRÊA, 1989, p.12).

---

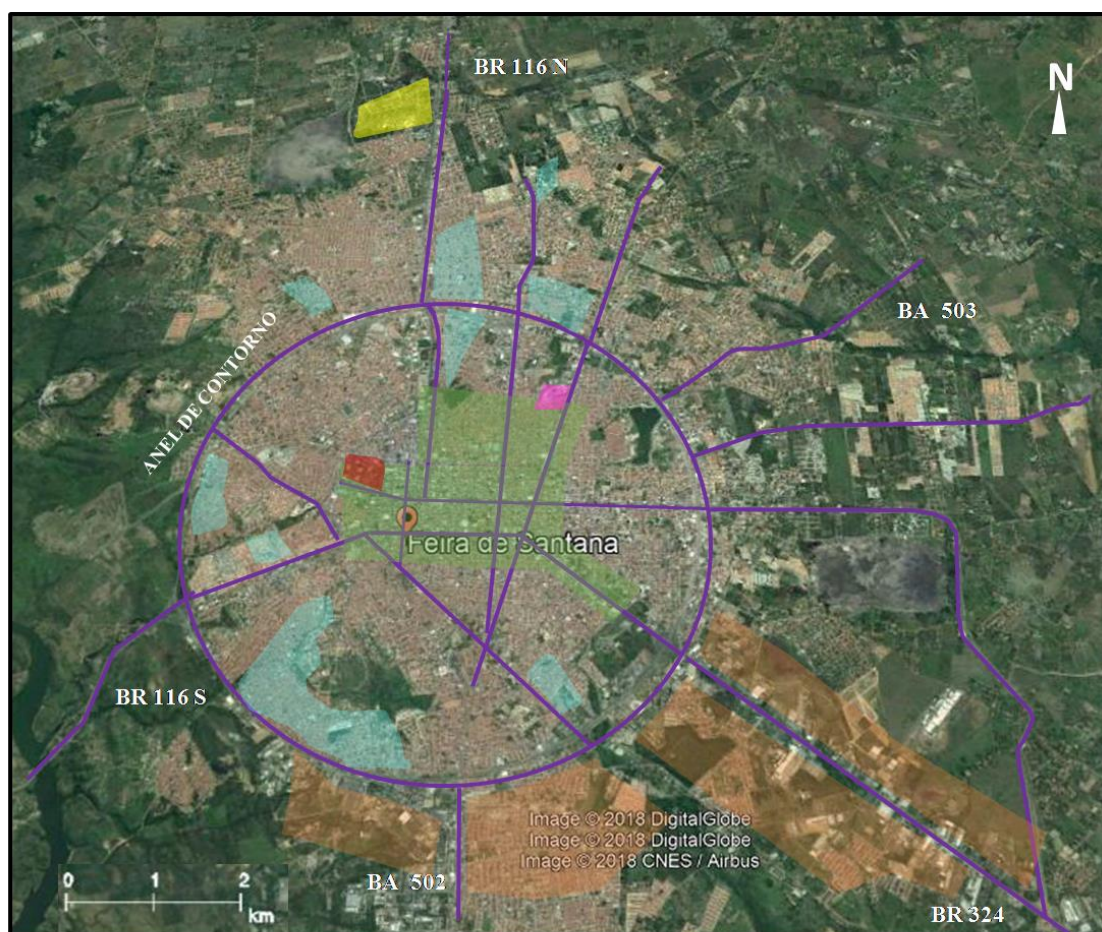
<sup>17</sup> Segundo Correa (1989), os promotores imobiliários são agentes que realizam, parcial ou totalmente, as seguintes operações: incorporações; financiamento; estudo técnico; construção ou produção de imóvel; comercialização ou transformação do capital-mercado em capital-financeiro.

Os três primeiros agentes têm em comum, a apropriação terras ou empreendimentos. Eles juntamente com o Estado tendem a reproduzir as relações de produção que é uma continuidade no processo de acumulação e tentativa de minimizar os conflitos de classes, que nunca deixam de existir.

O setor imobiliário, que tem crescido e se organizado tanto ultimamente, especialmente com o advento dos incorporadores, surge, na arena política, como a facção do capital mais diretamente interessada no espaço urbano e, por isso, liderando vários outros grupos empresariais, como os da construção civil e o comércio em geral e os grandes escritórios de engenharia e arquitetura. (VILLAÇA, 2000, p. 246).

O autor reforça a idéia do jogo de interesses do setor imobiliário em dominar a área urbana, e lidar com outros grupos que favoreçam o uso do capital. Alguns dos empreendimentos implementados por esses proprietários e pelo Estado, e a delimitação de algumas áreas favoráveis à expansão urbana foram destacados no mapa da Figura 2.6.

Figura 2. 6 Alguns dos principais fatores de expansão urbana, Feira de Santana, 2018



LEGENDA:

- MALHA VIÁRIA
- ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DE ALGUNS CONJUNTOS HABITACIONAIS (ATÉ 2010)
- ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DO SETOR INDUSTRIAL
- ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS
- SHOPPING CENTER ■ CENTRO DE ABASTECIMENTO ■ UEFS

Fonte: *Google Earth*, (2018), adaptado pela autora

A Figura 2.6 destaca a localização esquemática de alguns dos vetores desencadeadores e agentes catalisadores da expansão urbana, desde o processo de industrialização até os dias de hoje, como os conjuntos habitacionais<sup>18</sup>, a Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), parte do sistema viário composto pelas principais vias e rodovias, *shopping center*, centro de abastecimento, áreas comerciais e industriais. Vale destacar que esses são os principais, porém existem outros empreendimentos que também funcionam como vetores de expansão, como novos condomínios residenciais, por exemplo.

<sup>18</sup> Mancha urbana fornecida por Santo (2012, p. 187) em sua produção, destacando os conjuntos habitacionais implantados até 2010.



A Universidade Estadual de Feira de Santana, implantada na década de 70 do século passado, contribuiu para a expansão na região norte; o *shopping Center Boulevard* acelerou a ocupação na área central, sendo responsável também pela modificação do uso das edificações em seu entorno. A trama viária, principalmente as mais novas avenidas, podem ser consideradas também vetores de expansão, pois, são atrativos para a ocupação em áreas próximas, já que são facilitadoras para a locomoção, impulsionando a urbanização local.

A área industrial vem forçando a ocupação, desde sua implantação, na região sul através do Centro Industrial Subaé (localizado no bairro Tomba) e sudeste através do Centro das Indústrias de Feira de Santana (BR 324), já que atraem seus trabalhadores a se instalarem em regiões próximas. As áreas comerciais localizam-se, em sua maioria, no centro urbano, elas transformam constantemente o meio, atraindo milhares de pessoas, movimentando a economia na região.

Os conjuntos habitacionais, espalhados por toda cidade, favorecem a construção de infraestruturas em suas redondezas, e com isso, novas ocupações ocorrem. O centro de abastecimento, já mencionado anteriormente, concentra parte dos feirantes, impulsiona o comércio da feira na região e por toda a urbe, atraindo pessoas e transformando o desenho da cidade através da sua dinâmica urbana.

No estágio atual do capitalismo, os grandes capitais industrial, financeiro e imobiliário podem estar integrados direta ou indiretamente, neste caso em grandes corporações que, além de outras atividades, compram, especulam, financiam, administram e produzem espaço urbano. (CORRÊA, 1989, p.13).

Os locais de instalação de cada empreendimento demonstrado na Figura 2.6 podem ter sido estabelecidos estrategicamente pelo poder do capital. Por exemplo, os proprietários das grandes indústrias precisam de terrenos amplos, baratos que satisfaçam também requisitos locacionais, como estarem na proximidade de importantes vias para facilitar acesso de mercadorias, matérias primas e trabalhadores. Há uma visão estratégica antes da construção ou instalação de cada empreendimento.

Em relação às áreas destinadas ao setor industrial, a especulação fundiária nem sempre agrada aos proprietários industriais. Por gerarem aumento do preço da terra, os preços dos imóveis elevam-se, e, a depender da localização destes, podem interferir no lucro das empresas, já que os trabalhadores passam a exigir melhores salários para poderem se manter na cidade. Muitas vezes, esses proprietários, conseguem, com o Estado, resolver esse conflito a seu favor, realizando desapropriação de terras,

instalação de infraestrutura necessária para a construção de casas populares para a força do trabalho. Há acordos entre as partes, proprietários industriais, fundiários e o Estado, para que, direta ou indiretamente, haja benefícios para todos eles.

Os donos de terra esforçam-se constantemente para que estas tenham o uso que sejam o mais remunerador possível, interessam-se na conversão da terra rural em urbana, na expansão espacial. Ocorre assim a valorização de alguns espaços, que acarreta em altos preços da terra. Aliados a esse fator, campanhas publicitárias enobrecem o lugar, e com isso os proprietários fundiários loteiam e constroem casas em condomínios de padrão mais elevado. E assim se forma a mancha urbana, sendo a própria dinâmica da cidade e o poder das autoridades os responsáveis pela conexão entre os vetores de expansão.

O surgimento de problemas urbanos em relação à falta de infraestrutura básica em algumas regiões, de saneamento básico, moradias, transporte público, educação e saúde, representam falhas no planejamento, que geralmente favorecem a alguns e excluem outros.

De acordo com Cullen (2002, p.9) “uma cidade é algo mais do que o somatório de seus habitantes: é uma unidade geradora de um excedente de bem estar e de facilidades que leva a maioria das pessoas a preferirem viver em comunidade a viverem isoladas”. Entende-se que, se a cidade não atende aos requisitos citados para proporcionar o bem estar urbano, ela ainda não cumpre seu papel social para com sua população. É o que se presencia em Feira de Santana. Problemas originários de uma expansão urbana “desordenada” são frequentes na cidade, que se transformou para atender a intensa demanda populacional. Oliveira (2014) já afirmava que:

As consequências sociais de uma rápida urbanização se refletem nas altas taxas de desemprego, na escassez de moradia, na desigualdade e exclusão social, na periferização e na favelização de parte considerável da população residente que, oriunda do campo e de outras cidades, sem opção de trabalho e renda, termina por ocupar ilegalmente áreas dentro e fora do anel de contorno da cidade, desfigurando o tecido urbano e reafirmando uma imagem típica dos grandes centros urbanos do país, a favelização. (2014, p.52).

A descrição da autora se adequa à realidade de Feira de Santana. A quantidade de conjuntos habitacionais fornecidos pelo poder público não atendeu a grande demanda populacional. A carência de moradias e o desemprego fizeram surgir na urbe ocupação por favelas, inclusive em locais de proteção ambiental, no entorno das lagoas.

Estas construções crescem diariamente, ocupando diferentes locais em variadas regiões e direções da cidade. “Para o planejamento urbano, as favelas e áreas de invasão, [...] são habitações subnormais. Geralmente, o que o planejamento urbano chama de subnormal, a polícia chama de marginal e o povo de má vizinhança, que desvaloriza o bairro.” (ROLNIK, 1995, p. 68).

Essas áreas ditas subnormais também fazem parte da proposta de planejamento urbano estratégico, que além de definir os locais nobres e valorizados, determinam, de acordo com seus objetivos, os carentes de infraestrutura urbana. As áreas valorizadas, privilegiadas seja por sua infraestrutura, facilidade de locomoção ou por possuírem atrativos como um parque urbano<sup>19</sup>, por exemplo, viram alvos da classe mais abastarda da sociedade. Os menos favorecidos economicamente, sem oportunidades nesses lugares, se fixam em locais acessíveis de acordo com suas condições financeiras, geralmente são nas áreas periféricas, maioria desprivilegiada de infraestrutura básica, distantes dos centros, de difícil locomoção e acesso. Aqueles que ainda, não conseguem conquistar espaço nesses lugares, sem opções de moradia, acabam ocupando áreas inapropriadas para a construção, como por exemplo, as áreas de proteção ambiental das lagoas.

A cidade emprega a população de poder aquisitivo inferior, em serviços menos remunerados. Essas pessoas auto constroem suas casas, organizam-se em locais clandestinos lutam por infraestrutura urbana nas áreas em que estão instaladas. O poder público controla essa situação fornecendo o mínimo desejável, tentando eliminar os conflitos existentes. “[...] a cidade capitalista ao mesmo tempo gera e rejeita este território popular precário; a indústria é voraz em sua fome de força de trabalho a baixo custo e a cidade grande é um enorme mercado de mão de obra para ela”. (ROLNIK, 1995, p. 81). Todas as partes da urbe possuem um propósito e um objetivo que fazem parte da dinâmica e vida urbana da cidade capitalista.

Como menciona a autora, “a prevalência da cidade como espaço de circulação de mercadorias é totalmente verdadeira para nossas cidades. Hoje tudo é mercadoria e circula” (RONIK, 1995, p. 62), os espaços são construídos e destruídos para atender ao poder do mercado e à circulação do capital. A área urbana é considerada uma

---

<sup>19</sup> Será adotado este termo quando se tratar de espaços públicos dotados de áreas naturais como lagoas, áreas verdes, ou outros elementos. Podem ser acompanhados de equipamentos urbanos como parque infantil, quiosques, entre outros.

mercadoria de alto valor para as autoridades locais. As grandes obras públicas, como a construção de um viaduto ou de uma grande avenida, redesenham a urbe, valorizando ou desvalorizando determinada região, a cidade funciona como um grande mercado.

Novas infraestruturas públicas representam oportunidades para o capital na área da construção, podendo inclusive substituir a tipologia da região implantada. Toda essa movimentação acontece com o olhar estratégico daqueles que estão no poder em detrimento do pressuposto maior dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que asseguram o exercício dos direitos sociais e individuais, a função social, da propriedade, da cidade e do bem-estar de seus habitantes.

### **3. Novos caminhos de Feira de Santana: os desenhos das avenidas da cidade e suas transformações.**

Continuando os estudos das transformações urbanas, agora focando no desenho de algumas das principais avenidas, a maioria das quais antecedeu a Nóide Cerqueira, será realizada uma análise dos caminhos que se entrelaçam e se conectam formando a trama viária estruturante da cidade.

Para avaliação, e considerando o objeto central desta pesquisa, foram escolhidas apenas avenidas<sup>20</sup>, doze no total cuja intenção é proceder a uma análise mais pormenorizada de cada uma, cotejando-as e, especialmente, correlacionando-as, no próximo capítulo, com a Nóide Cerqueira.

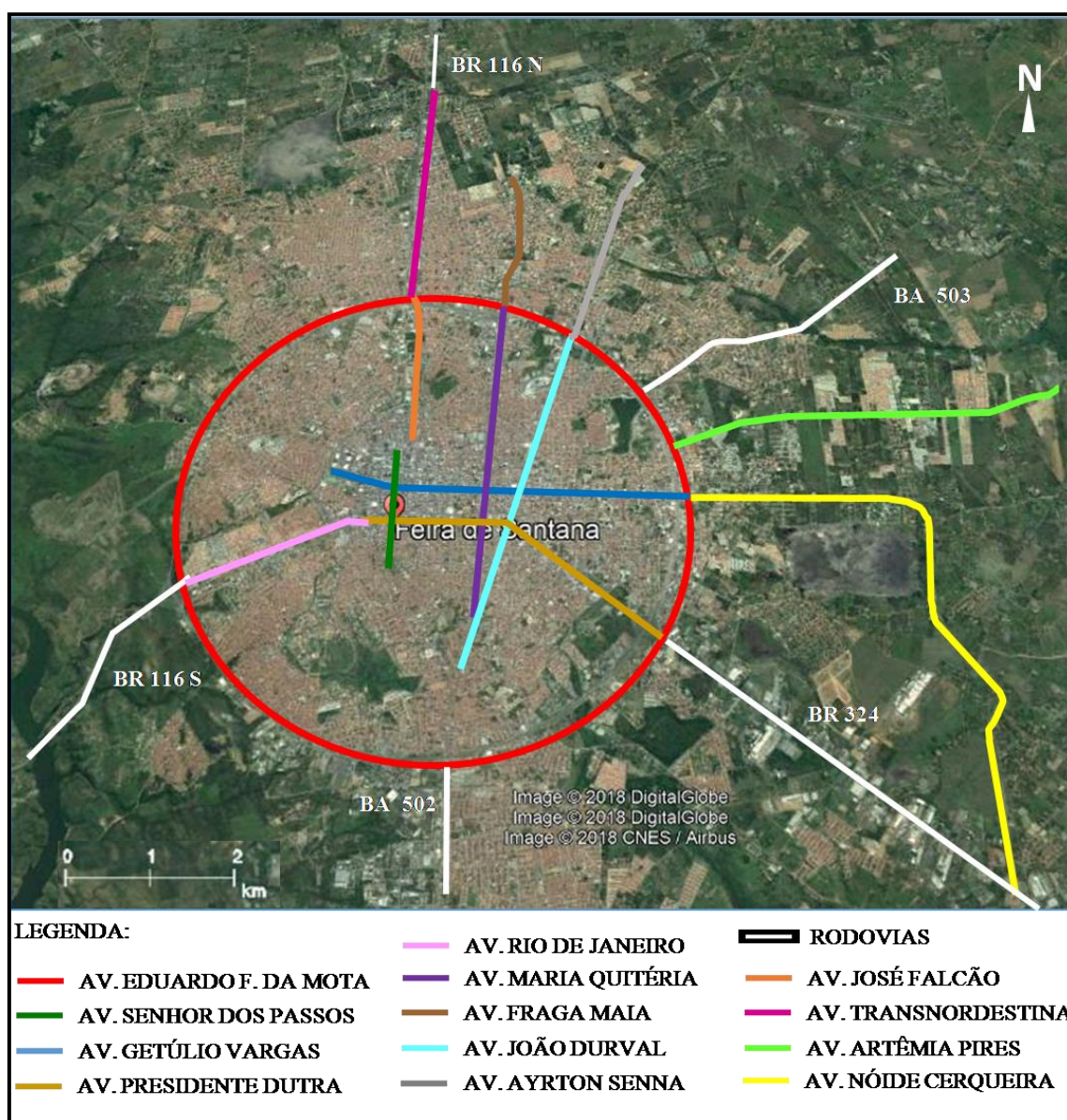
Para tanto foram selecionadas as mais utilizadas pela população e as que apresentam um grau de importância para a cidade, seja cultural, histórica ou econômica (Figura 3.1). São elas: Eduardo Fróes da Mota, Getúlio Vargas, Senhor dos Passos, Maria Quitéria, Fraga Maia, João Durval, Ayrton Senna, José Falcão, Presidente Dutra, Artêmia Pires, Transnordestina e Nóide Cerqueira.

Para facilitar e auxiliar a localização de cada via trabalhada, a Figura 3.1 mostra a imagem de satélite destacando as avenidas mencionadas. A avenida Rio de Janeiro será destacada na referida Figura para mostrar a interligação com a avenida Presidente Dutra e as rodovias, porém não será detalhada neste trabalho.

---

<sup>20</sup>De acordo com a definição do dicionário Michaelis (2018), avenida é uma rua mais larga que as outras, em geral arborizada, com várias pistas para a circulação de veículos.

Figura 3. 1: Principais vias, Feira de Santana, 2018

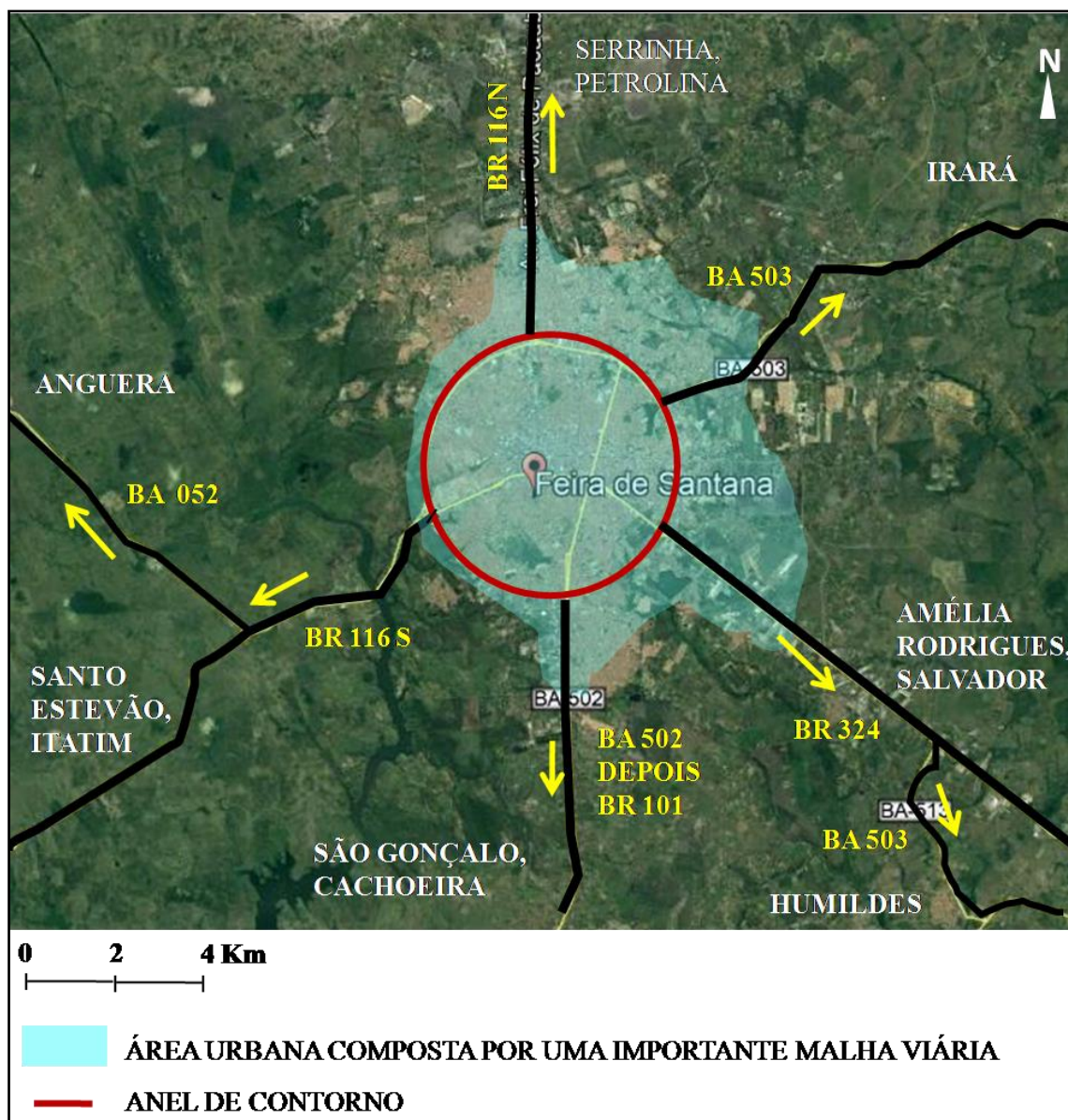


Fonte: Google Earth (2018), adaptado pela autora

Essa importante malha viária compõe o traçado urbano, juntamente com a interligação com as BR-324, 116, 101, e algumas BAs. Rodovias e avenidas fazem a conexão interna da cidade e dela com outras regiões do Estado da Bahia.

A Figura 3.2 destaca uma importante malha viária formada por rodovias que se encontram em Feira de Santana, um conjunto de vias que fazem ligações com outras cidades da região, como exemplificadas no mapa. Estas rodovias interceptam as avenidas internas através de Anel de Contorno que funciona como um importante eixo de conexão urbana.

Figura 3. 2: Malha viária externa ao anel viário, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Importante destacar que, mesmo com tantas transformações no traçado, até 1970, a malha urbana ainda se concentrava na área intra anel viário.

A partir da década seguinte, 1950, Feira de Santana sofre uma grande transformação, pois o Estado, através do governo federal implanta a BR-324 e a BR-116, o que vai afetar claramente o seu eixo de expansão. A união destas importantes vias se dá atravessando o centro da cidade, que na sua parte interna é denominada de Avenida Presidente Dutra, passando pela Praça da Igreja Matriz (Nossa Senhora. Santana). Este fato modifica a dinâmica local, haja vista que incentiva e reforça o seu centro comercial. Acrescenta-se a isto, a construção de parte do anel viário da cidade, para que os veículos com carga pesada passem pela área externa ao meio urbano. Estas intervenções estatais criam novos eixos de expansão da mancha urbana, os mais destacados são: a BR-324, que liga Feira de Santana a

Salvador; a BR-116 Sul, conhecida como Rio - Bahia; e, o Anel Viário, denominada Avenida Eduardo Fróes da Mota, conhecida como Avenida do Contorno. **Além destes, o poder municipal abre novas avenidas no sentido Norte-Sul, onde se destacam a Maria Quitéria; a Padre Anchieta, hoje denominada João Durval Carneiro; e a José Falcão da Silva,** que geram novas áreas de expansão. Cabe ainda destacar, que neste período, muitas chácaras começam a ser loteadas, principalmente nas proximidades das avenidas Maria Quitéria e João Durval Carneiro, sob a área do Tabuleiro Interiorano (SANTO, 2012, p. 140, grifo nosso).

A autora descreve grande quantidade de avenidas, vias e rodovias implantadas, neste caso, a partir de 1950, com o propósito de facilitar o fluxo de veículos e ampliar o desenvolvimento econômico local.

Das avenidas selecionadas para a pesquisa, a Getúlio Vargas e Senhor dos Passos são as mais antigas. A Maria Quitéria, João Durval, e José Falcão marcam o traçado da urbe, formam eixos de ligação entre as regiões norte e sul. No sentido sul, a continuação da José Falcão intercepta a Presidente Dutra. A Maria Quitéria e João Durval se unem, ainda na área interna ao anel, e o prolongamento dessa junção conecta-se com a BA-502 e esta por sua vez, interliga-se com a BR-101. Já a Presidente Dutra se une à BR-324, cuja continuação (através da avenida Rio de Janeiro) interliga com a BR-116 Sul, conectando a cidade no sentido sudeste – sudoeste (Figura 3.1).

A Transnordestina faz a ligação do Anel de Contorno com a BR 116 Norte, e é responsável pelo crescimento neste sentido. As mais recentes são a Artêmia Pires – construída na primeira década deste século – que direciona para um novo eixo de expansão, sentido nordeste, e os prolongamentos das avenidas Maria Quitéria e João Durval sentido norte, que são a Fraga Maia e Ayrton Senna respectivamente. A Nóide Cerqueira, objeto de estudo desse trabalho será abordada inicialmente neste capítulo, porém, o aprofundamento de sua análise será feito no Capítulo 3.

Essas vias se interceptam umas com as outras, suas continuações originaram outras avenidas ou rodovias que já extrapolaram o Anel Viário.

[...] e que existe uma descentralização do comércio através de novos corredores que são representados pelas **Avenidas: Getúlio Vargas, João Durval Carneiro, Maria Quitéria e Presidente Dutra.** Além disso, alguns bairros passaram a desenvolver as atividades comerciais para atendimento local, enfocando a criação do subcentro que foi criado na Av. João Durval Carneiro, graças a implantação de um shopping no local (Shopping Iguatemi – hoje Boulevard), ressaltando que estes subcentros geram novos corredores. (SANTO, ET. al., 2011, p.11, grifo nosso).



De acordo com os autores do trecho descrito, a tendência é que grandes vias com o passar do tempo se tornem subcentros urbanos. Assim aconteceu com a Getúlio Vargas, Senhor dos Passos, Maria Quitéria, João Durval e Presidente Dutra, conforme destacadas no trecho, que têm atraído importantes pólos comerciais para sua região, expandindo o setor terciário, antes localizado basicamente no centro, para áreas periféricas, no entorno.

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. (CERQUEIRA, 2015, p. 130)

Todas as avenidas citadas pela autora têm como características comuns a ampla largura e seu vasto comprimento, responsáveis por seccionar a cidade em diferentes eixos.

Para melhor entendimento e com o propósito de fazer um comparativo, foram adotados quadros com itens a serem avaliados em cada uma, que se encontram no corpo deste capítulo. As variáveis, a serem avaliadas de acordo com as legislações urbanísticas vigentes, planos de mobilidade e normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) referentes à qualidade de vida e normatização do desenho, foram definidas em:

1 – Vias, dados gerais. São as dimensões gerais das vias, como comprimento e largura com ou sem canteiro.

2 – Canteiro central. Dimensões gerais dos canteiros, da parte com e sem arborização, já descontando as interrupções por cruzamentos.

3- Passeios laterais. Dimensões totais, já descontando as interrupções por ruas ou cruzamentos, e das partes arborizadas. Foi adotada uma medida padrão de 5,0m de comprimento de espaço sombreado para cada árvore encontrada – maioria de médio porte. De acordo com o Boletim Acadêmico de Arborização Urbana elaborado por Pivetta e Silva (2002), foram selecionadas setenta e quatro espécies de árvores, as mais utilizadas na arborização das avenidas brasileiras, a maioria de médio porte. Elas variam de quatro a seis metros de diâmetro de suas copas. Por isso, para este trabalho, foi definida uma média aritmética desse valor, estabelecendo como critério um diâmetro de cinco metros de copa e conseqüentemente de área sombreada, visto que a variação desse valor, para mais ou para menos, é irrisória para este trabalho, e não interfere no resultado final deste estudo.

4 – Trafegabilidade para pedestres. Quantificar as faixas de travessia para os pedestres<sup>21</sup>, de acordo com o Código de Transito Brasileiro (CTB), de um extremo a outro da via e as passarelas<sup>22</sup>, somando os valores (quantidade de faixas + passarelas). Dividir a extensão da avenida pela quantidade de passagens encontradas mais um, para se obter uma média da distância entre elas.

Tratando-se dessas passagens, o art. 69 do Código de Transito Brasileiro (CTB, 2013) especifica que,

**Art. 69.** Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I – onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II – para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III – nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade. (CTB, 2013, p. 38)

A lei vigente e atualizada orienta aos pedestres medidas de segurança para a travessia e, caso haja faixas, utilizá-las sempre que estiverem à distância estabelecida no artigo. Elas devem estar em locais em que há necessidade de maior segurança para travessia. Os projetos de engenharia devem indicar a melhor localização. As distâncias entre faixas serão verificadas nas avenidas para ver se estão seguindo as estabelecidas pela norma.

5- Tipos de uso das edificações no entorno. Identificar se as edificações são residenciais, comerciais e de serviços, e qual a predominância do uso em cada uma.

6 – Lazer, esporte públicos. Quantificar e descrever essas áreas localizadas no entorno.

---

<sup>21</sup> O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) descreve no artigo 85 que "Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via." (CTB, 2013, p. 43).

<sup>22</sup> De acordo com o CTB, é uma "obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres" (CTB, 2013, p. 119).

A análise foi feita através de visitas com caminhadas e corridas em todas elas, pela observação dos mapas através dos programas *Google Maps* e *Google Earth*. As dimensões foram realizadas pelos programas descritos, através do comando “medir distância”, e algumas com o instrumento trena *in loco*.

Todas as medidas encontradas são aproximadas, principalmente as obtidas pelos programas. Porém, como a escala do trabalho é ampla, as pequenas variações das dimensões para mais ou para menos, pouco interferem no resultado final da pesquisa proposta, sejam larguras, comprimentos, porcentagens de vias, passeios, canteiros e áreas arborizadas. Para evitar a utilização do termo “aproximado” em todas as dimensões e se tornar repetitivo, este não mais será mencionado no decorrer da pesquisa.

### **3.1 Avenida Eduardo Fróes da Mota**

É também conhecida por Anel de Contorno ou Anel Viário. Teve sua construção iniciada no começo dos anos 50 do século passado, sendo o anel concluído na década de 80. É considerada uma avenida expressa, classificada pela lei ordinária 086/2014, como aquela cuja função básica é atender aos grandes volumes de tráfego em percurso interurbano e com acesso às propriedades lindeiras através de via marginal.

Possui ligação com áreas residenciais, industriais, comerciais e de serviços da cidade através da conexão com a malha viária. Comunica-se, também, com importantes rodovias, o que facilita a conexão da urbe com outras regiões, além de possibilitar o trânsito de veículos sem passar necessariamente pela área urbana.

Em termos logísticos, o Anel de Contorno de Feira de Santana veio interligar o movimento das diversas rodovias, BR 324, BR 101, BR 116, BR 487, e outras estradas locais e regionais como as estradas BA 052, BA 084 e a BA 502. Feira de Santana ganhou muito com esse enlace rodoviário, tendo sua população aumentado consideravelmente, de modo a atingir o segundo lugar no ranking demográfico do Estado. O lugar serviu de estação para a passagem da mão-de-obra do Nordeste para o Sudeste e, ao mesmo tempo recrutou um certo contingente para os serviços de apoio para o escoamento de produtos e insumos entre as indústrias do Sudeste/Sul e do Nordeste. (ZORZO, 2005, p.04).

A avenida foi uma facilitadora da expansão urbana e desenvolvimento local, pois, conforme mostra no trecho, interligou e conectou muitas rodovias da região,

contribuindo também para o surgimento de outras. É considerada hoje um marco<sup>23</sup>, com seu traçado circular, divide a urbe em duas regiões: intra e extra anel. Em função dela é possível fazer uma análise mais precisa do crescimento, adensamento e a expansão urbana.

Era utilizada principalmente para facilitar o tráfego de caminhões que passavam por Feira de Santana para fazer conexões com outras regiões do estado e do país. Ele contornava a cidade, que se concentrava internamente, delimitando assim o perímetro urbano<sup>24</sup> de Feira de Santana. Sua proposta era fazer com que os veículos interurbanos não precisassem entrar na urbe. Porém, a cidade expandiu para além das fronteiras do anel, e este já não é mais considerado seu perímetro urbano possuindo atualmente outra dimensão. O trânsito local expandiu, incorporando também os veículos que transitam internamente, pois a região externa ao anel já faz parte da malha urbana.

Conforme representado na Figura 3.3, a avenida possui dois sentidos de fluxos, sendo que na maior parte de sua extensão, em cada sentido há apenas uma via. Atualmente, uma parte já está duplicada, como mostra a Figura 3.4, para atender à grande demanda de veículos, desafogar o trânsito e os intensos congestionamentos, melhorando a circulação local.

---

<sup>23</sup> Segundo Kevin Lynch, os marcos são referências em que o observador não precisa entrar neles, são externos. Em geral, são objetos físicos definidos de maneira muito simples: edifício, sinal, loja ou montanha. Podem estar dentro da cidade ou a uma distância tal que, para todos os fins práticos, simbolizam uma direção constante (LYNCH, 2006, p. 88).

<sup>24</sup> De acordo com Carlos Nelson Santos (1988, p. 61), “perímetro urbano é a fronteira de uma superfície que se quer ocupar com uma cidade”.

**Figura 3. 3: Via não duplicada, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

**Figura 3. 4: Via duplicada, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018.**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Através da Figura 3.3, percebe-se que há ainda nas proximidades da via, áreas de terrenos livres, que poderão ser utilizadas para futura duplicação. Em ambas as Figuras (3.3 e 3.4) nota-se a aridez do ambiente, com pouca presença de árvores. Para melhor

compreensão do desenho, foi elaborado um quadro (Quadro 1) com os itens a serem avaliados da Eduardo Fróes da Mota.

**Quadro 1: Aspectos da avenida Eduardo Fróes da Mota**

<b>AVENIDA EDUARDO FRÓES DA MOTA</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	21.000m
COMPRIMENTO ÁREA DUPLICADA	7.500m (35% DO COMPRIMENTO DA AVENIDA)
COMPRIMENTO ÁREA NÃO DUPLICADA	12.500m (65% DO COMPRIMENTO DA AVENIDA)
LARGURA MÉDIA GERAL PARTE NÃO DUPLICADA (VIA+VIA)	8,0m (4,0m POR VIA)
LARGURA MÉDIA GERAL PARTE DUPLICADA (VIA+VIA)	18,0m (9,0m POR VIA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
NÃO HÁ CANTEIRO CENTRAL	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	VARIÁVEL
OBS: OS PASSEIOS SÃO AFASTADOS DA AVENIDA, JÁ QUE GRANDE PARTE DELA POSSUI ÁREA LIVRE PARA FUTURA DUPLICAÇÃO OU OUTRAS RUAS PARALELAS. OS PASSEIOS EXISTEM NAS PROXIMIDADES DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO, ELES NÃO SÃO CONTÍNUOS.	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE	NÃO HÁ
PASSARELA	02 UNIDADES
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	7.000m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, EDIFÍCIOS, CONJUNTOS HABITACIONAIS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, MERCADOS, SUPERMERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS
SERVIÇO	HOSPITAIS, COMPANHIAS, CORPO DE BOMBEIROS, HOTÉIS, MOTÉIS, ACADEMIAS, OFICINAS, FACULDADES PARTICULARES, ESCOLAS, POSTOS DE GASOLINA, CONCESSIONÁRIAS, BORRACHARIAS, GARAGENS, TERMINAIS.
OBS: PREDOMINANCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS. HÁ TERRENOS SEM OCUPAÇÃO EM PARTE DO ENTORNO, PRINCIPALMENTE NA REGIÃO SUDOESTE DA CIDADE.	
FORAM ENCONTRADOS CENTROS INDUSTRIAIS.	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
PARQUE <sup>1</sup>	01 UNIDADE
PRAÇA <sup>2</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> PARQUE LAGOA GRANDE, LOCALIZADO NO ENTORNO DA LAGOA - HÁ PISTA DE COOPER, QUADRA COM APARELHOS DE GINÁSTICA, PARQUE INFANTIL, QUIOSQUES	
<sup>2</sup> PRAÇA DA SERRA: HÁ UM GINÁSIO E PARQUE INFANTIL	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Esta avenida é a mais extensa, com 21.000m de comprimento, a única em forma circular. Possui apenas uma parte duplicada (35%). Como já mencionado, mesmo sendo de grande importância por fazer conexão com a cidade e com outras regiões, é estreita em grande parte (não duplicada), apresentando apenas uma faixa de circulação em cada via (Figura 3.3), o que a torna constantemente congestionada.

Apesar de toda a sua extensão, não há canteiro central. Os passeios são descontínuos, com dimensões variadas e sem ligações entre os estabelecimentos. Inclusive, há trechos sem calçamentos, o que impossibilitou obter uma largura média para o estudo. A arborização é precária em todo seu percurso. Parte do calçamento é afastada da avenida, já que há uma ampla área livre depois das vias (Figura 3.5).

**Figura 3. 5: Ausência de calçamento, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Não foram encontradas faixas de pedestres, há apenas duas passarelas em todo seu percurso, o que gera uma média de 7.000m de distancia de uma passagem à outra. A Figura 3.6 mostra uma das passarelas existente na avenida, localizada na área duplicada das vias.

A quantidade de passagens de pedestres é insuficiente, tendo em vista a longa extensão da avenida. A Figura 3.6 destaca apenas uma dessas passagens.

**Figura 3. 6: Passarela, avenida Eduardo Fróes da Mota, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação ao lazer e esporte, há o parque urbano Lagoa Grande (Figura 3.7), espaço público revitalizado no ano de 2016, composto pela lagoa Grande e equipamentos urbanos como parque infantil, aparelhos de ginástica, pista de *cooper* e quiosque. A pouca arborização e falta de segurança pública torna o espaço pouco utilizado na maior parte do dia. A Praça da Serra é um pequeno espaço também com pouca oferta de equipamentos urbanos e arborização.

**Figura 3. 7: Parque Lagoa Grande no entorno da avenida Fróes da Mota, Feira de Santana, 2015**



Fonte: *site* Jornal Tribuna Feirense (2015)



A Figura 3.7, mostra o Parque da Lagoa Grande, o maior espaço público de lazer localizado no entorno da avenida. A escassez da arborização local torna o espaço pouco utilizado, sendo utilizado com mais frequência no início da manhã. A falta de segurança pública também contribui para a baixa utilização do parque, principalmente no período noturno. Uma ampla área que poderia ser importante atrativo para a população não está sendo aproveitada para este fim.

O entorno do Anel de Contorno é composto por centros comerciais como supermercados, casas de materiais de construção e restaurantes; centros de serviços como hospitais, oficinas, companhias, serviços sociais, corpo de bombeiros, hotéis, motéis e colégios; casas residências, principalmente na área intra anel e centros industriais. Há também terrenos sem ocupação, alguns com extensa área verde, principalmente na parte sudoeste – noroeste.

A Figura 3.8 destaca a referida avenida com os tipos de uso do solo do entorno. A forma circular da via, como um anel, foi proposta nos anos de 1950, dentre outras funções, para proteger a cidade do intenso fluxo de veículos, que utilizavam Feira de Santana como passagem obrigatória, já que era considerada um importante entroncamento rodoviário. A via funcionava como um limite urbano, “muitas vezes os limites também são vias.” (LYNCH, 2006, p. 72), pois definia a área da cidade, que era interna. O formato circular permitia que estes veículos passassem externamente. Porém, com a expansão, a cidade ultrapassou os limites desse anel, que, mesmo mantendo sua função, tornou-se também uma avenida intrínseca à urbe.

Em relação aos usos do solo no entorno, estes são variados, sendo poucos espaços ainda sem ocupação. Importante destacar que as áreas de serviço e comércio são predominantes, servem de apoio, principalmente para aqueles que utilizam o Anel de Contorno como passagem para outras cidades da região.

A transformação vem acontecendo atualmente com sua duplicação, mas o propósito de seu desenho continua o mesmo no decorrer das décadas: proporcionar melhorias no fluxo de veículos e conexão com outras cidades da região através das rodovias que são interligadas.

Figura 3. 8: Avenida Eduardo Fróes da Mota com principais tipos de uso em seu entorno, feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Maps* (2018), adaptado por Vanderlei Mendes

Percebe-se após a avaliação do Quadro 1, e das figuras expostas sobre a Fróes da Mota, que a avenida é bastante árida, sem atrativos para o pedestre. Não há faixas de travessia, a arborização é escassa, os passeios são inadequados, não há segurança, conforto ambiental e atrativos que convidem a população para o local. Possui finalidade quase que exclusiva para veículos, não sendo o pedestre contemplado na maior parte de seu desenho. Caminhar ou correr por ela são atividades que não se adequam ao seu propósito que é o trânsito de veículos e interligação com outras vias, inclusive não há parada de ônibus em seu percurso.

### 3.2 Avenida Getúlio Vargas

Esta avenida foi objeto de estudo de Azevedo (2015), cuja pesquisa foi a principal referência para a análise do desenho da Getúlio Vargas neste trabalho. Localizada no centro, é uma antiga avenida. Seu crescimento, desde a implantação, se deu no sentido leste e oeste. Corta a área central horizontalmente, se conecta no sentido leste com o Anel de Contorno e oeste com o centro da cidade. Intercepta transversalmente outras importantes vias, como a Maria Quitéria, João Durval e Senhor dos Passos (Figura 3.9).

Atualmente, é considerada pela lei 086/2014 como via arterial, destinada a atender a grandes demandas de viagens urbanas, assegurando melhor fluidez no tráfego, adequadas condições de acesso e circulação dos transportes coletivos, bem como, segurança na travessia de pedestres, conciliando os tráfegos de passagens locais (LEI 086, 2014). De acordo com as sinalizações encontradas nas vias arteriais, a velocidade máxima permitida nelas varia de 50 a 60 km/h.

Figura 3.9 : Avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

A transformação no seu desenho vem acontecendo desde meados do século XX. Seu primeiro grande impacto foi com a retirada da feira livre, em 1977, como já descrito e mostrado através de fotos no Estado da Arte, que acontecia na confluência desta avenida com a Senhor dos Passos, um dos eventos mais importantes e característicos da cidade. Após a realocação da feira, o desenho foi se alterando para atender o grande fluxo de veículos que passava pelo centro.

Novos elementos foram incorporados e outros retirados do espaço público, como a diminuição do canteiro central e aumento da área de estacionamento, gerando novas imagens da paisagem.

A previsão dos proprietários das lojas concretizou-se. O comércio na área central foi restabelecido e continuou a se expandir na região Leste da Getúlio Vargas, passando a ocupar áreas que eram residenciais, cujos moradores se deslocaram para outras localidades, originando novos bairros dentro e fora do anel rodoviário, que vem apresentando um grande adensamento populacional. (CARMO, 2016, p.210).

A partir de então, o uso das edificações foi se modificando, se tornando predominantemente comercial e de serviços. A maioria dos comerciantes, satisfeitos com a realocação da feira, expandiu seus estabelecimentos. Novos pontos surgiram na extensão da avenida Getúlio Vargas, que, aos poucos, foram mudando seu desenho e paisagem urbana. Casas que antes eram residenciais foram reformadas para abrigar novos usos que se instalavam ali.

Como consequência, outras áreas residenciais foram surgindo, sinalizando uma crescente expansão espacial neste período, decorrente de estratégias já induzidas pelas autoridades locais. Percebe-se então, como uma intervenção na avenida pode refletir e gerar mudanças urbanas em outras partes da cidade interligadas fisicamente ou não.

Azevedo também destaca a Getúlio Vargas como uma das mais importantes e movimentadas. Frisa os numerosos investimentos imobiliários para além do Anel de Contorno, novos espaços, que estão dando continuidade a esta via, que está passando atualmente por um processo de valorização (AZEVEDO, 2015).

A Getúlio Vargas está em outro processo marcante de redesenho urbano, através da implantação do BRT (*Bus Rapid Transit*)<sup>25</sup>, cujo trajeto será nas proximidades de seu canteiro central, interferindo, dessa maneira, na área de locomoção e de lazer destinada ao pedestre – uma das poucas existentes na cidade. Para tal intervenção foi necessário retirar algumas árvores antigas e frondosas presentes neste canteiro, como mostra a Figura 3.10.

---

<sup>25</sup>Um tipo de sistema de transporte público coletivo de passageiros baseado no uso de ônibus. Proporciona mobilidade urbana mais rápida que o ônibus convencional por possuir operação de transporte mais eficiente com pista exclusiva.

**Figura 3. 10: Estação BRT, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2017**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Um novo desenho dessa avenida, que, mesmo ainda sendo considerada arborizada, mostra trechos áridos, praticamente sem árvores. Foram implantadas oito estações em todo o percurso, e, nessas áreas os canteiros sofreram intervenções.

Porém, nos outros espaços, a vegetação foi preservada e os passeios foram realocados da lateral para o interior do canteiro, como mostram as Figuras 3.11 e 3.12.

**Figura 3. 11: Vista do viaduto, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2014**



Fonte: Site Jornal Grande Bahia (2014)

**Figura 3. 12: Vista do viaduto, avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

As figuras 3.11 e 3.12 mostram visões aproximadas do mesmo trecho nos anos de 2014 e 2018. A primeira foto foi adquirida pelo Jornal Grande Bahia (2014), e a segunda, foi registrada pela autora, na parte superior do viaduto de ligação com a avenida João Durval. O prédio Ícone serve como referência para comparação. Percebe-se que a área arborizada neste trecho foi preservada e os passeios realocados, o que garante uma maior proteção aos pedestres, já que estes ficaram mais afastados das pistas de rolamento de veículos.

A transformação da paisagem urbana através da mudança do uso das edificações, novos desenhos das fachadas e vias e intervenção no canteiro central foram paulatinamente redesenhando a avenida. O crescimento da cidade com o aumento do setor secundário e terciário foi desencadeando intervenções locais, contribuindo para a modificação do desenho urbano original. Para melhor compreensão do seu desenho, segue o Quadro 2 com os itens a serem avaliados.

Quadro 2: Aspectos da avenida Getúlio Vargas

<b>AVENIDA GETÚLIO VARGAS</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	4.450m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	38,0m
LARGURA MÉDIA VIA	10,0m (SUBDIVIDIDOS EM 3 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	18,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	2.940m (70% DO CANTEIRO TOTAL)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	1.210m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	4.150m (93% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR 8 ESTAÇÕES DE BRT, 1 QUADRA DE SKATE, 1 QUADRA DE AREIA, PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO, ÁREA PAVIMENTADA OU SÓ GRAMADA	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM AS INTERRUPÇÕES POR RUAS	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS OS LADOS)	APROX. 8.000m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	APROX. 110m, MÉDIA DE 22 ÁRVORES 1,4% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE	31 UNIDADES
PASSARELA MÉDIA	01 UNIDADE
COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	134,84m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, EDIFÍCIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, FEIRA DE RUA <sup>1</sup> , CENTRO DE ABASTECIMENTO, PADARIAS
SERVIÇO	HOSPITAIS, CLÍNICAS, ESTAÇÃO DE TRANSBORDO, BANCOS, CASAS LOTÉRICAS, CORREIOS, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS, IGREJAS, HOTÉIS, ESTACIONAMENTOS, FACULDADES PARTICULARES, ESCOLAS, ACADEMIAS, POSTOS DE GASOLINA
<sup>1</sup> COMERCIO DA FEIRA LOCALIZADO EM PARTE DAS RUAS E CALÇADAS NA REGIÃO CENTRAL	
OBS: HÁ PREDOMINÂNCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> HÁ PISTA DE COOPER, DE SKATE, QUADRA COM APARELHOS DE GINÁSTICA, PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO COM 07 QUIOSQUES E A PRAÇA JOÃO PEDREIRA	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

A Getúlio Vargas possui forma retilínea, com 4.400m de comprimento com dois sentidos de vias separadas por um canteiro central. É extensa e larga, pois cada sentido possui em média 10,0m de largura, subdividido em três faixas de circulação de automóveis.

O canteiro central é amplo, o mais extenso dentre as avenidas estudadas, acompanha quase todo seu comprimento, possui média 18,0m de largura. Sua maior parte é arborizada, o que corresponde a 70% de sua extensão. A área não arborizada é composta por estações de BRT, pista *skate*, quadra de areia, praça de alimentação, área pavimentada ou só gramada. Nesses trechos, o ambiente é árido e não proporciona conforto ambiental ao pedestre.

A maior área dos passeios laterais possui largura adequada, maior que a mínima exigida pela NBR 9010/04<sup>26</sup>, de 1,50m. Porém, mesmo com dimensões corretas, apresentam em alguns trechos, problemas em relação à acessibilidade, como bloqueio para pedestre em benefício dos veículos (Figura 3.13), desnível e parte esburacada.

**Figura 3. 13: Passeio da avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação à área sombreada nos passeios, em ambos os lados foram encontradas uma média de vinte e duas árvores, o que proporciona aproximadamente 110,0m de área sombreada, ou seja, apenas 1,4% do comprimento total. Importante destacar que não há outro tipo de estrutura que forneça proteção ao pedestre em relação à insolação ou chuva, que contribua para uma melhoria no conforto ambiental.

---

<sup>26</sup> Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.



Tratando-se da trafegabilidade para o pedestre, existem atualmente trinta e uma faixas de pedestres e uma passarela. Fornece uma média de 134,84m entre as passagens, um valor razoável de percurso, próximo ao proposto no CTB/2013, de 50m entre faixas, como descrito no início deste capítulo. A avenida possui fluxo intenso de veículos, o que dificulta a travessia sem sinalização.

Os tipos de uso das edificações são variados, e, em relação à área residencial, foram encontradas apenas casas isoladas e edifícios residenciais. Os centros comerciais e de serviços são diversificados, como farmácias, lojas, restaurantes, hotéis, faculdades particulares, escolas, bancos, hospitais, clínicas, correios, instituições públicas, estação de transbordo, mercados e a feira livre. Esta última localiza-se tanto em alguns passeios, quanto no Centro de Abastecimento (Figura 3.14).

Por toda a avenida, há predominância das áreas comerciais e de serviços, com poucas áreas residenciais, que estão concentradas nas proximidades do Anel de Contorno, afastadas do centro.

**Figura 3. 14: Centro de Abastecimento na avenida Getúlio Vargas, Feira de Santana, 2015**



Fonte: *site* Jornal Grande Bahia, 2015, adaptado pela autora

A Figura 3.14 mostra uma vista superior do centro de abastecimento. Local construído para abrigar parte dos feirantes da cidade. Porém, mesmo com a proposta desse espaço destinado a este fim, o comércio da feira continua acontecendo em diversas ruas da cidade, inclusive na própria avenida Getúlio Vargas.

No canteiro central há opções de lazer e esporte, como pistas de *cooper*, de *skate* e quadras com aparelhos de ginástica, além de uma praça de alimentação no centro. As

atividades físicas como caminhadas e corridas, realizadas neste canteiro são confortáveis pelo fato de possuir extensa área sombreada. Porém, há muitas interrupções com travessias de veículos (Figura 3.15), já que a Getúlio Vargas cruza com outras importantes vias, o que torna a dinâmica da atividade prejudicada por muitas paradas, principalmente após a construção das estações de BRT.

A Figura 3.15 mostra esquematicamente as interrupções do canteiro central da avenida Getúlio Vargas por vias transversais ou retornos, são no total de treze unidades. As paradas para travessias interrompem a continuidade da atividade física no local.

**Figura 3. 15: Avenida Getúlio Vargas destacando as interrupções do canteiro central por vias e retornos, Feira de Santana, 2018**



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Nas próprias vias de circulação de veículos, os corredores de rua e ciclistas – deparam-se constantemente com um intenso fluxo de veículos, mesmo no início da manhã, por isso, essa prática esportiva está decaindo no local. Para o pedestre que deseje passear e visitar os centros comerciais e de serviços, principalmente no centro da cidade, o trajeto pelo canteiro não é favorável, já que iria precisar constantemente atravessar as ruas, que são movimentadas. Nesse caso, o ideal seria a caminhada pela calçada. Porém, este percurso também não apresenta conforto, pelo fato dos pisos serem desnivelados e esburacados em muitos trechos, além de os passeios, em sua maior parte não possuírem proteção para chuvas e insolação.

Compreende-se então que, apesar de possuir alguns atrativos para o pedestre no canteiro central, a avenida apresenta problemas em relação à sua infraestrutura. Mesmo sendo muito frequentada pela população local e de outras regiões, principalmente em decorrência do comércio da feira, o caminhar no centro é desconfortável, principalmente nos horários de maior insolação.

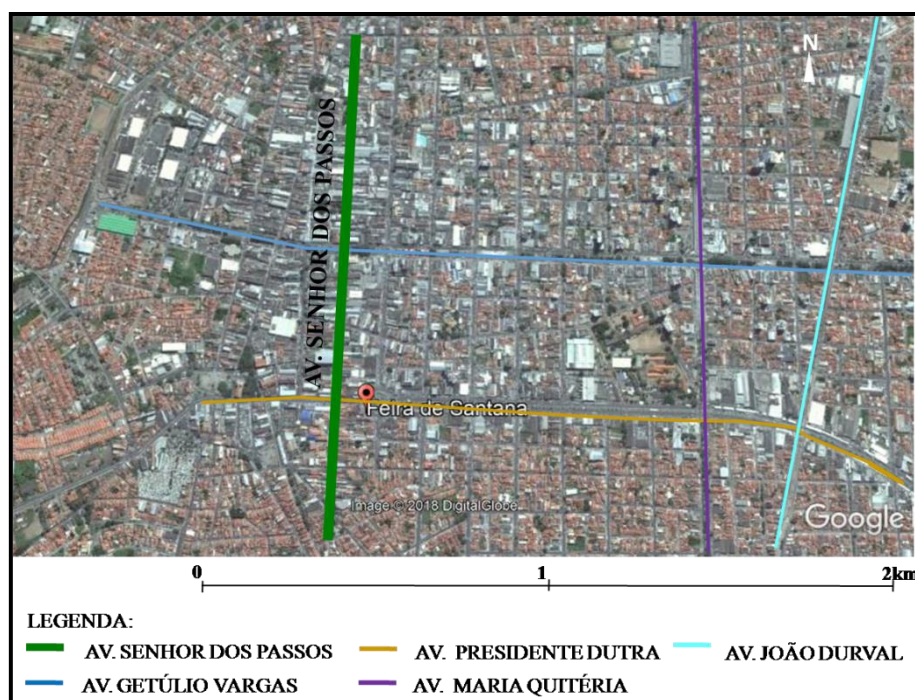
### 3.3 Avenida Senhor dos Passos

A Senhor dos Passos foi objeto de estudo de Oliveira (2013), cuja pesquisa aprofundou sobre o tema da modificação da paisagem urbana do traçado da avenida, sendo de grande contribuição e importância para a análise do desenho como parte do estudo deste trabalho.

Localizada no centro da cidade (Figura 3.16), é uma das mais antigas avenidas. É classificada ainda hoje, pela lei ordinária 086/2014, como uma via coletora, que se caracteriza por possuir a função de coletar e distribuir o tráfego de todas as nucleações residenciais e/ou comerciais, de serviços e outros, efetuando a alimentação às vias arteriais e/ou corredores de transportes próximo, proporcionando acesso direto às propriedades lindeiras, apresentando alta acessibilidade e menor fluidez de tráfego (LEI 086, 2014). Porém, apesar de ser classificada como coletora pela norma, pode-se considerar essa via com características de arterial, pelo fato de ela receber o fluxo de veículos de outras vias coletoras, apresentando intensa fluidez de tráfego durante todo o dia e atendendo grandes demandas de viagens urbanas.

Em relação à sua forma, a Senhor dos Passos é retilínea, fazendo parte de um eixo de ligação norte e sul, conforme mostra Figura 3.16.

Figura 3. 16: Avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Até antes da retirada da feira livre (em 1977) que acontecia também em parte dessa avenida, a Senhor dos Passos possuía uma leitura particular de sua paisagem. Era

predominantemente residencial, considerada um endereço da elite econômica e política local (Figura 3.17). Nela, concentravam-se imóveis com estilo arquitetônico tipicamente eclético<sup>27</sup>, fruto da influência européia na arquitetura brasileira.

[...] naquele momento histórico, o traçado urbano trazia consigo o pressuposto do urbanismo modernista que nascia no Brasil. As ruas já eram largas e possuíam regularidades da linha, a ausência de ângulos ou curvas (que pressupunham o movimento). Isso demonstra a influência do cartesianismo sobre aqueles que decidiam as intervenções da cidade. A ortogonalidade e a simetria representam o desejo de que tudo seja “perfeitamente alinhado”. (OLIVEIRA, 2013, p. 43).

Conforme destaca o autor, até meados do século XX, havia preocupação com o desenho das avenidas, a valorização da estética e funcionalidade através das suas larguras, alinhamentos das casas, presença de passeios, mecanismos para proporcionar conforto ambiental aos pedestres e aos veículos, bem como a existência de canteiros arborizados. O alinhamento refletia e sugeria ordem e organização da urbe.

Após o processo de expansão urbana, principalmente a partir de 1970, foi surgindo paulatinamente outra imagem dessa mesma avenida, que sofreu um processo de descaracterização do desenho inicial. Os canteiros centrais foram demolidos para que as vias fossem ampliadas, o tráfego aumentou e os passeios diminuíram. O comércio se tornou sua atividade principal (Figura 3.18).

O Poder Público, influenciado pelos empresários e comerciantes, que buscavam ampliar a fluidez dos seus produtos e mercadorias, impulsionou uma renovação no desenho urbanístico do centro da cidade pondo abaixo imóveis considerados deselegantes na composição da imagem cidadina. Imóveis antigos foram adquiridos por setores privados, alguns foram reformados, outros foram totalmente destruídos para ceder lugar a outros modelos arquitetônicos que pudessem ser adaptados à atividade comercial. (OLIVEIRA, 2013, p.69).

O autor enfatiza a transformação e a mudança da paisagem urbana. O resultado desse processo foi a formação de uma avenida árida, sem conforto ambiental, com passeios reduzidos, sendo que, em alguns trechos, o passeio é ocupado por ambulantes com seu comércio “informal”. O pedestre, que em épocas anteriores circulava de maneira confortável, atualmente vem perdendo seu espaço. Percebe-se a transformação como consequência também da necessidade daqueles que estão no poder, de através de

---

<sup>27</sup>Estilo arquitetônico considerado uma mistura de estilos do passado para uma nova linguagem arquitetônica. Combinações de elementos que podem vir da arquitetura clássica, medieval, renascentista, barroca e neoclássica.

suas influências e interesses políticos conseguem modificar o meio sem que haja, na maioria das vezes a participação popular.

A Figura 3.17 transmite idéia de uma via pacata, cujas edificações, maioria de destinação residencial, possuíam fachadas uniformes. Já a Figura 3.18, mostra edificações com padrões, ritmos e texturas diferentes, sobressaindo os letreiros nas fachadas. Edificações residenciais antigas, com importante valor estético e histórico foram demolidas, reformadas ou simplesmente escondidas por painéis ou letreiro se, em seus lugares, novos empreendimentos como lojas, mercados, restaurantes ou simplesmente área livre para estacionamento foram estabelecidos, redesenhando a paisagem.

A consciência desta dimensão na arquitetura levou a que hoje se fale muito em preservação da memória coletiva, através da conservação de bens arquitetônicos, isto é, da não demolição de construções antigas. Trata-se de impedir que estes textos sejam apagados, mesmo que, muitas vezes acabem por servir apenas à contemplação, morrendo assim para a cidade que pulsa, ao redor. (ROLNIK, 1995, p. 18).

A autora enfatiza a importância de se preservar os registros arquitetônicos, eles traduzem histórias que devem ser lembradas pela população, já que contam detalhes dos costumes e da vida de seus antigos moradores, e conseqüentemente, da história da cidade naquele espaço. Em relação a Senhor dos Passos, são poucos os desenhos que ainda permanecem das antigas fachadas das residências que lá existiam. Alguns poucos foram preservados, tratados e cuidados, outros apenas escondidos em novas estruturas de fachadas voltadas para o comércio e publicidade.

**Figura 3. 17: Avenida Senhor dos Passos em meados do século XX, Feira de Santana**



Fonte: Site do Programa de Pós Graduação em História da UEFS (2017)

Figura 3. 18: Avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

E assim foram surgindo empreendimentos sem a preocupação com detalhes arquitetônicos em suas fachadas e com o conforto ambiental, mas, pautados no baixo custo de execução, como galpões encaixotados destacando seus letreiros e propagandas.

As Figuras 3.17 e 3.18 estão posicionadas em locais aproximados, sendo que a segunda a uma distância maior em relação à igreja Senhor dos Passos. Fica evidente a mudança do desenho das edificações, os estabelecimentos tiveram novas funções – prioritariamente comerciais, que modificaram, esconderam ou eliminaram as construções originais. São paisagens diferentes de uma mesma avenida. Para melhor compreensão do desenho, segue o Quadro 3 com os itens avaliados da Senhor dos Passos.

Quadro 3: Aspectos da avenida Senhor dos Passos

<b>AVENIDA SENHOR DOS PASSOS</b>	
<b>1- VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	1.750m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA ÚNICA, 4 FAIXAS)	12,0m
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
NÃO HÁ CANTEIRO CENTRAL	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS OS LADOS)	3.020m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	APROX. 140m, MÉDIA DE 28 ÁRVORES (4,5% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE <sup>1</sup>	20 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	83,33m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, FEIRAS DE RUA
SERVIÇO	CASA DE SAÚDE, CLÍNICAS, BANCOS, CASAS LOTÉRICAS, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS, HOTÉIS, IGREJAS, ESTACIONAMENTOS, ACADEMIAS, ESCOLAS
OBS: PREDOMINÂNCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
PRAÇA <sup>1</sup>	04 UNIDADES
<sup>1</sup> PRAÇAS: DUQUE DE CAXIAS COM ÁREA ARBORIZADA, PARQUE INFANTIL, ESPAÇOS PARA JOGOS E DESCANDO; BERNADINHO BAHIA, JOÃO PEDREIRA E DO NORDESTINO, ARBORIZADAS, UTILIZADAS PARA O COMÉRCIO DOS FEIRANTES	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

A Senhor dos Passos, comparada a outras vias estudadas, é a mais curta, com 1.750m de extensão. Há apenas um sentido de via (norte-sul) que tem 12,0m de largura, subdividida em quatro faixas de circulação, sendo uma delas quase que exclusiva para estacionamento de veículos. Conecta-se transversalmente a importantes vias da cidade, como a Presidente Dutra e Getúlio Vargas. Não há canteiro central em todo o percurso (Figura 3.19).

**Figura 3. 19: Ausência de canteiro central, avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A Figura 3.19 mostra a avenida de um único sentido sem canteiro central. Os passeios laterais possuem larguras adequadas ( $>1,5\text{m}$ ), porém há falhas em sua estrutura em alguns trechos, como buracos e desníveis e, grande parte do trajeto é ocupado por ambulantes, que utilizam a área destinada ao pedestre para o comércio informal (Figura 3.20). Apenas 4,5% de sua extensão é arborizada, o que dificulta ainda mais para o pedestre percorrer a avenida, pois, além da falta de espaço, enfrenta um desconforto térmico.



**Figura 3. 20: Passeios ocupados, avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018**



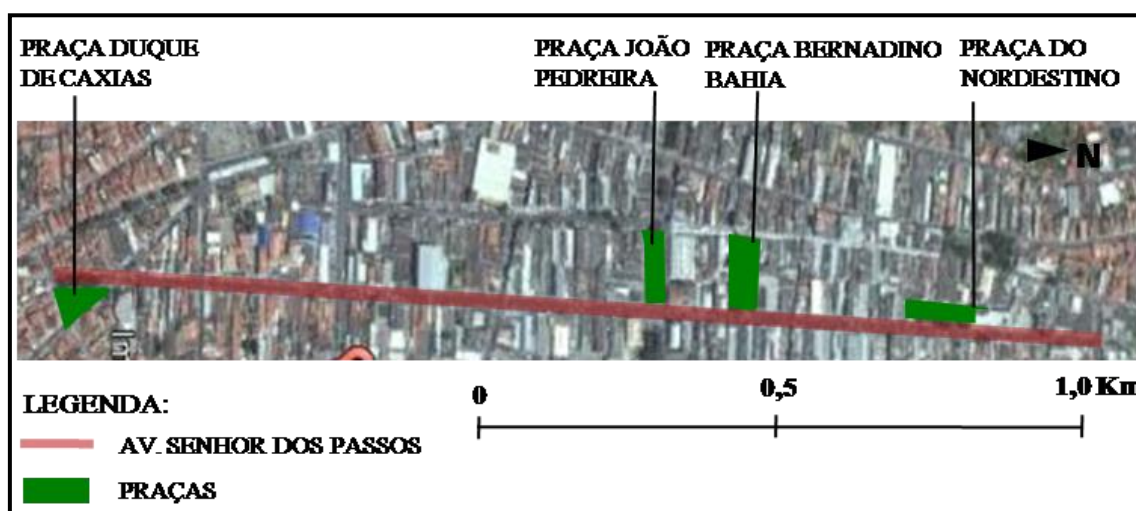
Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A Figura 3.20 destaca a área do passeio ocupada por ambulantes, reduzindo dessa maneira o espaço do pedestre. Em relação à trafegabilidade, foram encontradas vinte faixas de passagem, o que gera uma média de 83,33m de percurso para cada faixa. Dimensão desejável – maior que 50m entre faixas - visto que a Senhor dos Passos é bastante movimentada. Esse fato reforça ainda mais a discordância da nomenclatura da avenida, que pelo intenso fluxo de veículos poderia ser considerada como arterial.

As edificações do entorno são predominantemente comerciais e de serviço, havendo poucas residências. As encontradas são casas isoladas, localizadas, em sua maioria, na região sul, afastadas do centro. Áreas que sofreram menos impacto, por isso, ainda há edificações residenciais com características em seus desenhos das construções mais antigas da avenida.

Para o lazer, há quatro praças em toda sua extensão, a Duque de Caxias, Bernardino Bahia, João Pedreira e Nordeste (Figura 3.21). Todas são arborizadas, apresentando opções de atividades como parque infantil e espaços para jogos. As duas últimas também são utilizadas pelos feirantes para a prática do comércio.

Figura 3. 21: Praças do entorno da avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

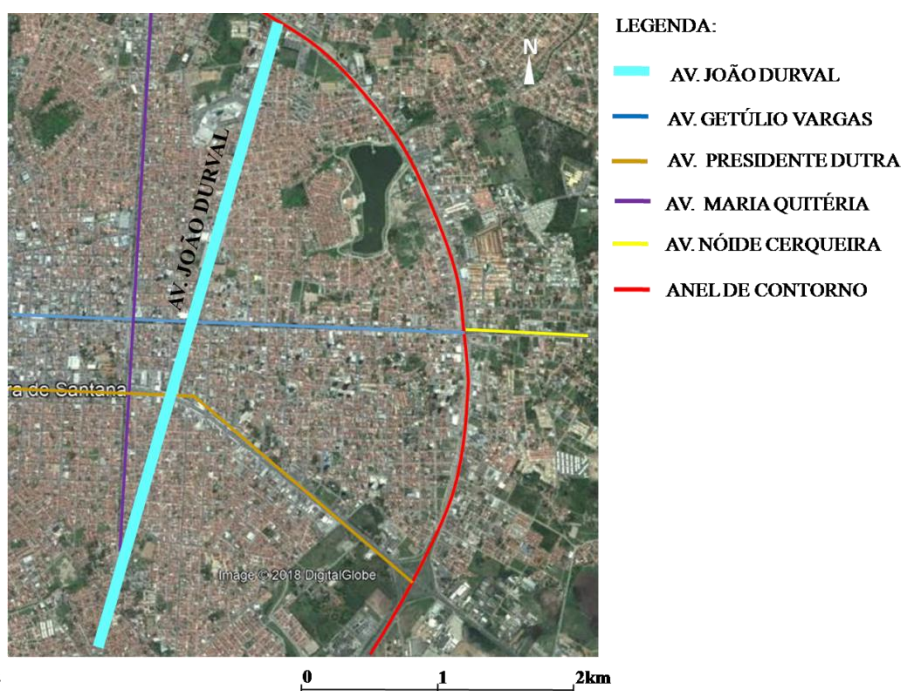
A Figura 3.21 destaca o traçado da referida avenida, evidenciando as praças em seu entorno. Apesar de ser a menor dentre as pesquisadas, apresenta maior quantidade de praças em seu percurso, tornando a paisagem mais acolhedora, amenizando o desconforto ambiental local proporcionado por outros fatores já descritos.

Por ser predominantemente comercial, a prática de esportes no local com caminhadas e corridas é praticamente inviável. É muito movimentada tanto por veículos quanto pelas pessoas envolvidas na dinâmica do comércio. As características originais de seu desenho de via tipicamente residencial, pacata e acolhedora, tão presentes no início do século XX, não mais existe na Senhor dos Passos, que não é mais utilizada, em sua totalidade, para moradia, caminhadas, nem para encontros sociais, nela predominando o comércio.

### 3.4 Avenida João Durval

É considerada pela Lei 086/2014 como via arterial. Possui forma retilínea, faz ligação da região norte-nordeste com a sul-sudoeste na cidade (Figura 3.22).

**Figura 3. 22: Avenida João Durval, Feira de Santana, 2018**



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

A Figura 3.22 mostra as principais vias que interceptam a João Durval. Formam pontos de ligação e através deles é possível fazer a conexão com outras partes da cidade. Assim como a Getúlio Vargas, atualmente esta avenida está sofrendo processo de mudanças em seu desenho, priorizando o melhor fluxo e circulação de veículos como a construção de uma trincheira em sua ligação com a Presidente Dutra e as estações de BRT em seu canteiro central. A Figura 3.23 destaca a estação de BRT em construção, ocupando o espaço que era destinado ao canteiro central.

**Figura 3. 23: Estação BRT, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Outras obras estão acontecendo no trajeto da avenida com a proposta de favorecer a circulação de veículos, como a construção de uma trincheira entre esta e a Presidente Dutra para acomodar o novo sistema de transporte que será implantado. Para melhor compreensão do desenho, segue o Quadro 4 com os itens a serem avaliados da João Durval.

Como já mencionado, a João Durval é uma ampla avenida, com 4.800m de comprimento. São duas vias de circulação separadas por um canteiro central. Cada via possui em média 9,0m de largura, é subdividida em três faixas de circulação.

**Quadro 4: Aspectos da avenida João Durval**

<b>AVENIDA JOÃO DURVAL</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	4.800m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	20,0m
LARGURA MÉDIA VIA	9,0m (SUBDIVIDIDOS EM 3 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	2,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	700m (15% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	3.700m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	4.400m
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREA GRAMADA OU PAVIMENTADA E ESTAÇÕES DE BRT	
<sup>2</sup> PRATICAMENTE EM TODA A VIA HÁ CANTEIRO. A MEDIÇÃO JÁ ESTÁ DESCONTADA AS INTERRUPÇÕES POR RUAS.	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>

LARGURA MÉDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS OS LADOS) <sup>2</sup>	8.800m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	275m, MÉDIA DE 55 ÁRVORES (3,1% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM INTERRUPÇÕES POR RUAS	
NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL	11 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	400,00m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIOS DE CASAS E DE EDIFÍCIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS, SHOPPING, FEIRA DA ESTAÇÃO, FEIRA NAS RUAS <sup>1</sup>
SERVIÇO	CLÍNICAS, IGREJAS, OFICINAS, POSTO DE GASOLINA, ESPAÇO PARA EVENTOS, HOSPITAIS, ESTACIONAMENTOS, ESCOLAS, FACULDADES PARTICULARES, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS, ACADEMIAS
OBS: HÁ PREDOMINÂNCIA DO USO COMERCIAL E DE SERVIÇOS DAS EDIFICAÇÕES. OS CONDOMÍNIOS RESIDENCIAIS SÃO ENCONTRADOS, EM SUA MAIORIA, NAS EXTREMIDADES NORTE E SUL DA AVENIDA.	
<sup>1</sup> COMÉRCIO DA FEIRA LOCALIZADO EM PARTE DAS RUAS E CALÇADAS NAS PROXIMIDADES DA FEIRA DA ESTAÇÃO	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
NÃO HÁ	
<sup>1</sup> O CANTEIRO CENTRAL NÃO OFERECE OPÇÕES DE ATIVIDADES PARA LAZER E ESPORTE	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Apesar de possuir canteiro central em praticamente toda sua extensão, este é estreito, sem área destinada ao pedestre, em sua maioria (Figura 3.24). A área arborizada representa apenas 15% de seu comprimento. Não apresenta atrativos de lazer para o pedestre, há algumas árvores, passeios, estações de BRT, áreas gramadas e pavimentadas. As faixas de rolamento da direita em ambos os sentidos são usadas quase que exclusivamente para estacionamentos.

**Figura 3. 24: Vias, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Pela análise da foto, percebe-se que é uma avenida bastante árida, com espaços reduzidos destinados ao pedestre. Os passeios laterais, apesar de possuírem dimensões adequadas, apresentam problemas em relação à acessibilidade, como partes esburacadas e desníveis (Figura 3.25). Somente 3,1% de seu comprimento é arborizado. O pedestre é exposto às intempéries em quase a totalidade do passeio.

**Figura 3. 25 Passeios com desníveis, avenida João Durval, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação à trafegabilidade, foram encontradas dez faixas de travessia para pedestre, interligando um extremo a outro, o que gera uma média de 436,36m de via para cada passagem. Essas travessias localizam-se em locais próximos a grandes centros comerciais, como a feira da Estação e ao *Shopping Boulevard*. Porém, toda a avenida é movimentada, apresentando um intenso fluxo tanto de pedestres quanto de veículos, o que demanda maior quantidade faixas em seu percurso.

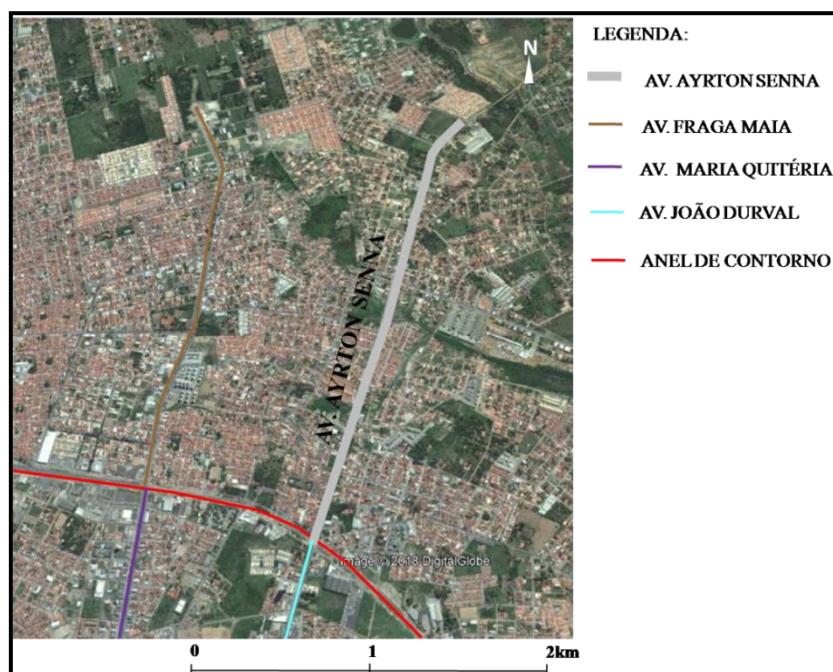
As edificações do entorno são variadas em sua ocupação, com predominância de comércios e serviços. Dois principais pólos comerciais são o *Shopping Center Boulevard* e a Feira da Estação. Estes centros movimentam e dinamizam a via diariamente. Outros empreendimentos como hospitais, clínicas, igrejas e restaurantes a tornam referência em serviço e comércio para a cidade. As áreas residenciais são minorias formadas por casas isoladas e condomínios localizados, em sua maioria, nas extremidades norte e sul, mais distantes do centro.

Não foram encontradas áreas de lazer públicas como praças e parques no entorno nem espaços apropriados para a prática de esporte. Tanto a caminhada nos passeios quanto a corrida de rua são desconfortáveis, pois, além da insolação pela precária arborização, as calçadas são irregulares e as ruas apresentam um fluxo intenso de veículo.

### 3.5 Avenida Ayrton Senna

Sua ampliação foi finalizada no ano de 2016. Antes desse período, existia apenas um trecho que já era classificado pela Lei 086/2014 como via arterial. É considerada um prolongamento da João Durval, ultrapassando o Anel de Contorno, sentido norte-nordeste da cidade (Figura 3.26). Interliga a região do Anel Viário a bairros periféricos, como Mangabeira e Alto do Papagaio.

Figura 3. 26 Avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora.

O Quadro 5 destaca os itens avaliados da avenida Ayrton Senna.

Com 2.900m de extensão é dividida em duas vias, cada uma com uma parte para estacionamento, duas faixas de circulação de carros e um canteiro central em todo seu percurso (Figura 3.27). Este possui área arborizada correspondente a 65% de sua extensão. Muitas árvores foram plantadas há pouco tempo, o que dá uma perspectiva de que, em breve, a avenida proporcione um maior conforto ambiental.

Figura 3. 27: Vias e canteiro, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Quadro 5: Aspectos da avenida Ayrton Senna

<b>AVENIDA AYRTON SENNA</b>	
<b>1- VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	2.900m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	25,0m
LARGURA MÉDIA VIA	7,0m (SUBDIVIDIDOS EM 2 FAIXAS CADA)
<b>2- CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	11,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	1.650m (66% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	850,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	2.500m (86% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREA GRAMADA OU PAVIMENTADA	
<sup>2</sup> A MEDIÇÃO JÁ ESTÁ DESCONTADA AS INTERRUPÇÕES POR RUAS.	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA <sup>1</sup>	VARIÁVEL
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA	5.000m



(AMBOS LADOS) <sup>2</sup>	
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES <sup>3</sup>	APROX. 75m, MÉDIA DE 15 ÁRVORES (1,5% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> HÁ TRECHOS SEM CALÇAMENTO, OS PASSEIOS EXISTENTES APRESENTAM PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM INTERRUPÇÕES POR RUAS	
<sup>3</sup> FOI ADOTADO UMA SOMBRA DE APROXIMADAMENTE 10m POR ÁRVORE NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	1.450m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIOS DE CASAS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS
SERVIÇO	IGREJAS, OFICINAS, POSTO DE GASOLINA, CEMITÉRIO
OBS: EMBORA TENHA SIDO ENCONTRADOS DIFERENTES TIPOS DE USO, HÁ PREDOMINÂNCIA DE ÁREA RESIDENCIAL. HÁ TERRENOS SEM OCUPAÇÃO EM PARTES DO ENTORNO, PRINCIPALMENTE NA REGIÃO NORTE DA AVENIDA.	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> NO CANTEIRO HÁ APENAS ARBORIZAÇÃO, PASSEIOS, PISTA DE COOPER E PARQUE INFANTIL	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Há passeios laterais com variadas larguras. A maioria possui dimensões insuficientes, principalmente pelo fato de os proprietários dos empreendimentos se apropriarem de parte do calçamento para benefício próprio. Há trechos sem calçamento, parte dos passeios existentes apresentam problemas em relação à acessibilidade, como desnível (Figura 3.28) e buracos.

**Figura 3. 28: Passeios com desníveis, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Só foram encontradas quinze árvores em toda a extensão, que fornece área sombreada de 1,5% de todo o comprimento do passeio. Uma extensão pequena, levando em consideração o tamanho da avenida. Em relação à passagem de pedestre, foi encontrada apenas uma faixa de travessia, localizada em um cruzamento de ruas, o que dá uma média de 1.450m de comprimento por passagem (Figura 3.29).

**Figura 3. 29: Faixa pedestre, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018**



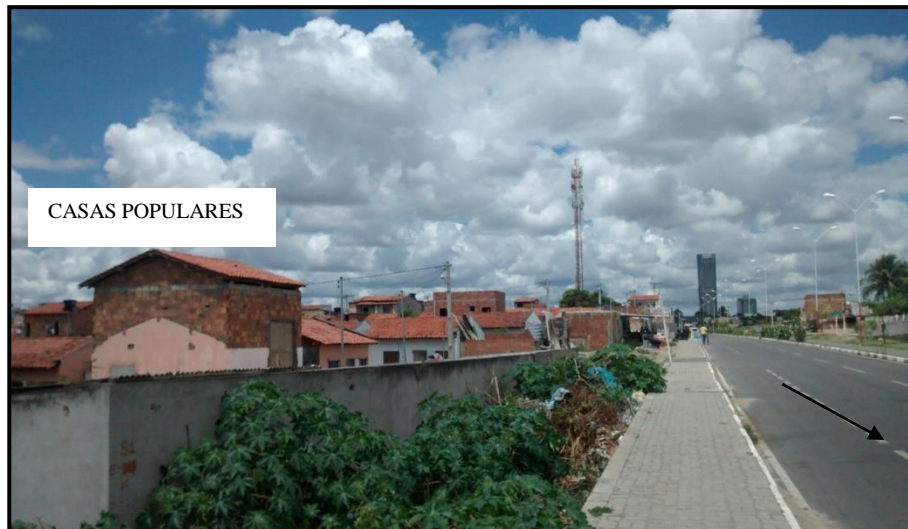
Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A Figura 3.29 mostra a faixa de pedestre no cruzamento da avenida Ayrton Senna com uma rua transversal. Embora não tão movimentados, há outros trechos com cruzamentos que necessitam de faixas para tornar a travessia do pedestre mais segura. Em relação ao tipo de uso das edificações do entorno, há áreas comerciais e de serviços

compostos por farmácias, mercados, restaurantes, bares, igrejas, entre outros, porém, a maioria é residencial, formada por condomínios fechados e casas isoladas.

Esta avenida interliga bairros de diferentes padrões, inclusive com padrões de classes mais baixas (Figura 3.30).

**Figura 3. 30: Entorno da avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

As áreas de lazer e esportes concentram-se no canteiro central que além da pista de *Cooper* (Figura 3.31), contempla parques infantis e áreas arborizadas.

**Figura 3. 31: Canteiro central, avenida Ayrton Senna, Feira de Santana, 2018**



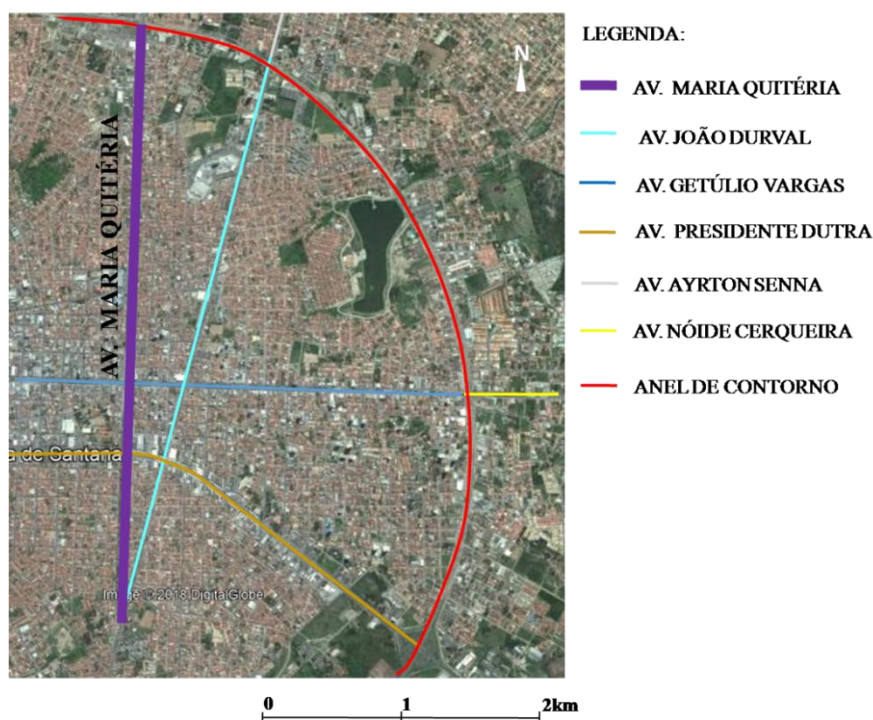
Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A prática esportiva como corrida ou caminhada são adequadas apenas no canteiro, na pista de *cooper*, conforme destaca a Figura 3.31. Apesar de a avenida ainda não possuir um intenso fluxo de veículos, há poucas áreas sombreadas nos passeios, o que expõe o pedestre a um desconforto térmico.

### 3.6 Avenida Maria Quitéria

Também é considerada via arterial pela Lei 086/2014, assim como a João Durval. Possui forma retilínea, faz ligação entre a região norte e sul da urbe. Intercala com importantes vias, como a Getúlio Vargas, Presidente Dutra, João Durval e Eduardo Fróes da Mota (Figura 3.32). Juntamente com elas, forma um importante complexo viário abrangendo um conjunto de centros comerciais e de serviços que serve a toda a cidade.

Figura 3. 32: Avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

A Maria Quitéria vem sofrendo algumas intervenções que fazem parte da proposta de instalação do BRT em outras avenidas. Há fechamentos de retornos, instalação de semáforos para os cruzamentos. A maior obra foi a construção de uma trincheira no cruzamento com a Getúlio Vargas (Figura 3.33), finalizada no ano de 2016 com o propósito de atender a fluidez do grande número de veículos na região, eliminando o semáforo que existia no local.

**Figura 3. 33: Trincheira da avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Para melhor análise, o Quadro 6 mostra os itens avaliados. Extensa, com 4.400m de comprimento e 33,0m de largura (via, canteiro, via), cada via é subdividida em três faixas de circulação. A maior parte da avenida (78%) possui canteiro central, sendo ele todo arborizado.

A Figura 3.34 destaca a Maria Quitéria, que embora direcionada ao fluxo de veículos com pouco espaço destinados ao lazer em sua trajetória, apresenta áreas arborizadas no canteiro central, o que a torna mais confortável e atrativa para o pedestre.

**Figura 3. 34: Vias e canteiro, avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Quadro 6: Aspectos da avenida Maria Quitéria

<b>AVENIDA MARIA QUITÉRIA</b>	
<b>1- VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	4.400m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	33,0m
LARGURA MÉDIA VIA	11,0m (SUBDIVIDIDOS EM 3 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	11,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO <sup>1</sup>	3.450m (100% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO <sup>2</sup>	3.450m (78% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> PRATICAMENTE TODO O CANTEIRO ENCONTRA-SE ARBORIZADO COM PASSEIOS NAS LATERAIS	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM AS INTERRUPÇÕES POR RUAS. NEM TODA A EXTENSÃO DA AVENIDA HÁ CANTEIRO CENTRAL	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS LADOS <sup>2</sup>	8.000m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	550m, MÉDIA DE 110 ÁRVORES (6,8% DO COMPRIMENTO TOTAL)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA TRECHOS COM PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM INTERRUPÇÕES POR RUAS	
OBS: NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	17 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	244,44m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, EDIFÍCIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS
SERVIÇO	HOSPITAL, CLÍNICAS, BANCOS, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS, IGREJAS, HOTÉIS, ESTACIONAMENTOS, OFICINAS, CASA DE SHOW, ACADEMIAS, FACULDADES, ESCOLAS, POSTOS DE GASOLINA
OBS: HÁ PREDOMINÂNCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS NA ÁREA CENTRAL, NAS PROXIMIDADES DAS AVENIDAS GETÚLIO VARGAS E PRESIDENTE DUTRA E RESIDENCIA NAS ÁREAS MAIS AFASTADAS DO CENTRO.	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
PRAÇA <sup>2</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> NO CANTEIRO HÁ APENAS ARBORIZAÇÃO E PASSEIOS	
<sup>2</sup> PEQUENA PRAÇA NAS PROXIMIDADES DA AVENIDA PRESIDENTE DUTRA COMPOSTA POR ÁREA ARBORIZADA E 4 QUIOSQUES	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Os passeios possuem largura adequada, porém há trechos que apresentam problemas em sua estrutura, como pisos desnivelados e esburacados (Figura 3.35). Parte dele, correspondente a 6,8% é arborizado, ficando sua maior área sem qualquer tipo de proteção para proporcionar conforto ambiental ao pedestre.

Figura 3. 35: Passeios com desníveis, avenida Maria Quitéria, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação às vias e a trafegabilidade para pedestres, foram encontradas dezessete faixas de passagem, o que proporciona uma média de 244,44m entre faixas. Estas passagens estão, em sua maioria, no cruzamento com as ruas transversais. Porém, em toda a extensão há movimento intenso de fluxo de veículos e de pedestres, forçando as pessoas em muitos casos, a atravessarem as vias sem as faixas, já que essas ultrapassam a distância de 50m estabelecida pelo CTB.

O entorno possui uma mistura no tipo de ocupação das edificações. Na área mais central há predominância de comércio e serviços como clínicas, escritórios, mercados, padarias, farmácias e hotéis. Nas extremidades norte e sul, o número de residências é maior, formado por casas isoladas e condomínios fechados. Pode-se considerar que a avenida possui equivalência nos tipos de usos das edificações, visto que foram encontradas nas mesmas proporções.

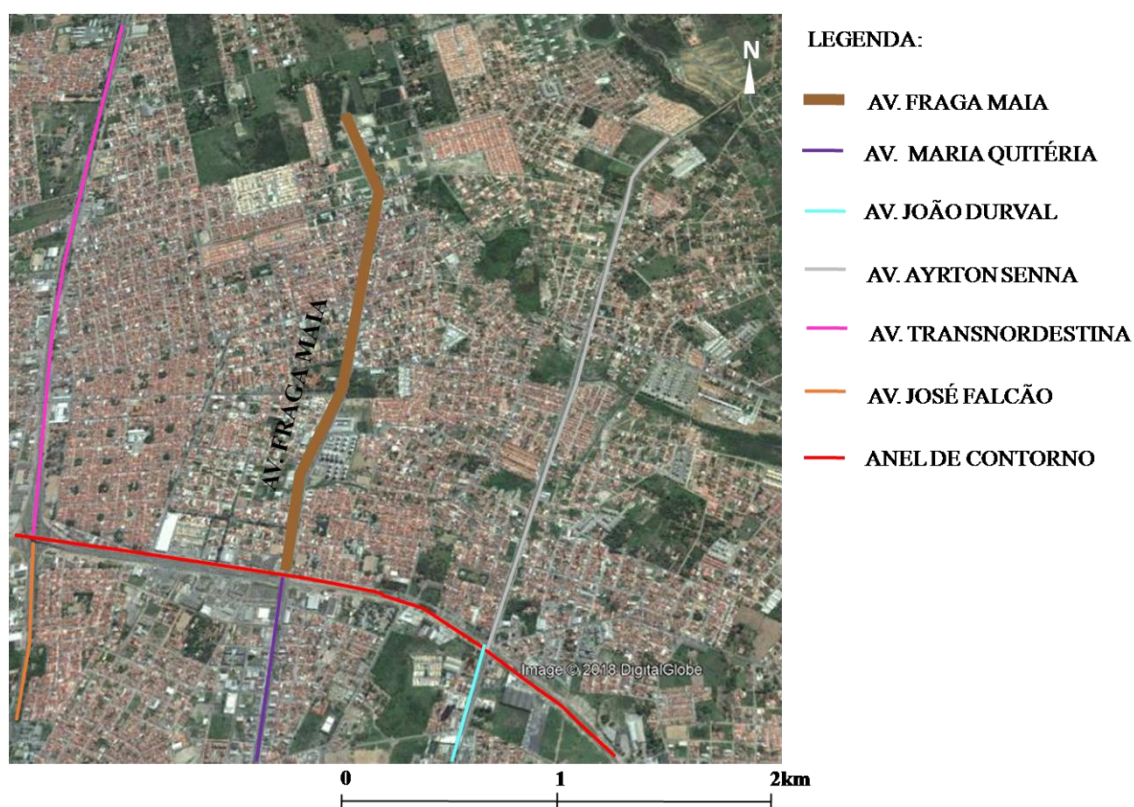
Para o lazer e esporte, há passeios com arborização em todo o canteiro e uma pequena praça com quatro quiosques. A caminhada pelo canteiro é confortável, porém, assim como na Getúlio Vargas, há inúmeras interrupções por cruzamentos de vias, o que prejudica o andamento da atividade. Já nos passeios há o inconveniente do desconforto térmico na maior parte. A corrida de rua, apesar da pouca arborização, é

possível de ser realizada nos horários de pouca insolação e de menor fluxo de veículos. A ampla largura das vias contribui para a dinâmica da atividade.

### 3.7 Avenida Fraga Maia

É uma nova avenida, classificada pela Lei 086/2014 como arterial, considerada um prolongamento da Maria Quitéria, ultrapassando o Anel Viário, sentido norte da cidade (Figura 3.36).

Figura 3. 36: Avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

A Fraga Maia liga a região do Anel Viário a bairros periféricos, como Mangabeira e Parque Ipê. Considerada um novo eixo de crescimento urbano, é uma das responsáveis pela expansão no sentido norte. Para melhor análise de seu desenho, segue o Quadro 7 com os itens pesquisados.



Quadro 7: Aspectos da avenida Fraga Maia

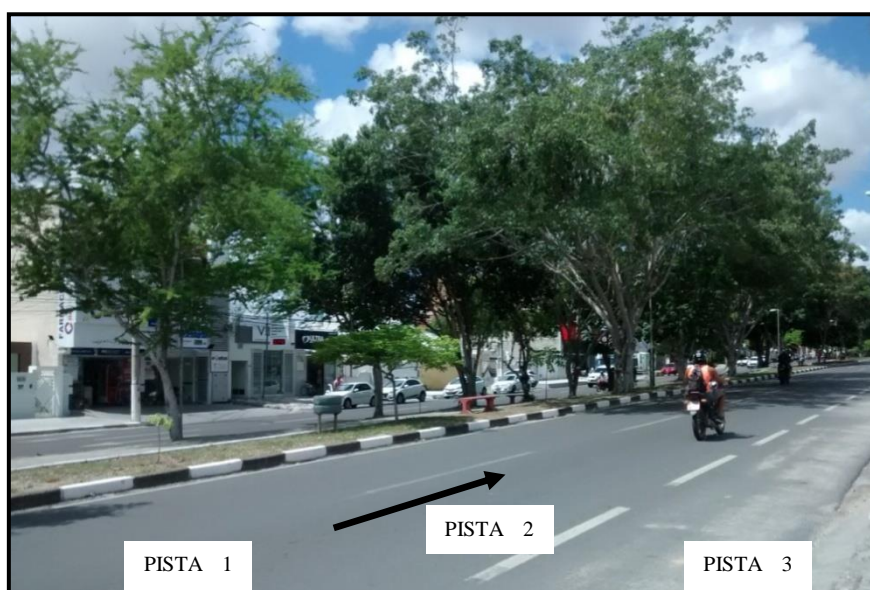
<b>AVENIDA FRAGA MAIA</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	2.400m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	28,0m
LARGURA MÉDIA VIA	9,0m (SUBDIVIDIDOS EM 3 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	10,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	1.500m (63% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	850m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	2.350m
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREA GRAMADA OU PAVIMENTADA	
<sup>2</sup> PRATICAMENTE EM TODA A VIA HÁ CANTEIRO. A MEDIÇÃO JÁ ESTÁ DESCONTADA AS INTERRUPTÕES POR RUAS.	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MÉDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS LADOS)	4.400m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	310m, MÉDIA DE 31 ÁRVORES (7% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
OBS: NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	02 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	800m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIOS DE CASAS E DE EDIFÍCIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS, SHOPPING
SERVIÇO	CLÍNICAS, IGREJAS, OFICINAS, POSTO DE GASOLINA, ESPAÇO PARA EVENTOS
OBS: EMBORA TENHAM SIDO ENCONTRADOS DIFERENTES TIPOS DE USO, HÁ PREDOMINÂNCIA DE ÁREA RESIDENCIAL. HÁ TERRENOS SEM OCUPAÇÃO EM PARTES DO ENTORNO, PRINCIPALMENTE NA REGIÃO NORTE DA AVENIDA.	

6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS	QUANTIDADE
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> NO CANEIRO HÁ ARBORIZAÇÃO, PASSEIOS, PISTA DE <i>COOPER</i> , PARQUE INFANTIL, EQUIPAMENTOS DE GINÁSTICA, QUIOSQUES	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

A Fraga Maia possui 2.400m de extensão e largura total de 28,0m (via, canteiro, via). Cada via apresenta três faixas de circulação de carros, o que permite uma ampla circulação de veículos (Figura 3.37).

**Figura 3. 37: Vias e canteiro, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Quase toda a avenida possui canteiro central, 64% dele é arborizado, sendo a outra parte composta por áreas gramadas e pavimentadas. Os passeios laterais, apesar de possuírem dimensões adequadas, apresentam trechos desnivelados e esburacados (Figura 3.38), dificultando a acessibilidade local. Apenas 7% de todo o calçamento é arborizado, o que proporciona parcialmente um conforto ambiental para os pedestres que trafegam por ele.

Figura 3. 38: Passeios com desníveis, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Foram encontradas apenas duas faixas de pedestres, o que gera uma média de intervalo a cada 800m de percurso. Mesmo não exibindo um fluxo de veículos e de pessoas tão intenso quanto as avenidas mais antigas, a quantidade atual de faixas de pedestres não atende à demanda, que, mesmo não sendo intensa, exige maior número de travessias.

Há diferentes usos nas edificações do entorno, mas a predominância é residencial com condomínios fechados de casas e prédios e casas isoladas. Os comércios e serviços são variados e também se encontram em toda a extensão, como mercados, farmácias, clínicas, padarias, academias, restaurantes, *shopping*, entre outros.

Em relação ao lazer e esporte, há o canteiro central que é bastante utilizado pela população (Figura 3.39). Nele há pista de *cooper*, de ciclismo, parque infantil, equipamentos de ginástica e quiosques.

**Figura 3. 39: Canteiro central, avenida Fraga Maia, Feira de Santana, 2018**



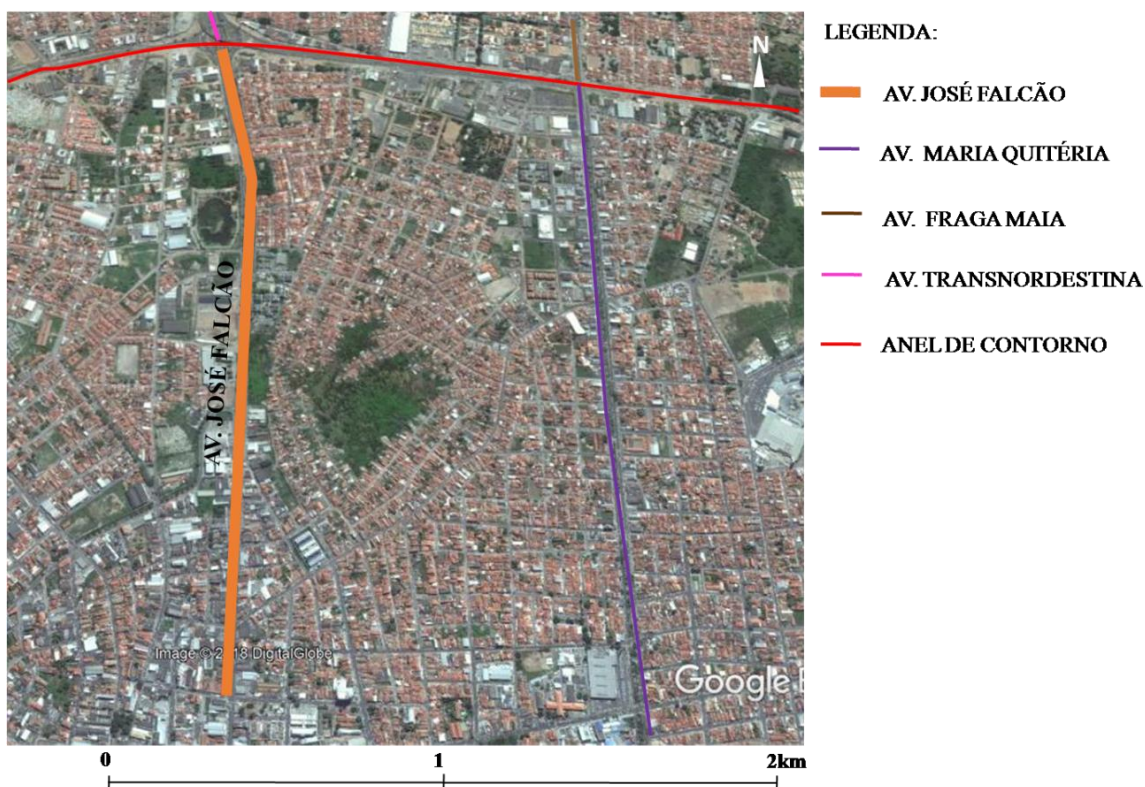
Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A caminhada pelo canteiro é confortável, pois em sua grande parte há arborização e poucas interrupções por cruzamentos, não prejudicando o andamento da atividade. Já nos passeios há o inconveniente do desconforto térmico. A corrida de rua é possível de ser realizada no período de pouca insolação. As vias ainda não possuem um fluxo de veículos tão intenso como nas mais antigas e centrais.

### **3.8 Avenida José Falcão**

É classificada pela Lei 086/2014 como via expressa por fazer ligação interurbana através de sua continuidade com avenida Transnordestina e posteriormente com a BR 116. É retilínea, interliga o centro à região norte da cidade (Figura 3.40).

Figura 3. 40: Avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Em relação à formação desta avenida, Santo já destacava:

O poder municipal, por sua vez, atuou paralelamente neste espaço, abrindo novas avenidas, com ênfase para a Avenida José Falcão da Silva, que teve a função, num primeiro momento, de ligar a BR-324 à BR-116 Norte, passando pelo centro da cidade e de um complexo de lagoas (Geladinho e Prato Raso), que tiveram toda a sua estrutura hidrológica comprometida a partir de então. (SANTO, 2012, p. 248-249).

Após sua construção que aconteceu em áreas de entorno das lagoas, a ocupação na região intensificou-se. Comércio, casas populares e conjunto habitacional foram se apropriando do espaço e interferindo ainda mais nas estruturas hidrológicas das lagoas. Posteriormente, foram decretadas legislações delimitando áreas de proteção para conter o avanço nesses espaços. Em relação à avaliação de seu desenho, o Quadro 8 destaca algumas de suas características.

Quadro 8: Aspectos da avenida José Falcão

AVENIDA JOSÉ FALCÃO	
1 - VIA, DADOS GERAIS	DIMENSÃO (METRO)
COMPRIMENTO GERAL	2.000m

TRECHO 1 - LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO LARGO+VIA)	TRECHOS COM 35,0m (CADA VIA POSSUI 2 FAIXAS)
TRECHO 2 - LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO ESTREITO+VIA)	TRECHOS COM 18,0m (CADA VIA POSSUI 2 FAIXAS)
TRECHO 2 - LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+VIA)	TRECHOS COM 15,0m (CADA VIA POSSUI 2 FAIXAS)
TRECHO 3 - LARGURA MÉDIA GERAL (VIA)	TRECHOS COM 13,0m (VIA COM 3 FAIXAS DE CIRCULAÇÃO)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	VARIA DE 3,0m (TRECHO 1) A 17,0m (TRECHO 2)
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	750m (53% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	650m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	1.400m (70% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREAS PAVIMENTADAS E GRAMADAS	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM AS INTERRUPTÕES POR RUAS	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS LADOS)	3.000m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	225m, MÉDIA DE 45 ÁRVORES (7,5% DO COMPRIMENTO TOTAL)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	07 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	250m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIO DE PRÉDIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS
SERVIÇO	HOTÉIS, ESTACIONAMENTOS, POSTO GASOLINA, OFICINAS, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS (FORUM, INSS)
HÁ PREDOMINÂNCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS. A ÁREA RESIDENCIAL É POUCA E LOCALIZA-SE NA PARTE NORTE DA AVENIDA	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
PARQUE <sup>1</sup>	01 UNIDADE
PRAÇA	01 UNIDADE
<sup>1</sup> PARQUE MUNICIPAL ERIVALDO CERQUEIRA - COMPOSTO POR ESTRUTURA DE LAZER NO ENTORNO DA LAGOA DO GELADINHO. HÁ PISTA DE COOPER, DE CICLISMO, QUADRA COM APARELHOS DE GINÁSTICA, PARQUE INFANTIL, PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Esta avenida possui 2.000m de comprimento, sua principal função é fazer a conexão do centro da cidade com a região norte, interligando também com a avenida

Transnordertina, que conecta-se com à BR 116 norte. Possui diferentes larguras nos trechos, há parte sem canteiro, em que a via só tem uma direção (sentido sul), e há com os dois sentidos e canteiro central amplo e estreito.

O canteiro central está presente em 70% da extensão, sendo 53% dele arborizado. A outra parte é composta por áreas gramadas e pavimentadas. Através da Figura 3.41, é possível perceber que no trecho do canteiro central não há espaço destinado ao pedestre, é estreito, sendo utilizado apenas para dividir os sentidos das vias.

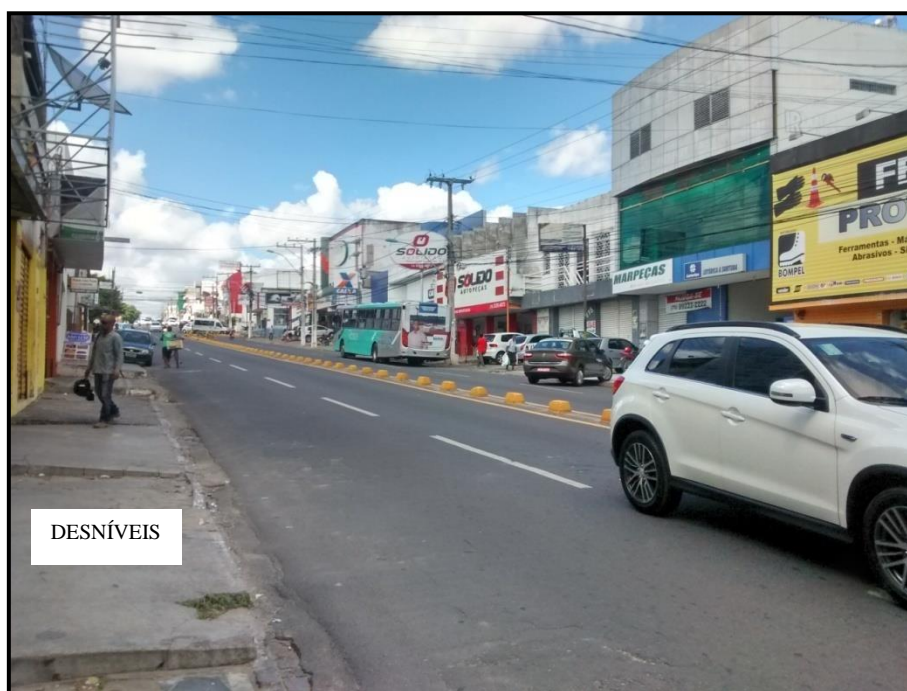
**Figura 3. 41: Vias e canteiro central, avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Os passeios possuem dimensões adequadas, porém há trechos desnivelados, sem continuidade (Figura 3.42). Apenas 7,5% de seu comprimento é sombreado, com maior concentração na região norte. Não foi encontrado outro tipo de estrutura que proporcionasse conforto térmico ao pedestre.

Figura 3. 42: Passeios com desníveis, avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação à tráfegabilidade, foram encontradas sete faixas de passagem, o que fornece uma média de 250,00m de percurso entre elas. Distância longa, tendo em vista que a avenida possui uma intensa tráfegabilidade de pedestres nos passeios por apresentar grande número de centros comerciais e de serviços, principalmente relacionados ao setor automobilístico.

As edificações do entorno possuem diversificados tipos de uso, com predominância de comércios e serviços como oficinas, mercados, bares, instituições públicas, entre outros. A área residencial é minoria, sendo formada por casas isoladas e um conjunto habitacional de prédios, localizado já no final da avenida sentido norte.

Em relação ao lazer e esporte, o canteiro central não oferece atrativos, contempla apenas áreas arborizadas. Há o Parque Municipal Erivaldo Cerqueira (Figura 3.43), muito utilizado pela comunidade, bastante arborizado, contempla parque infantil, equipamentos de ginástica, pista de *cooper*, ciclovia, quiosques com lanchonetes, além de possuir áreas de convívio de animais, que são atrativos, principalmente para crianças. Há também uma praça arborizada na região norte da via.



**Figura 3. 43: Entorno da avenida José Falcão, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A caminhada e corrida pela avenida não são adequadas, visto que a via é bastante movimentada sem oferecer segurança ao pedestre, além de não proporcionar conforto térmico em seu percurso.

### **3.9 Avenida Presidente Dutra**

É uma avenida expressa de grande fluxo, principalmente por se comunicar com rodovias e interceptar importantes vias da cidade. Sua ligação com a avenida Rio de Janeiro forma um importante eixo da cidade - sentido leste-oeste - conectando com a BR 324 e BR 116 S. Também intercepta as avenidas Maria Quitéria, João Durval e Senhor dos Passos (Figura 3.44).

Figura 3. 44: Avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Atualmente, está sofrendo intervenções em sua estrutura como a construção de uma trincheira - passagem subterrânea para veículos - no ponto de interseção com a João Durval, retirando o semáforo do local (Figura 3.45). Uma obra, até o momento da pesquisa desta área (março/2018), ainda em execução, com o objetivo de favorecer o fluxo viário da região, faz parte também do planejamento do BRT.

Figura 3. 45: Trincheira na avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Segue Quadro 9, com a avaliação da referida avenida e as características de seu desenho para posterior análise de sua relação com a cidade.

Quadro 9: Aspectos da avenida Presidente Dutra

<b>AVENIDA PRESIDENTE DUTRA</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	4.000m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	TRECHOS COM 35,0m E TRECHOS COM 45,0m
LARGURA MÉDIA VIA	10,0m (SUBDIVIDIDOS EM 4 OU 5 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	8,5m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO <sup>1</sup>	2.200m (61% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>2</sup>	1.400m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL	3.600m (90% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> GRANDE PARTE DA ÁREA ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁRVORES OU PALMEIRAS ESPAÇADAS QUE NÃO PRODUZEM ÁREA SOMBREADA PARA PROPORCIONAR CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<sup>2</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREAS PAVIMENTADAS E GRAMADAS	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS LADOS)	7.200m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	180m, MÉDIA DE 36 ÁRVORES (2,5% DO COMPRIMENTO TOTAL DO PASSEIO)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
NÃO FOI ENCONTRADO OUTRO TIPO DE ESTRUTURA QUE PROPORCIONASSE SOMBRA E CONFORTO TÉRMICO AO PEDESTRE	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	22 UNIDADES
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	173,91m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS, CONCESSIONÁRIAS, FEIRAGUAY
SERVIÇO	HOSPITAIS, CLÍNICAS, ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, BANCOS, CORREIOS, INSTITUIÇÕES PÚBLICAS, IGREJAS, HOTÉIS, ESTACIONAMENTOS, ESCOLAS, ACADEMIAS, POSTOS DE GASOLINA, CENTRO DE CULTURA
<sup>1</sup> COMERCIO DA FEIRA LOCALIZADO EM PARTE DAS RUAS E CALÇADAS NA REGIÃO CENTRAL DA AVENIDA	
OBS: HÁ PREDOMINÂNCIA DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS. A ÁREA RESIDENCIAL É POUCA E LOCALIZA-SE NA PARTE DA AVENIDA MAIS PRÓXIMA A BR 324	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
PRAÇA <sup>2</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> HÁ PISTA DE <i>COOPER</i> E DE <i>CICLISMO</i>	
<sup>2</sup> PRAÇA JACKSON DO AMAURY, HÁ APENAS ARBORIZAÇÃO E BANCOS	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Com 4.000m de extensão, é bastante larga, formada por via, canteiro e via. A largura total, de um extremo a outro varia de 35,0m a 45,0m, pois há trechos com quatro e outros com cinco faixas de circulação.

Em quase toda sua extensão, cerca de 90%, há canteiro central, sendo 61% dele arborizado. Importante destacar que mesmo considerando arborizado, a maioria da vegetação é composta por palmeiras e não gera sombra que proporcione conforto adequado ao pedestre (Figura 3.46).

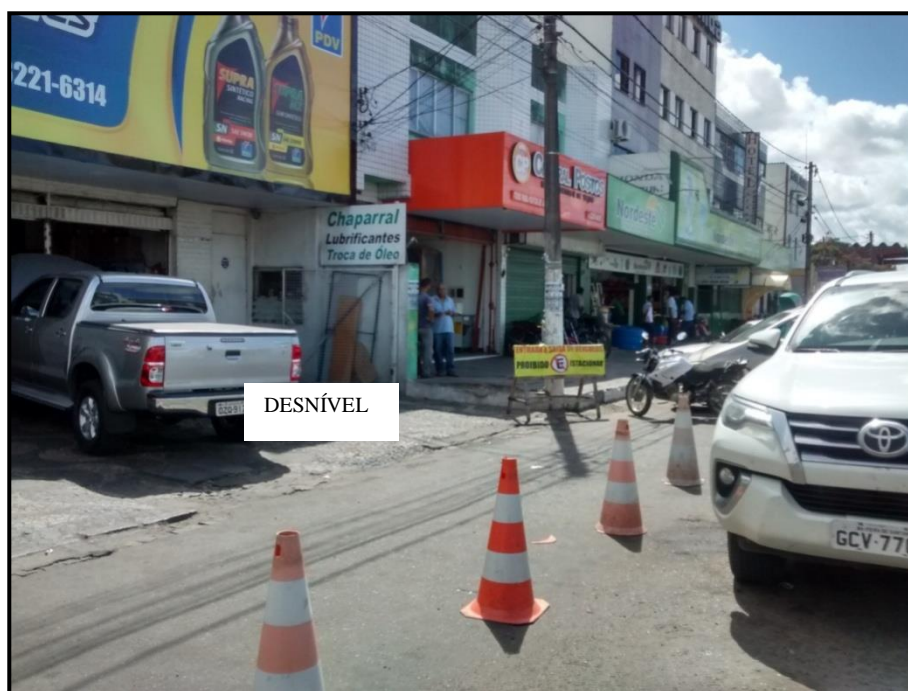
**Figura 3. 46: Canteiro central, avenida Presidente Dutra, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Os passeios possuem larguras adequadas à norma, porém há trechos esburacados, sem continuidade e com desníveis (Figura 3.47). Apenas 5% de toda sua extensão é arborizada, o que torna desconfortável a caminhada em seu percurso.

Figura 3. 47: Passeios com desníveis, avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Foram encontradas vinte e duas faixas de pedestres, o que gera uma média de 173,91m de caminho por faixa. Distância menor que nas outras avenidas estudadas, com exceção da Senhor dos Passos, atendendo ao intenso fluxo de veículos e pessoas em toda a extensão. Assim como as avenidas mais antigas, a maior parte das edificações em seu entorno são de uso comercial e de serviços, compostas por hotéis, oficinas, lojas, restaurantes, igrejas, instituições públicas, hospitais, entre outros. Há um centro comercial de grande importância para a cidade, o Feiraguay, como já mencionado anteriormente, pólo turístico que atrai diariamente pessoas de outras regiões.

Outro local a ser ressaltado é a Estação Rodoviária (Figura 3.48). Este centro de serviços destaca sua importância como local estratégico para o transporte intra e inter urbano. A área residencial é mínima, composta por apenas casas isoladas, mais concentradas na periferia, nas proximidades da BR 324.

Figura 3. 48: Entorno da avenida Presidente Dutra, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação ao lazer e esporte, o canteiro central é amplo e apresenta algumas opções de atividades, como pista para *cooper* e ciclismo (Figura 3.46), sendo muito utilizado pela população. Há também uma pequena praça, a Jackson do Amaury, apenas com arborização e bancos. Por ser uma avenida com intenso fluxo de veículos, a caminhada e corrida como práticas esportivas são possíveis de serem realizadas no canteiro, porém há o inconveniente das diversas interrupções por cruzamentos em todo o percurso. A caminhada no passeio é desconfortável principalmente pela pouca arborização.

### 3.10 Avenida Artêmia Pires

É uma jovem avenida, inaugurada na primeira década deste século, considerada pela Lei 086/2014 como via arterial. É responsável por um novo eixo de crescimento sentido leste- nordeste (Figura 3.49). Inicia-se a partir do Anel de Contorno e continua em direção ao povoado de São Roque.

Figura 3. 49: Avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018



Fonte: Google Earth (2018), adaptado pela autora

O Quadro 10 que se segue mostra os itens pesquisados e avaliados no desenho da avenida.

Quadro 10: Aspectos da avenida Artêmia Pires

AVENIDA ARTÊMIA PIRES	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	6.000m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+VIA)	TRECHOS COM 8,0m (CADA VIA POSSUI 1 FAIXA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
NÃO HÁ CANTEIRO CENTRAL	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA <sup>1</sup>	VARIÁVEL
<sup>1</sup> MUITOS TRECHOS SEM PASSIOS, OU COM DIMENSÃO INADEQUADAS, APRESENTANDO PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA.	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	04 UNIDADES (03 DELAS ENCONTRAM-SE APAGADAS)
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	1.200m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIF. AÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIO DE PRÉDIOS, CONDOMÍNIO DE CASAS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS, PADARIAS, SHOPPING
SERVIÇO	CLÍNICAS, FACULDADE PARTICULAR, OFICINAS, IGREJAS, ESCOLAS, CENTRO DE ATENDIMENTO SOCIOEDUCATIVO (CASE) ZILDA ARNSUM
HÁ PREDOMINÂNCIA DE ÁREA RESIDENCIAL, PRINCIPALMENTE DE CONDOMÍNIO DE CASAS	
<b>6- LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>

NÃO HÁ

Fonte: elaborado pela autora (2018)

Há áreas em que os passeios ainda não foram construídos (Figura 3.50). As que existem, em grande parte, as dimensões não são ideais, menor que o mínimo exigido pela NBR 9050/04 de 1,50m.

**Figura 3. 50: Ausência de passeios, avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Falta continuidade no percurso, parte encontra-se desnivelada e esburacada. Foram encontradas quatro faixas de travessia para pedestres, sendo que três delas estavam apagadas. Considerando para este trabalho as quatro unidades, proporciona uma média de 1.200m de caminho entre as faixas. Mesmo apresentando um fluxo de veículos e de pessoas inferior às outras avenidas centrais da cidade, o espaço entre faixas é muito amplo, não atende à demanda, tendo em vista que há centros comerciais, de serviços e residências entre esses espaços que exigem passagens entre as vias.

Em relação às edificações do entorno, a maioria é residencial, formada por casas isoladas e condomínios fechados. Os serviços e comércios existentes atendem às residências locais, ficando espalhados por toda a avenida, como mercados, farmácias, clínicas, restaurantes, bares, shopping - em construção - (Figura 3.51), entre outros. Há também o Centro de Atendimento Socioeducativo (Case) Zilda Arnsum, um importante centro para a cidade e regiões que atende menores infratores. Muitos espaços ainda estão sem ocupação, sob possível especulação do mercado imobiliário.



Figura 3. 51: Novas construções na avenida Artêmia Pires, Feira de Santana, 2018



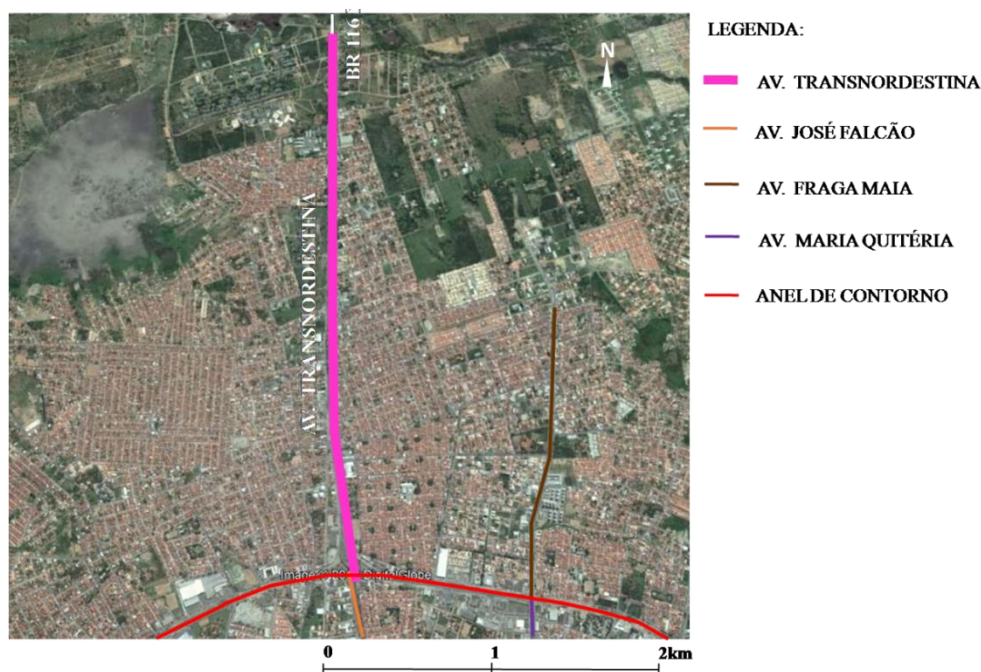
Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Para a prática esportiva e atividades de lazer público, não há opções. A caminhada e corrida não são adequadas, pela pouca arborização local, ausência de passeios em variados trechos e inexistência de pista de *cooper*. Por serem estreitas, e sem proteção, as vias também são inadequadas para a prática de corrida de rua.

### 3.11 Avenida Transnordestina

É retilínea, considerada via expressa pela Lei 086/2014 e interliga o Anel de Contorno à BR 116 Norte (Figura 3.52).

Figura 3. 52: Avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018



Fonte: Google Earth (2018), adaptado pela autora

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. (CERQUEIRA, 2016, p. 160-161).

Alguns autores denominam parte da Transnordestina de BR 116, assim como Cerqueira no trecho citado. Porém, para este trabalho, essa nomeação foi separada, sendo a continuação desta avenida que dará início à rodovia. Também não foi encontrado qual seria o limite norte dela, por isso, foi adotado o limite até o bairro Novo Horizonte. É uma via importante por conectar com rodovia e ser ligação com diversas regiões dentro e fora do estado da Bahia. O Quadro 11 destaca algumas características de seu desenho.

Extensa, com 4.500m de comprimento, possui larguras variadas, de acordo com o tipo de trecho. Há trechos apenas com vias (22%) nos dois sentidos e, outros com canteiro central (78%) que varia de 2,5m a 30,0m de largura. A Figura 3.53 mostra a parte em que o canteiro é reduzido.

Quadro 11: Aspectos da avenida Transnordestina

<b>AVENIDA TRANSNORDESTINA</b>	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	4.500m
TRECHO 1: LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	TRECHOS COM 22,0m (CADA VIA POSSUI 3 FAIXAS)
TRECHO 2: LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	TRECHOS COM 60,0m (CADA VIA POSSUI 3 FAIXAS)
TRECHO 3: LARGURA MÉDIA GERAL (ACOSTAMENTO+VIA+VIA+ACOSTAMENTO)	TRECHOS COM 12,0m (CADA VIA POSSUI 1 FAIXAS)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA (TRECHO 1)	2,5m
LARGURA MEDIA (TRECHO 2)	30,0m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO	1.000m (28% DO COMPRIMENTO TOTAL DO CANTEIRO)
COMPRIMENTO CANTEIRO NÃO ARBORIZADO <sup>1</sup>	2.500m
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL	3.500m (78% DO COMPRIMENTO TOTAL DA AVENIDA)
<sup>1</sup> A PARTE NÃO ARBORIZADA É COMPOSTA POR ÁREA GRAMADA OU PAVIMENTADA.	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	VARIÁVEL
OBS: OS PASSEIOS SÃO AFASTADOS DA AVENIDA, JÁ QUE GRANDE PARTE DELA POSSUI UMA AMPLA ÁREA LIVRE PARA FUTURA DUPLICAÇÃO OU OUTRAS RUAS PARALELAS. ELES EXISTEM NAS PROXIMIDADES DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO. NÃO SÃO CONTÍNUOS	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA TRAVESSIA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	02 UNIDADES
PASSARELA	01 UNIDADE
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	1.125m
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, MERCADOS, FARMÁCIAS, LOJAS VARIADAS
SERVIÇO	HOTÉIS, MOTÉIS, ESCOLAS, UNIVERSIDADE, ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, FEIRA DA CIDADE NOVA, DERBA, POLÍCIA MILITAR
HÁ PREDOMINÂNCIA DE ÁREA COMERCIAL E DE SERVIÇOS	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
NÃO HÁ	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

**Figura 3. 53: Vias e canteiro, avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Nenhuma das partes do canteiro central apresenta passeios ou quaisquer atrativos para os pedestres, mesmo na área arborizada, que representa 28% de toda a extensão. Em relação aos passeios laterais, as larguras são variáveis, inclusive há trechos sem calçamento, conforme mostra a Figura 3.54.

**Figura 3. 54: Ausência de passeios na avenida Transnordestina, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Foram encontradas duas faixas de pedestres e uma passarela, ou seja, três passagens de pedestres, o que dá uma média de intervalo a cada 1.125m de percurso. Espaço amplo tendo em vista o grande movimento de pessoas e veículos em todo o trajeto. As edificações do entorno possuem usos variados, sendo a maior parte de concentração comercial e de serviços, composta por restaurantes, oficinas, hotéis, motéis, lojas, entre outros. Há dois importantes pólos locais, a Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), considerada vetor de expansão urbana local e a Feira da Cidade Nova, que atrai pessoa de toda a cidade e regiões próximas. A área residencial é minoria, sendo formada por casas isoladas e condomínios fechados de prédios e casas.

Não foram encontradas áreas de lazer e esporte na região como parques e praças públicas. A caminhada e corrida na avenida não são confortáveis, pois não há pista de *cooper* e continuidade no calçamento, além de faltar arborização local. As vias apresentam um intenso fluxo de veículos, tornando a prática da corrida de rua perigosa no local.

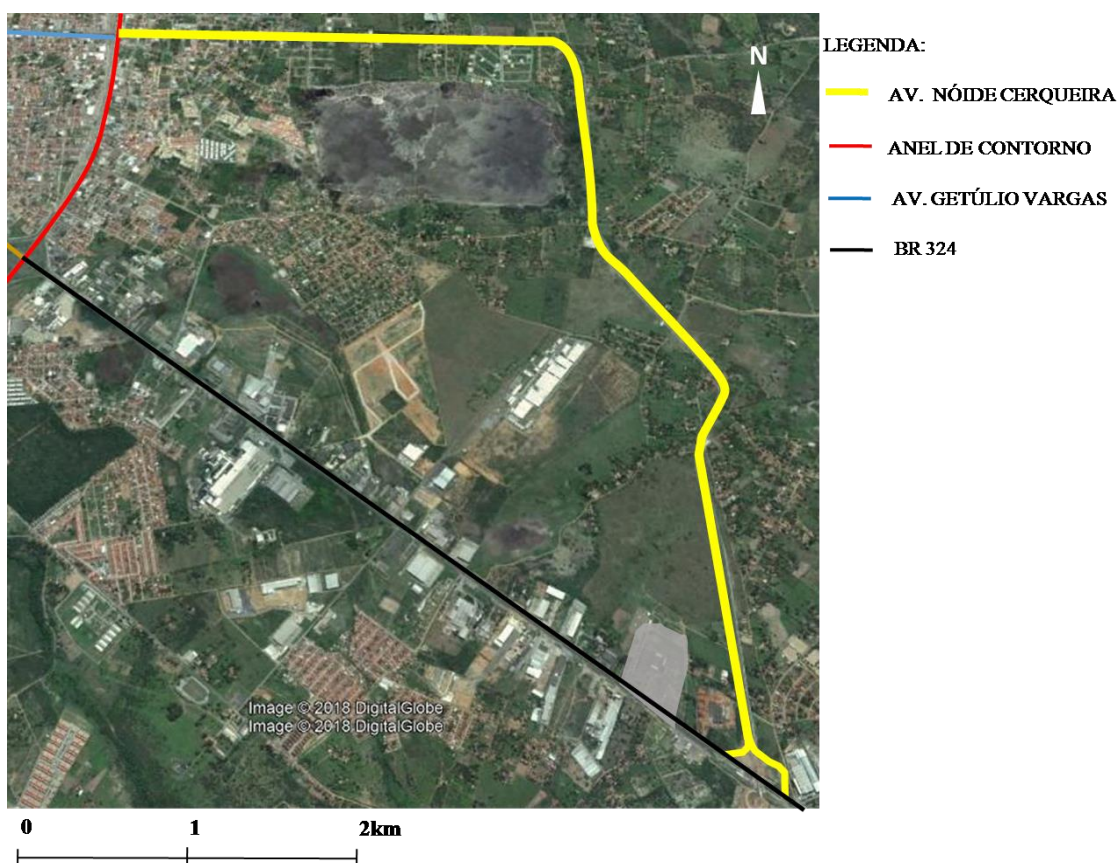
### **3.12 Avenida Nóide Cerqueira**

Inaugurada no ano de 2014, é considerada uma extensão da Getúlio Vargas. Localizada na região leste-sudeste da cidade, é a maior avenida na região externa ao Anel Viário. Seu desenho é diferente das demais, por possuir um traçado mais orgânico<sup>28</sup> (Figura 3.55), com a presença de três curvas em seu trajeto. Interliga o Anel de Contorno à BR 324 e funciona como alternativa viária para quem chega e sai da cidade.

---

<sup>28</sup> Traçado não totalmente regular, com a presença de curvas.

Figura 3. 55: Avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Para melhor análise do desenho, o Quadro 12 mostra algumas características da referida avenida.

Com 8.000m de extensão, é bastante larga, formada por via, canteiro e via (Figura 3.56). A largura total, de um extremo a outro varia de 36,0m a 30,0m, com variação na largura do canteiro.

Em toda sua extensão há canteiro central. Nele, a arborização é composta por palmeiras, arbustos e árvores pequenas, em sua maioria, pois ainda estão em fase de crescimento. Por isso, o canteiro, até o momento, possui poucas áreas sombreadas, situação que tende a mudar nos próximos anos com o crescimento das árvores. Por causa dessa condição, será considerada para análise atual, arborização de 50% de média.

Quadro 12: Aspectos da avenida Nóide Cerqueira

AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA	
<b>1 - VIA, DADOS GERAIS</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
COMPRIMENTO GERAL	8.000m
LARGURA MÉDIA GERAL (VIA+CANTEIRO+VIA)	36,0m
LARGURA MÉDIA VIA	12,0m (SUBDIVIDIDOS EM 3 FAIXAS CADA)
<b>2 - CANTEIRO CENTRAL</b>	<b>DIMENSÃO (METRO)</b>
LARGURA MEDIA	12m
COMPRIMENTO CANTEIRO ARBORIZADO <sup>1</sup>	
COMPRIMENTO CANTEIRO TOTAL <sup>2</sup>	7.500m
<sup>1</sup> A ARBORIZAÇÃO É COMPOSTA POR PALMEIRAS, ARBUSTOS E ÁRVORES AINDA PEQUENAS, EM SUA MAIORIA, POIS AINDA ESTÃO EM FASE DE CRESCIMENTO. POR ISSO, O CANTEIRO DA AVENIDA ATÉ O MOMENTO POSSUI POUCAS ÁREAS SOMBREADAS, SITUAÇÃO QUE TENDE A MUDAR NOS PRÓXIMOS ANOS. TENDO EM VISTA ESTA SITUAÇÃO, SERÁ CONSIDERADO ATUALMENTE UMA ARBORIZAÇÃO DE 50% DE MÉDIA	
<sup>2</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM AS INTERRUPÇÕES POR RUAS	
<b>3 - PASSEIOS LATERAIS</b>	<b>DIMENSÃO</b>
LARGURA MEDIA	> 1,5m (ADEQUADA À NORMA) <sup>1</sup>
COMPRIMENTO PASSEIO TOTAL AVENIDA (AMBOS LADOS) <sup>2</sup>	15.000m
COMPRIMENTO TOTAL PASSEIO SOMBREADO POR ÁRVORES	110m, MÉDIA DE 22 ÁRVORES (0,7% DO COMPRIMENTO TOTAL)
<sup>1</sup> MESMO COM DIMENSÃO ADEQUADA, APRESENTA PROBLEMAS EM RELAÇÃO À ACESSIBILIDADE, COMO DESNÍVEL E PARTE ESBURACADA	
<sup>3</sup> MEDIÇÃO JÁ SEM INTERRUPÇÕES POR RUAS	
<b>4 - TRAFEGABILIDADE PARA PEDESTRE</b>	<b>QUANTIDADE</b>
FAIXA PEDESTRE TOTAL <sup>1</sup>	04 UNIDADES <sup>2</sup>
PASSARELA	NÃO HÁ
MÉDIA COMPRIMENTO/PASSAGEM PEDESTRE	1.600m
<sup>1</sup> INTERLIGANDO UM EXTREMO A OUTRO DA AVENIDA	
<sup>2</sup> 03 UNIDADES ENCONTRAM-SE NO PRIMEIRO KM DA VIA, NA ÁREA MAIS URBANIZADA	
<b>5 - TIPO DE USO DAS EDIFICAÇÕES DO ENTORNO</b>	
RESIDENCIAL	CASAS ISOLADAS, CONDOMÍNIOS
COMÉRCIO	RESTAURANTES, BARES, FARMÁCIAS, CLÍNICAS, LOJAS VARIADAS
SERVIÇO	CLÍNICAS, IGREJA, ESCOLA, ACADEMIA, POSTO DE GASOLINA, OFICINAS
OBS: HÁ PREDOMINÂNCIA DE ÁREAS RESIDENCIAIS.	
<b>6 - LAZER /ESPORTE PÚBLICOS</b>	<b>QUANTIDADE</b>
CANTEIRO CENTRAL <sup>1</sup>	01 UNIDADE
<sup>1</sup> HÁ PISTA DE COOPER, PARQUE INFANTIL, QUIOSQUE	
OBS: HÁ TRÊS CENTROS ESPORTIVOS NO TRAJETO DA AVENIDA, PORÉM, TODOS SÃO PARTICULARES	

Fonte: elaborado pela autora (2018)

**Figura 3. 56: Vias e canteiro, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Os passeios possuem larguras adequadas à norma, sua infraestrutura é a melhor dentre as avenidas pesquisadas. Porém, mesmo assim, foram encontrados obstáculos nos passeios, utilizados para estacionamento de veículos (Figura 3.57). Apenas 0,7% da extensão do passeio é arborizada. Só foram encontradas vinte e duas árvores em seu percurso, o que torna desconfortável a caminhada em quase toda sua totalidade.

**Figura 3. 57. Passeios com obstáculos, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)



Foram encontradas quatro faixas de pedestres, o que gera uma média de 1.600,00m de caminho por faixa. Três das faixas encontram-se no primeiro quilômetro da via, na área mais urbanizada e a quarta no final, nas proximidades da BR 324. O imenso trecho sem passagens fica na área com características rurais, ainda carente de empreendimentos imobiliários.

Assim como as avenidas mais novas, a maior parte das edificações é de uso residencial, compostas por casas isoladas e condomínios fechados. Porém, a maior parte do seu entorno, principalmente a partir do terceiro quilômetro – partindo do Anel de Contorno – encontra-se ainda com terrenos livres, sem ocupação.

Há dois *shoppings centers* em construção, que, após serem finalizados, acredita-se que a ocupação da avenida irá mudar consideravelmente. Em relação ao lazer e esporte, o canteiro central apresenta algumas opções de atividades, como pista para *cooper*, quiosque e parque infantil sendo muito utilizados pela população (Figura 3.58). Há três centros esportivos no entorno, porém, todos são particulares.

**Figura 3. 58: Vias e canteiro, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

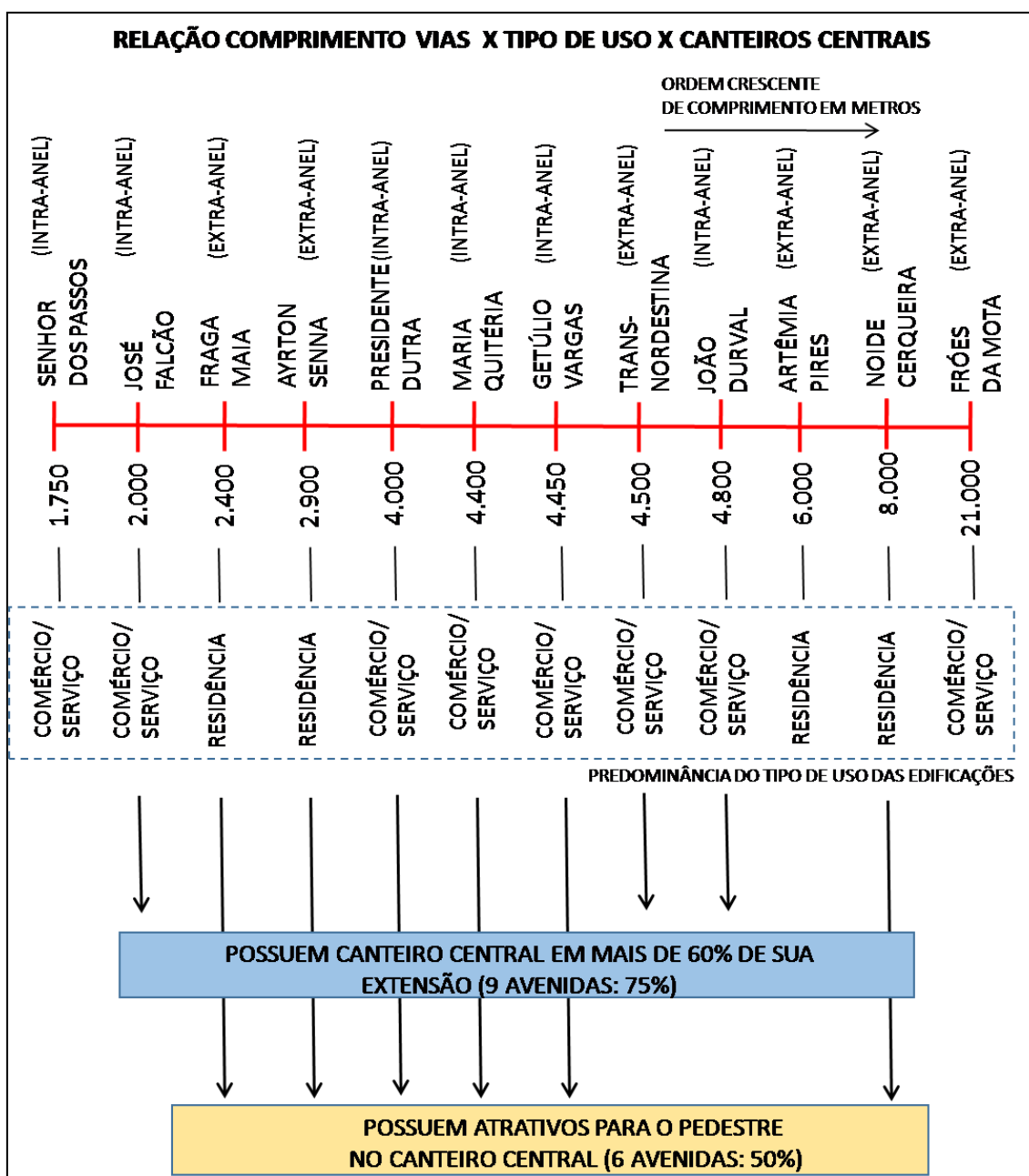
Por ser uma avenida ampla, larga e de uma qualidade estrutural superior às demais, e por ainda não possuir um fluxo intenso de veículos, é utilizada para a prática de diversas modalidades esportivas, como *skate*, patins, ciclismo, caminhada e corrida. Eles utilizam a pista de *cooper* no canteiro central, a ciclofaixa na lateral da via e a

própria via – todo seu percurso- como local para a prática esportiva. A caminhada nos passeios laterais é desconfortável pela pouca arborização, sendo utilizados apenas no início da manhã, horário de pouca insolação.

### 3.13 Transformação das avenidas: divergências e convergências.

Depois de analisar o desenho das principais avenidas individualmente, foram realizadas sínteses e comparações dos itens investigados entre elas, como mostra a relação esquematizada na Figura 3.59.

Figura 3.59: Esquema da relação comprimento vias, tipo de uso e existência de canteiro central



Fonte: Elaborado pela autora (2018)

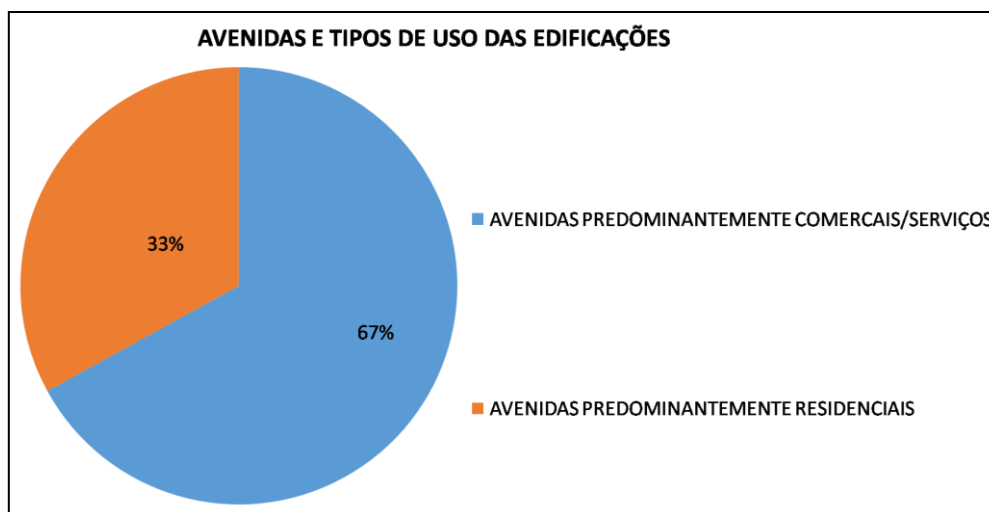
A Figura 3.59 sintetiza algumas das informações obtidas nos quadros. As avenidas estão em ordem crescente de comprimento, variam de 1.750m a 21.000m. Mesmo com a larga amplitude, o grau de importância para a urbe entre elas são equivalentes, sejam as mais curtas sejam as mais compridas.

Os canteiros centrais independem do comprimento e do tipo de uso que possuem, pois há avenidas extensas e curtas, com ou sem canteiros, não há padronização. Das doze estudadas, nove os possuem em mais de 60% de sua extensão, o que representa 75% do total.

Apenas seis delas apresentam, nos canteiros, espaços com atrativos para pedestres, a Fraga Maia, Ayrton Sena, Presidente Dutra, Maria Quitéria, Getúlio Vargas e Nóide Cerqueira. Estas representam 50% do total investigadas. Três delas situam-se na região intra-anel e três na área externa.

Os tipos de usos das edificações variam entre residencial, comercial e serviço. Apenas a Eduardo Fróes da Mota apresenta também área industrial. De acordo com a predominância do uso de cada uma, para este trabalho, foram analisadas suas características de uso e ocupação do solo, se são tipicamente residenciais, comerciais e de serviços (Gráfico 1).

**Gráfico 1: Tipos de uso das edificações**



Fonte: elaborado pela autora (2018)

A maioria das avenidas apresenta predominância de uso comercial e de serviços, representando 67% das pesquisadas, são as avenidas Senhor dos Passos, José Falcão, Presidente Dutra, Getúlio Vargas, Transnordestina, João Durval, Maria Quitéria e Eduardo Fróes da Mota. Apenas 33% são tipicamente residenciais, no caso, as avenidas

Fraga Maia, Ayrton Sena, Artêmia Pires e Nóide Cerqueira. Vale ressaltar que todas elas foram inauguradas neste século e situam-se na região externa ao Anel Viário.

Considerando esse fato, assim como ocorreram com as mais antigas vias do centro como a Getúlio Vargas e Senhor dos Passos, as atuais com predominância residencial podem se transformarem futuramente em avenidas de uso misto, modificando os usos das edificações, favorecendo a descentralização do comércio e serviços.

Foi verificado que as vias interferem no desenho urbano local, afetando significativamente a escala das unidades de vizinhança. As avenidas se entrelaçam na cidade, seccionam o desenho, repartindo-o, fortalecendo dessa maneira as linhas de passagens de veículos. Elas predominam e interferem na dinâmica dos ambientes urbanos formados pelos bairros. A passagem de uma nova via por esses territórios acaba interferindo na relação de vizinhança.

Como menciona Carlos Nelson Santos (1988), a Unidade de Vizinhança é formada por 9 quarteirões, sendo que cada uma é composta por 20 a 48 lotes. O conjunto de 4 dessas unidades formam um bairro. O conceito de vizinhança se assemelha ao de bairro, só que em escala menor. Há além dos lotes residenciais, um centro, prédios públicos, zonas mistas de uso, áreas de lazer, áreas verdes, locais de encontro, uma proposta de relação harmoniosa do desenho urbano, que podem ter desenhos uniformes ou não para que os moradores possam ter um melhor diálogo com a cidade e seus vizinhos.

Rego (2017) adota e complementa o conceito de Mumford (2000) sobre unidade de Vizinhança, afirmando que:

Fora definida como um setor urbano que acomodava organicamente a população necessária para o funcionamento de uma escola primária, configurado de modo que nenhuma criança caminhasse além de meia milha até a escola – aproximadamente 800 metros –, de preferência sem ter que cruzar sequer uma via de tráfego importante. Além de (1) escola e (2) parque e área de lazer, a unidade de vizinhança deveria acolher (3) pequenas lojas para promover o comércio local necessário ao (4) ambiente residencial. (REGO, 2017, p.402).

Adotando o conceito de Rego (2017), e complementando com o exemplificado por Santos (1988), entende-se que a Unidade de Vizinhança é um espaço em que as pessoas possuem uma relação mais próxima, proporcionada por um espaço mais acolhedor, acessível pela distância em que elas se encontram no próprio dia-a-dia, nos pequenos centros comerciais de serviço, nas praças e locais de lazer.

Em Feira de Santana essa relação da escala é constantemente interrompida a cada abertura de avenida que, com características semelhantes, priorizam o fluxo de veículos. Entende-se que a circulação desse meio de transporte é importante, porém, não deve ser priorizada, já que assim o morador perde seu contato com o próximo, com o entorno e conseqüentemente com a cidade.

Em relação às vias residenciais, estas possuem características semelhantes em suas transformações. As mais antigas que eram tipicamente residenciais, com características acolhedoras em seus traçados, atualmente encontram-se com tipo de uso predominantemente comercial. As mais novas, ainda consideradas residenciais, são formadas, em sua maioria, por condomínios fechados ou por casas isoladas em que as unidades de vizinhança concentram-se no próprio condomínio, ou em uma pequena área do entorno das casas. Nas mais antigas, a relação da escala era possível acontecer nas próprias vias, que, por possuírem características mais pacatas e seus traçados menos voltados ao fluxo de veículos, permitiam existir maior relação das pessoas entre si e com o ambiente urbano. Já nas vias atuais residenciais, os traçados não são favoráveis a essa relação, estando cada vez mais direcionadas ao fluxo de veículos, impedindo dessa maneira, o contato mais próximo entre os vizinhos.

Na origem, a unidade de vizinhança proporcionaria aos seus residentes mais espaço livre, oportunidade de lazer e estabelecimentos escolares e comerciais em uma área autossuficiente, na medida em que não seria necessário percorrer longas distâncias para satisfazer as necessidades básicas. A ideia de unidade de vizinhança estava baseada na premissa de que, com uma tal configuração, os seus residentes naturalmente se associariam em prol de fins coletivos, e dessa configuração brotaria um senso de comunidade mais forte. (REGO, 2017, p.403).

As áreas autossuficientes mencionadas na citação apresentam curtas distâncias entre os centros da própria unidade, baixa densidade populacional, separação entre automóveis e pedestres, hierarquização do sistema viário. Estes espaços são prejudicados com a abertura de grandes vias, que seccionam os ambientes, tornam os trajetos mais distantes, interrompendo a configuração urbana. Vale destacar que além do desenho urbano favorável ao seu funcionamento, as unidades precisam possuir também equipamentos que justifiquem, contribuam e fortaleçam a relação da vizinhança. De acordo com Gehl,

Em ruas estreitas e espaços pequenos, podemos ver os prédios os detalhes e as pessoas ao redor a curtas distâncias. Há muito que assimilar, há muitos prédios e atividades que experimentamos com

grande intensidade. Percebemos a cena como calorosa, pessoal e convidativa. (GEHL,2015, p. 51).

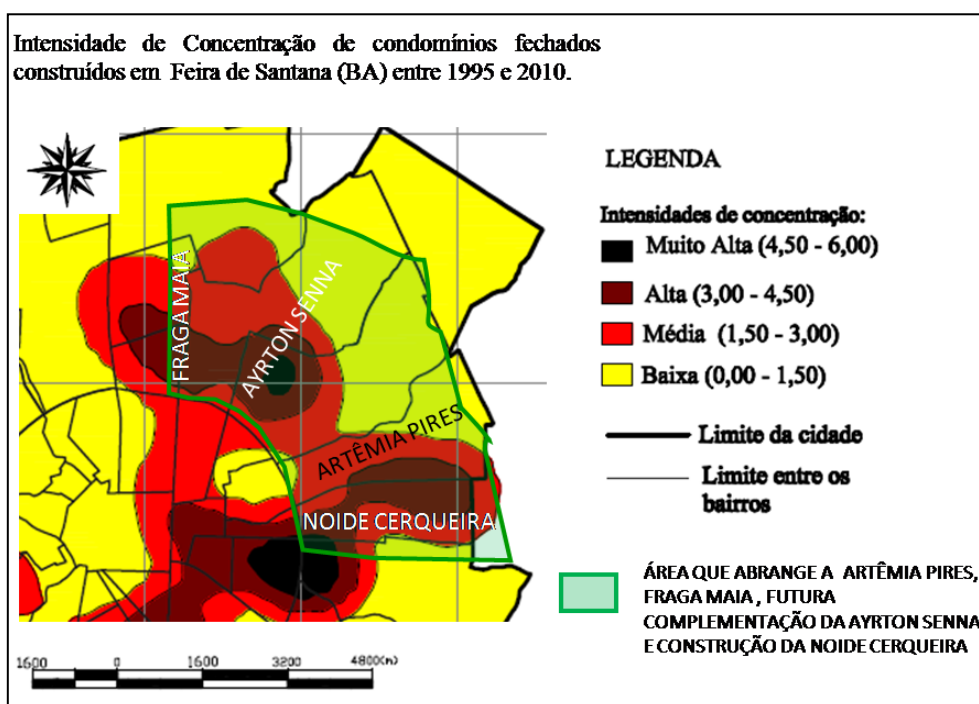
Concordando com o autor, uma escala mais reduzida das ruas cria ambientes mais próximos e acolhedores entre as pessoas. É o que não acontece quando uma unidade é interrompida por largas vias que destroem essa escala de vizinhança.

As avenidas quando abertas, impedem a formação dos núcleos de vizinhança, dos pequenos centros comerciais e de lazer no centro dos bairros que deveriam atender basicamente a seu entorno imediato. Rego (2017) também afirma que as vias internas de menor fluxo devem desencorajar às externas, geralmente arteriais.

Em Feira de Santana, as avenidas contribuem também para a formação de grandes centros e empreendimentos no seu percurso, que são direcionados à toda a cidade em geral e às pessoas que transitam com veículos, e não aos pequenos núcleos dos bairros, tão importantes para a formação da escala da unidade. Trata-se de uma transformação do desenho urbano imposta pelas autoridades que incentiva o aumento do sistema viário e o uso do veículo automotor.

Outro ponto que contribui para redução das unidades na cidade é a formação dos condomínios fechados. A Figura 3.60, fruto do estudo de Santos (2012) sobre a distribuição desses condomínios na zona urbana de Feira de Santana entre 1995 e 2010, mostra que mesmo antes da complementação da Ayrton Senna e construção da Nóide Cerqueira, a região envolvendo a Artêmia Pires e a Fraga Maia já possuía alta concentração de condomínios fechados. Na área destacada, atualmente, predominam residências e, as avenidas que se ali se situam, são consideradas vetores de crescimento, responsáveis também pela expansão urbana.

Figura 3. 60: Intensidade de concentração dos condomínios fechados (1995-2000)



Fonte: Santos (2012, p.55), modificado pela autora

A arborização é escassa nas calçadas de todas as avenidas pesquisadas. Varia de 0,7% a 7,5% do comprimento total dos passeios, valores baixos levando em consideração que Feira de Santana é uma cidade que necessita de elementos que proporcionem conforto térmico, já que apresenta altas temperaturas durante o ano. Segundo dados da Estação Climatológica da Universidade Estadual de Feira de Santana (2018), a temperatura média anual da cidade é de 24° C, porém, no verão pode chegar a mais de 40°C. A avenida que apresenta pior situação em relação à arborização nos passeios é a Nóide Cerqueira, uma das mais novas da cidade. A com melhor situação, que também não é ideal, é a José Falcão, com 7,5%. Além da falta de arborização, todas as vias apresentam problemas na estrutura de partes das calçadas, com pisos irregulares, esburacados, estreitos e descontínuos.

Os passeios da Nóide Cerqueira são os que exibem melhores condições relativas à sua estrutura física, e, apesar de se constatarem alguns trechos com problemas, no geral, apresentam boas condições de mobilidade urbana. Importante destacar que, nas demais avenidas, apesar dos problemas encontrados, as calçadas também apresentam boa parte em condições ideais, projetadas adequadamente, com dimensões de acordo com as exigências da legislação, como a NBR 9050 e o Plano Diretor.

Tratando-se das passagens de pedestre, em todas as vias analisadas, a que apresentou uma média de menor distância de uma passagem à outra foi a Senhor dos

Passos, com 83,33m, conforme mostra Figura 3.61. Nesse caso, o pedestre, entre as faixas, encontra-se a uma distância média de 41,6m, inferior à mencionada na CTB/2013, de 50m, como descrito no início deste capítulo.

Figura 3. 61: Esquema da relação tipo de avenida, distância intervalo entre travessias, tipos de uso e localização

RELAÇÃO: TIPO DE AVENIDA X DISTÂNCIA INTERVALOS ENTRE TRAVESSIAS X TIPO DE USO X LOCALIZAÇÃO		
SENHOR DOS PASSOS (COLETORA)	83,33	COMÉRCIO/ SERVIÇO
GETÚLIO VARGAS (ARTERIAL)	134,84	COMÉRCIO/ SERVIÇO
PRESIDENTE DUTRA (EXPRESSA)	173,91	COMÉRCIO/ SERVIÇO
MARIA QUITÉRIA (ARTERIAL)	244,44	COMÉRCIO/ SERVIÇO
JOSÉ FALCÃO (EXPRESSA)	250,00	COMÉRCIO/ SERVIÇO
JOÃO DURVAL (ARTERIAL)	400,00	COMÉRCIO/ SERVIÇO
FRAGA MAIA (ARTERIAL)	800,00	RESIDÊNCIA
TRANSNORDESTINA (ARTERIAL)	1.125,00	COMÉRCIO/ SERVIÇO
ARTÊMIA PIRES (ARTERIAL)	1.200,00	RESIDÊNCIA
AIRTON SENNA (ARTERIAL)	1.450,00	RESIDÊNCIA
NOIDE CERQUEIRA (ARTERIAL)	1.600,00	RESIDÊNCIA
FRÓES DA MOTA (EXPRESSA)	7.000,00	COMÉRCIO/ SERVIÇO

ORDEM CRESCENTE EM METROS DE DISTÂNCIA ENTRE FAIXAS DE TRAVESSIA

INTRA-ANEL

EXTRA-ANEL

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

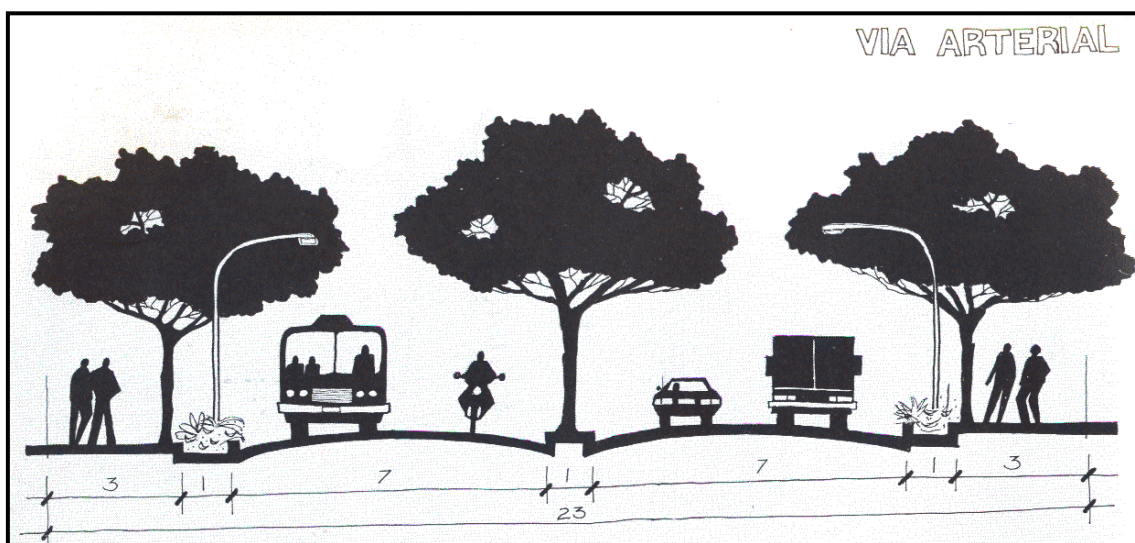
A Figura 3.61 revela informações que levam às seguintes conclusões: as avenidas que apresentam menores distâncias de intervalo entre faixas de travessias (de 83,33m a 400,00m) situam-se na região interna ao Anel Viário, e todas elas apresentam predominância de uso comercial e de serviços. As mais centrais são a Senhor dos Passos, Getúlio Vargas e Presidente Dutra. Nelas, há intenso movimento de pedestres e



de veículos durante todo o dia, o que exige um maior número de faixas de passagem. Quanto mais centrais, maior o número de faixas no traçado.

Das doze avenidas estudadas, pela classificação da lei de uso do solo de Feira de Santana (Lei 086/2014), apenas uma é coletora, a Senhor dos Passos - embora possua características de via arterial como já descrito anteriormente - nove são arteriais e duas expressas. São consideradas, dentre outras não citadas neste trabalho, as principais da cidade, por fazerem parte de uma importante rota urbana de fluxo. Carlos Nelson Santos comentava as vantagens da hierarquização do sistema viário, “podendo as vias locais e as coletoras serem usadas para estacionamento e as arteriais sofrerem tratamento especial para facilitar o escoamento de tráfego.” (SANTOS, 1988, p. 37). Todas as vias estudadas, embora com classificação diferenciada, apresentam priorização para os veículos, estando interligadas e direcionadas para este fim. Mas, conforme o autor, o “tratamento especial” também deve beneficiar o pedestre, como retrata seu desenho na Figura 3.62.

Figura 3. 62: Esboço ilustrativo de uma via arterial



Fonte: Santos (1988, p. 37)

Mesmo sendo via arterial, com proposta de melhorar o fluxo de veículos, as avenidas devem possuir áreas para o pedestre, com passeios amplos e arborizados, ambiente urbano lamentavelmente ausente em grande parte das vias estudadas, principalmente pela carência de arborização nos passeios.

Dando continuidade às observações sobre passagens para pedestres, todas as avenidas situadas externamente ao Anel Viário apresentam extensas distâncias entre as passagens (800,00m a 1.600,00m), obrigando o pedestre a cruzar as vias sem segurança. Mesmo todas sendo predominantemente residenciais, com exceção da Transnordestina,

elas também comportam serviços e comércios que exigem uma melhor sinalização para passagens. A Eduardo Fróes da Mota é a mais precária em relação à quantidade de passagens, tendo características similares a de uma rodovia, o que justifica ainda mais sua exclusividade aos veículos. As vias Ayrton Senna e Nóide Cerqueira apresentam na maior parte de seu trajeto, áreas ainda sem ocupação, justificando assim, a carência de faixa de pedestre nesses lugares.

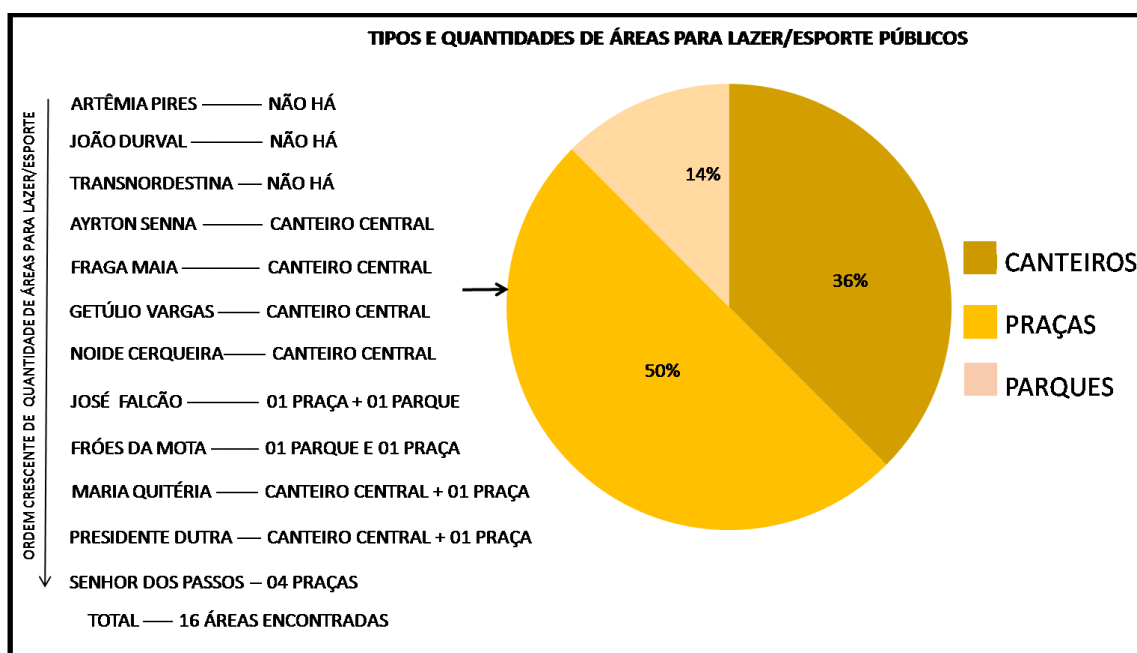
Em relação à largura das vias e fluxo veículos, as mais movimentadas concentram-se internamente ao anel. Todas são largas, com duas a cinco faixas de circulação por via. Percebe-se que, quanto mais largas, maior e mais intenso é o movimento. Entende-se que, para a melhoria do fluxo de veículos na cidade, é necessário estruturar alternativas que favoreçam a diminuição da quantidade e intensidade de veículos nas ruas, como por exemplo, o incentivo ao transporte intermodal.

Tratando-se do lazer e esporte, os canteiros centrais que apresentam atrativos para os pedestres são as opções que mais interagem em seus desenhos com as avenidas, pois a tornam mais dinâmica, atrativas e humanizadas, já que a acompanham em parte de seu percurso. Em Feira de Santana, eles são também as opções mais completas de atividades, pois, apesar de se fazerem presentes em apenas seis, das doze avenidas estudadas, apresentam variados atrativos, como pista de *cooper*, de ciclismo, parques infantis, equipamentos de ginásticas e quiosques.

Todas as praças encontradas - em número de sete - são pontuais nos trajetos das avenidas, sendo mais presentes na Senhor dos Passos, que, embora sem canteiro central, concentra quatro praças em seu desenho urbano. Os parques urbanos, assim como os canteiros, também são amplos, e, além de possuírem lagoas em suas áreas, apresentam variadas opções de lazer. Porém, apesar de estarem posicionados no entorno, assim como as praças, não dinamizam seu trajeto das vias.

O Gráfico 2 quantifica as áreas de lazer/esporte, sem avaliar qualitativamente cada uma delas. Apesar de o número de praças encontradas ser maior, elas são pequenas e oferecem poucas opções de atividades ao pedestre. Os canteiros são as opções mais completas, por apresentarem maior número de atividades.

Gráfico 2: Tipos e quantidades de áreas para lazer e esporte



Fonte: Elaborado pela autora (2018)

A Norma Brasileira de certificação, a ISO 37120, de 2017, define alguns parâmetros de análise para a qualidade de vida das cidades, e neles estão incluídos os espaços recreativos, de lazer e áreas verdes, ambientes explorados nesta pesquisa. A referida norma avalia o desenvolvimento sustentável de comunidades através de indicadores para serviços urbanos e qualidade de vida. Mede o desempenho de forma comparável e verificável, independentemente do tamanho da cidade, localização ou nível de desenvolvimento. Engloba avaliadores de dezessete áreas, que possuem indicadores divididos em essenciais, de apoio e de perfil<sup>29</sup>.

Dentre as áreas avaliadas, as que serão utilizadas aqui neste trabalho por estarem de acordo com o objetivo deste estudo são as de recreação, planejamento urbano, e de transporte. Este último será descrito posteriormente. Os indicadores são indispensáveis para direcionar e avaliar o desempenho da gestão dos serviços e qualidade de vida urbana. De acordo com a norma:

Recreação é um aspecto importante da vida da cidade, contribuindo para a saúde dos cidadãos e para a vitalidade da cidade. A recreação é

<sup>29</sup> De acordo com a NBR ISO 37120 (2017), os indicadores essenciais são requeridos para demonstrar o desempenho da prestação de serviços urbanos e qualidade de vida; indicadores de apoio são indicadores que são recomendáveis para demonstrar o desempenho da prestação de serviços urbanos e qualidade de vida; os indicadores de perfil são indicadores que fornecem estatísticas básicas e informações do contexto para auxiliar a identificação de quais cidades são interessantes para comparações aos pares. Indicadores de perfil são utilizados como uma referência informativa.

um serviço que muitas cidades fornecem através de um departamento de parques e recreação ou de escritórios relacionados. (NBR ISO 37120, 2017, p.38).

O requisito recreação possui como indicadores de apoio, a área, em metros quadrados, de espaços públicos de recreação cobertos e ao ar livre per capita. Os ambientes de lazer mencionados e detectados neste trabalho como parques urbanos, canteiros e praças são necessários para a avaliação deste item, que é um dos medidores da qualidade de vida urbana. Porém, para quantificá-los, determinar-lhes o valor exato e para futura avaliação da cidade, juntamente com os outros requisitos, é necessário um trabalho mais minucioso e completo, com pesquisa detalhada desses ambientes urbanos, que não será realizada aqui, já que não é o propósito desta investigação. Foi verificado que esses ambientes, com exceção dos canteiros centrais em algumas avenidas, são escassos no trajeto dessas vias, o que influencia diretamente na avaliação do desenvolvimento sustentável da cidade.

O requisito de Planejamento Urbano avalia como indicador essencial as áreas verdes (hectares) por 100.000 habitantes e como indicadores de apoio, o número de árvores plantadas anualmente também por 100.000 habitantes, a porcentagem de área de assentamentos informais em função da área total urbana e a relação emprego /habitação. Este trabalho por tratar também da importância da área verde urbana no planejamento da cidade, o indicador essencial e o de apoio relativo às árvores plantadas serão destacados para a análise. De acordo com a norma:

A quantidade de área verde, parques naturais e seminaturais e demais espaços abertos é um indicador de quanto espaço verde a cidade possui. As áreas verdes realizam importantes funções ambientais em um ambiente urbano. Elas melhoram o clima urbano, capturam poluentes atmosféricos e melhoram a qualidade de vida, proporcionando lazer para os habitantes urbanos. (NBR ISO 37120, 2017, p.60).

A norma destaca a importância desses espaços para a cidade, seus benefícios para o clima, conforto ambiental e conseqüentemente, para a melhoria da qualidade de vida humana. Esta investigação revelou carência das áreas verdes nos espaços estudados, principalmente nos passeios de todas as avenidas. Apenas os canteiros centrais de algumas delas possuem ambientes arborizados, tão essenciais para a cidade.

A própria norma descreve a importância desses elementos, “árvores, em um contexto urbano, são frequentemente citadas como uma ferramenta importante na redução dos impactos das mudanças climáticas, devido ao seu papel na remoção de dióxido de carbono da atmosfera” (NBR ISO 37120, 2017, p.61). Elementos

fundamentais para proporcionar conforto ambiental e melhoria na qualidade de vida da população.

Vale destacar o grau de importância dos espaços de lazer, recreação e das áreas verdes, tão essenciais para o desenvolvimento sustentável e qualidade de vida urbana que são incluídos como medidores para a avaliação da referida ISO.

Em relação ao esporte na cidade, a prática esportiva como caminhadas, é indicada para ser realizada na maioria dos canteiros centrais, já que grande parte dos passeios apresenta problemas na estrutura e desconforto ambiental. Para a atividade nas próprias vias como a corrida de rua, ciclismo, uso de *skate* e patins, são indicadas as avenidas mais novas, com melhor qualidade estrutural e menor fluxo de veículos, com exceção da Artêmia Pires, que possui vias estreitas e reduzido espaço para os esportistas. A mais utilizada é a Nóide Cerqueira, cujas características são mais apropriadas para as referidas práticas.

Importante destacar que a pouca oferta de parques urbanos arborizados ou de centros esportivos públicos com extensas pistas de *cooper*, de ciclismo, *skate* ou de outras modalidades, obriga os esportistas a utilizarem as vias e disputarem com os veículos espaços para suas atividades.

Essas atividades praticadas em áreas apropriadas da cidade, com arborização, segurança e pavimentação adequadas geram um contato maior do esportista com a natureza, paisagem urbana e meio ambiente, trazendo benefícios para a saúde e proporcionando uma melhoria na qualidade de vida. Esse contato urbano gera maior conexão e aproximação entre usuário e cidade, contribuindo para que ele usufrua do ambiente, podendo assim apreciar e explorar o desenho urbano local.

Jan Gehl (2015) comenta em sua produção sobre a importância de caminhar na cidade. De acordo com ele, os pedestres “têm tempo e disponibilidade para estudar o edifício de perto, assim como observar montanhas à distância. Podem interagir com outras pessoas tanto à distância como bem de perto” (GEHL, 2015, p. 43). A prática da atividade física permite uma maior relação e aproximação entre as pessoas e delas com a cidade.

Tratando-se das falhas nos desenhos, percebe-se que as mais novas avenidas, como a Artêmia Pires, Fraga Maia, Ayrton Senna e Nóide Cerqueira contemplam alguns dos problemas encontrados nas mais antigas. Em todas, há carência de pistas de desaceleração nos retornos, trechos das pistas e passeios com problemas de estrutura,

edificações sem respeitar aos recuos exigidos pela lei, pouca arborização, entre outros. Ou seja, a prática do desenho urbano não enseja que as novas experiências sejam mais efetivas.

Relativamente a alguns parâmetros estabelecidos na legislação de Uso e Ocupação do Solo, a Lei 086/2014, entre outras funções já mencionadas e discutidas no capítulo anterior deste trabalho, ela classifica hierarquicamente as vias e indica os parâmetros urbanísticos como Índice de Utilização (IU), índice de Ocupação (IO), Índice de Permeabilidade (IP), Recuo (R) e Gabarito de Altura (GA)<sup>30</sup>. Para tais classificações, divide a cidade em dez zonas urbanas.

Os IU variam de acordo com as zonas. Aquelas com predominâncias comerciais possuem índices maiores, no caso com valor de 4,0. As zonas com predominância residencial possuem IU variando de 3,0 a 3,5 na região intra anel e 2,5, em toda a área extra anel. Tal fato favorece o interesse dos grandes empreendedores imobiliários em adquirir lotes na região interna ao Anel Viário, já que podem construir edificações com áreas maiores.

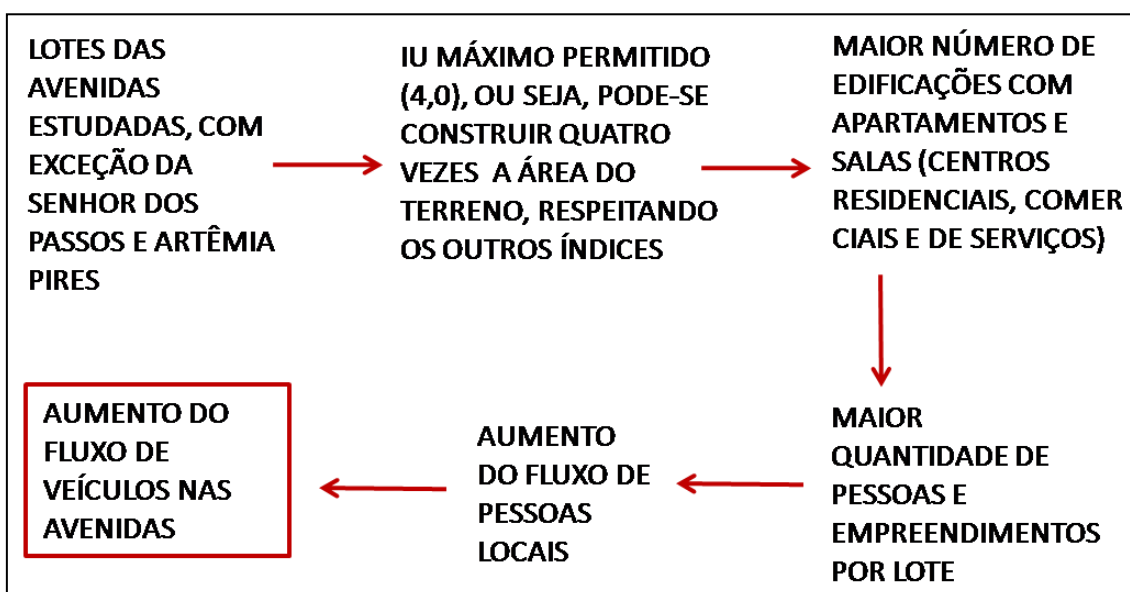
Todas as avenidas estudadas, com exceção da Senhor dos Passos e Artêmia Pires estão inseridas em uma zona específica, a Zona 6, possuindo IU de valor 4,0 para as edificações que estiverem acesso diretamente ligadas às essas vias, independentes se estão situadas na região interna ou externa ao anel. Esse fato justifica o grande adensamento populacional nos lotes desses lugares, que são compostos na sua maioria por edificações residenciais, comerciais ou de serviços, e geram, conseqüentemente, um intenso fluxo de veículos na região. A Figura 3.63 esclarece esquematicamente essa situação.

Já os Índices de Ocupação variam de 0,5 a 0,9, de acordo com o tipo de uso da edificação em cada zona específica. As comerciais e de serviços possuem valores maiores, variando entre 0,7 a 0,9, a depender da zona, ou seja, podem ocupar maiores espaços nos lotes para construção dos empreendimentos.

---

<sup>30</sup> De acordo com a Lei 086/2014, IU é a relação numérica entre a área de construção permitida e a área do lote; IO é a relação entre a projeção da edificação sobre o terreno e a área do lote, expressa em valores percentuais; IP é o percentual mínimo de área descoberta e permeável do terreno em relação a sua área total, contribuindo para o equilíbrio climático e propiciando alívio para o sistema público de drenagem urbana; Recuo é a menor distância estabelecida pelo Município entre a edificação e a divisa do lote onde se situa, a qual pode ser frontal, lateral ou de fundos; GA é distância vertical entre o nível do passeio na mediana da testada do lote e o ponto mais alto da edificação.

Figura 3. 63: Esquema do Índice de Utilização nas Avenidas



Fonte: Elaborado pela autora (2018)

Os Índices de Permeabilidade mínimos variam para os tipos de uso, independente das zonas em que estão locados, sendo para construções comerciais valor de 0,1; residenciais e de uso misto, valores de 0,2; industriais e institucionais valores de 0,3. De acordo com esses dados, conclui-se que além do centro comercial poder dispor de maiores áreas do lote para construção, por lei, tem exigência de área mínima para espaço permeável.

O segundo parágrafo do art. 19 da referida lei diz: “a área permeável mínima obrigatória será dotada de vegetação que contribua para o equilíbrio climático” (LEI 086/2014, p.19). Porém, a mínima área permeável exigida em grande parte dos lotes não é utilizada para vegetação. Por isso também, percebe-se que as avenidas comerciais são áridas, com poucas áreas verdes, tanto nos espaços públicos quanto nos privados.

Em relação aos recuos das edificações, a legislação determina que:

- [...] **b)** quando localizados em terrenos lindeiros à Via Coletora (VC), o recuo frontal mínimo será de 4,00m (quatro metros);
- c)** quando localizados em terrenos lindeiros à Via Arterial (VA), o recuo frontal mínimo será de 6,00m (seis metros);
- d)** quando localizados em terrenos lindeiros à Via (VEx), o recuo frontal mínimo será de 7,00m (sete metros); (LEI 086/2014, p. 21).

As avenidas estudadas variam entre coletoras, arteriais e expressas. Em relação aos recuos das edificações, em todas elas foram encontradas construções sem obedecer aos recuos mínimos exigidos. Seguem alguns exemplos na Figura 3.64.

**Figura 3. 64: Edificações sem recuo frontal mínimo nas avenidas, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Elaborado pela autora (2018)

A Figura 3.64 destaca algumas edificações a pouca distância da linha do passeio, sem respeitar o recuo frontal mínimo. Fato presente tanto nas avenidas mais antigas quanto nas mais novas.

Algumas avenidas centrais, localizadas dentro da poligonal estabelecida pela lei, “definida pelas Ruas: Visconde do Rio Branco; Monsenhor Mário Pessoa; Rio de Janeiro; Dr. João Evangelista; Avenida Padre José Anchieta” (LEI 886/2014, p.21) são isentas de recuos frontais. Dentro dessa área encontra-se a parte central da Senhor dos Passos. Por isso, nela não é exigido recuo de 4,0m, por ser uma via coletora.

As análises realizadas até este momento são os pontos mais importantes para este trabalho, mencionados e especificados pela lei. Vale ressaltar, porém, que a Lei abrange outros temas de relevância, que não serão aqui abordados, por não tratarem especificamente das avenidas.



### 3.13.1 A “Modernização”

As avenidas formam parte do complexo viário. Além de conduzirem o fluxo de veículos, são consideradas novos corredores de descentralização do comércio e serviços, que antes eram concentrados no interior da cidade.

A questão da organização e “embelezamento”, como a preocupação com detalhes das ruas e fachadas das residências, arborização, já retratada por Poppino (1968), na primeira metade do século XX, foi tomando outro rumo a partir da segunda metade do século. O novo progresso está relacionado principalmente ao crescimento econômico, e sua racionalidade em relação à compra, venda e circulação de mercadorias, pessoas e veículos.

Com essa logística, as avenidas vêm sofrendo transformações que não estão proporcionando melhores condições de vida para o pedestre. Seus traçados se assemelham por possuírem largas pistas de circulação destinadas ao fluxo de veículos, com poucas áreas de lazer intercaladas, e reduzidos espaços de convivências.

A Senhor dos Passos, que era uma via residencial, com um desenho acolhedor, se transformou em uma via comercial, quente, com passeios reduzidos e poucas árvores, o que prejudica a qualidade do conforto ambiental para os usuários. Conforme descreve Oliveira (2013) em sua produção, “tornou-se uma avenida eminentemente comercial, irreconhecível aos olhos dos descendentes das elites que, por muito tempo, tiveram aquela parte da cidade como endereço privilegiado” (OLIVEIRA, 2013, p.144). É uma nova paisagem do mesmo local.

A Getúlio Vargas, local de manifestação cultural e social, vem sofrendo constantes modificações em seu desenho, o que gera constantemente uma perda de suas referências culturais e históricas, tornando-a semelhante às outras vias, quase que totalmente direcionada ao fluxo de veículos.

Azevedo (2015) enfatiza esse acontecimento, ao retratar e justificar em seu livro os modelos urbanísticos implantados nas cidades, inclusive em Feira de Santana, como ocorreu na Getúlio Vargas, “são modelos descontextualizados da localidade, não havendo preocupação com os hábitos e culturas locais, com a qualidade da imagem e do desenho urbano” (AZEVEDO, 2015, p.283).

Segundo a autora, Feira de Santana copia modelos de outras cidades, sem se preocupar com a história e valores locais. Com isso, há uma padronização do traçado

urbano, gerando perdas culturais locais. Alinhada a toda essa mudança da paisagem local, atualmente a avenida está passando por outro processo de implantação do BRT, interferindo, dessa maneira, em seu traçado e conseqüentemente na área destinada ao pedestre.

Outras importantes vias, já citadas, também estão passando por transformações em seus desenhos para beneficiar a circulação de veículos, como a construção de trincheiras, duplicação de vias, diminuição do canteiro central e a continuação da proposta de instalação do BRT. Percebe-se que a maioria das intervenções atuais nessas vias está sendo em prol da melhoria do fluxo de veículos. Estes estão sendo priorizados e, com isso, o espaço destinado ao pedestre está cada vez mais reduzido.

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 [...] (CERQUEIRA, 2016, p. 277)

O intenso fluxo de automóveis decorrente do aumento populacional e da própria facilidade atual de se adquirir um veículo, tem tornado as vias cada vez mais congestionadas, e o espaço destinado à circulação dos automóveis mais apertados. As novas avenidas construídas em Feira de Santana estão sendo priorizadas para este fim, atender à grande demanda de veículos.

A autora cita algo necessário, que é a elaboração de um Plano Diretor de Transporte e Trânsito, porém, baseado no estudo das avenidas, fica claro que esse plano deverá ser aliado a uma política de mobilidade urbana para o pedestre. O que se encontra na urbe, na maioria dos caminhos estudados, são vias largas, uma priorização ao veículo e um descaso para com pedestre, seu conforto, e sua necessidade de estar no espaço público atrativo e acolhedor. As áreas destinadas a ele são mínimas e, em grande parte, inadequadas, sejam no canteiro, nos passeios ou nos espaços de lazer.

Na ISO 37120/2017, mencionada anteriormente, além dos requisitos recreação e planejamento urbano já explorados, há também um item relevante para esta pesquisa, que é o transporte. Este requisito traz, como indicadores essenciais de interesse para este estudo, os quilômetros de sistema de transporte público de alta e de média capacidade por 100.000 habitantes, número anual de viagens em transporte público *per*

*capita* e número de automóveis privados *per capita*. Como indicadores de apoio, há porcentagem de passageiros que se deslocam para o trabalho de forma alternativa ao automóvel privado, número de veículos motorizados de duas rodas *per capita*, quilômetros de ciclovias e ciclofaixas<sup>31</sup> por 100 000 habitantes.

De acordo com a referida lei,

Cidades com extensa rede de transporte público tendem a ser geograficamente mais compactas e favoráveis a meios de transporte não motorizado. Uma menor utilização de veículos com único ocupante (SOV – Single Occupancy Vehicles) está cada vez mais relacionada com menor consumo de energia e menos emissões de produtos químicos que produzem fumaça. (NBR ISO 37120, 2017, p.57).

O meio de transporte público utilizado em Feira de Santana é o ônibus coletivo. Há a proposta de implantação do BRT com a utilização do mesmo tipo de transporte, não existindo na cidade outro sistema, como de trem ou metrô. A ausência dessas outras modalidades, inclusive a carência de ciclovias ou ciclofaixas na maioria das avenidas, conforme foi verificado na pesquisa, causa impacto na mobilidade urbana. A falta desses sistemas de transportes e a ausência de estações intermodais impossibilitam a conexão ônibus – metrô - bicicleta, que facilitaria e melhoraria a locomoção pela cidade. A população é condicionada a utilizar apenas um tipo de transporte público ou os seus automóveis privados - o que geralmente acontece - aumentando assim o fluxo de veículos na malha viária. Esse fato se justifica por Feira de Santana ser pouco compacta, sendo propícia à produção de maior consumo de energia.

Um sistema de transporte que é propício ao uso da bicicleta pode colher muitos benefícios em termos de congestionamento de tráfego reduzido e melhoria da qualidade de vida. Recompensas econômicas, tanto para o indivíduo quanto para a sociedade também são obtidos através de gastos reduzidos com saúde e redução da dependência da propriedade de automóveis (e os custos resultantes com seguro, manutenção e combustível). Ciclofaixas também exigem investimentos menores em infraestrutura do que em outros tipos de infraestrutura para transporte. Andar de bicicleta tem um menor impacto ambiental. Este indicador fornece às cidades uma medida útil de um sistema diversificado de transporte. (NBR ISO 37120, 2017, p.58).

---

<sup>31</sup> De acordo com a NBR ISO 37120 (2017), ciclofaixas devem referir-se à parcela da faixa de rodagem destinada a bicicletas e diferenciada do restante da via/faixa de rodagem por marcações longitudinais na via. Ciclovias devem referir-se à via independente ou parte de uma via destinada a bicicletas e sinalizada como tal. Uma pista de bicicletas é separada de outras vias ou outras partes da mesma via por formas estruturadas.

Conforme explicitado na norma, a utilização da bicicleta como meio de transporte traz benefícios tanto para a saúde do usuário quanto para a cidade e o meio ambiente. O investimento em pistas apropriadas é menor que para vias de veículos, o que poderia gerar uma economia em diversos fatores urbanos. Em Feira de Santana, não há estrutura que conecte as regiões e bairros através de ciclovias ou ciclofaixas, que estão distribuídas apenas pontualmente em alguns trechos.

Infelizmente, a construção e implantação de grandes avenidas que beneficiem o maior fluxo de veículos, representam para muitos, a modernidade urbana. Estas largas vias estão cada vez mais presentes na cidade, conectando-se umas com as outras, contribuindo para crescimento do sistema viário. Não será possível contabilizar todos os espaços detalhados na norma para calcular o valor exato e verificar a questão da qualidade de vida urbana relacionada ao requisito transporte. É necessário um trabalho específico, mais aprofundado sobre este tema, que não é o propósito desta investigação. Mas, pelos itens descritos na norma percebe-se o quão importante é para a cidade possuir uma eficiente mobilidade urbana, requisito necessário e carente em Feira de Santana, que, pela dimensão e quantidade populacional, necessitaria de um sistema mais eficiente para proporcionar uma melhor qualidade de vida às pessoas.

Em toda a urbe, há poucas áreas para desafogar o fluxo de pessoas ao longo das avenidas, que funcione como um “bolsão”, uma área de circulação maior de pedestre. No geral, há pouco espaço para caminhadas, deixando o pedestre dependente do automóvel. As pessoas, com seus veículos particulares acabam perdendo a oportunidade de vivenciar a cidade e assim, dialogar com o espaço urbano. “Um passeio numa arquitetura feita para 60 km/h é uma experiência sensorial empobrecedora: desinteressante e cansativa.” (GEHL, 2015, p.44). O autor confirma o exposto sobre o empobrecimento da relação das pessoas com a paisagem urbana resultante da sua locomoção na cidade utilizando veículos.

A cidade como um todo carece de áreas arborizadas. Em relação às avenidas, todas apresentam um desconforto térmico e ambiental em sua trajetória. Para que ela seja humanizada em seu trajeto, é necessário que haja nela uma associação de atividades. De acordo com Jan Gehl,

Mas o que a cidade viva realmente precisa é uma combinação de espaços públicos bons e convidativos e certa massa crítica de pessoas que queira utilizá-lo. [...] Na verdade, com frequência, percebe-se que uma alta densidade mal planejada obstrui a implantação de um bom

espaço público urbano, extinguindo assim a vida na cidade (GEHL, 2015, p. 68).

Tanto na avenida, quanto na cidade em uma escala maior, a combinação de espaços convidativos torna o ambiente mais atraente, acolhedor para as pessoas, conforme descreve o autor. Uma praça ou um parque no trajeto da via dinamiza o percurso, torna-o mais agradável e atrativo. Possuir apenas um canteiro central não garante conforto no trajeto. É necessário que haja outros elementos associados, como espaços contemplativos, parques, praças, áreas esportivas, entre outros.

No que diz respeito ao conceito de modernização, principalmente da modificação da malha viária, pelo site da Prefeitura Municipal de Feira de Santana (PMFS) foram retirados alguns trechos de noticiários que descrevem os ideais do poder público em relação a esse processo. Tratando-se da construção de duas novas vias: “ligarão ou facilitarão o acesso à avenida Noide Cerqueira à rua Artêmia Pires, [...] ambas importantes para o tráfego naquela região. As duas novas avenidas significam **modernidade**.” (PMFS, 2013, grifo nosso). Referente às obras em vias existentes, “as obras de duplicação da avenida Francisco Pinto, continuam avançando [...]. As intervenções estão sendo promovidas pelo Governo Municipal, e visam **modernizar** as vias urbanas e facilitar o fluxo de veículos” (PMFS, 2016, grifo nosso).

Referindo-se à implantação de viadutos e trincheiras, “as intervenções estão sendo anunciadas pelo prefeito José Ronaldo de Carvalho [...]. Fazem parte das ações que deverão ser promovidas visando **modernizar** o sistema viário da cidade” (PMFS, 2013, grifo nosso).

Outra reportagem relacionada às trincheiras: “As obras seguem na avenida Maria Quitéria, onde no cruzamento com a Getúlio Vargas, está sendo construída uma trincheira, equipamento que vai **modernizar** o trânsito naquela área com reflexo positivo em todo o centro e bairros próximos (PMFS,2016, grifo nosso). Percebe-se até então, através das citações, que a proposta de modernidade para as vias estão direcionadas à construção de novas vias, melhoria do fluxo de veículos, com intervenções que ampliam a circulação dos automóveis.

Conforme textos destacados, todas essas propostas de intervenções urbanas estão direcionadas à questão da modernidade, ou seja, obras relacionadas à modificação no sistema viário, com objetivo quase que exclusivo de melhoria do trânsito. São ações consideradas positivas, que elevam a importância da cidade. Vale destacar que não foram encontradas reportagens sobre modernização de vias relacionadas à construção de

praças e parques no decorrer das vias, aumento de espaço para pedestre e diminuição do fluxo veículos para possibilitar melhor circulação das pessoas.

Tais atitudes fazem repensar o conceito de modernidade advindo do poder público e das autoridades locais, que permitem a redução das áreas verdes para priorizar automóveis. Essas ações interferem na vida cotidiana dos cidadãos, prejudicando sua qualidade de vida e bem-estar de diversas maneiras como, por exemplo, sua mobilidade urbana. De acordo com Gehl (2015, p. 55) “quando a velocidade nas áreas urbanas aumenta de 5 para 60 ou 100km/h, toda a dimensão espacial aumenta dramaticamente e as imagens e visões da paisagem urbana também se transformam”. É o que vem acontecendo em Feira de Santana, a cidade se modificando para atender à grande demanda automotiva que se destaca e predomina na paisagem urbana.

As avenidas estão cada vez mais direcionadas e pensadas para os veículos. A maioria das atuais intervenções urbanas propõe melhoria de circulação dos automóveis, e o pedestre está cada vez mais excluído desse espaço público, que foi tão utilizado pela população há tempos atrás.

## **4 A Avenida Nóide Cerqueira, seu desenho, funções e reflexo para a cidade**

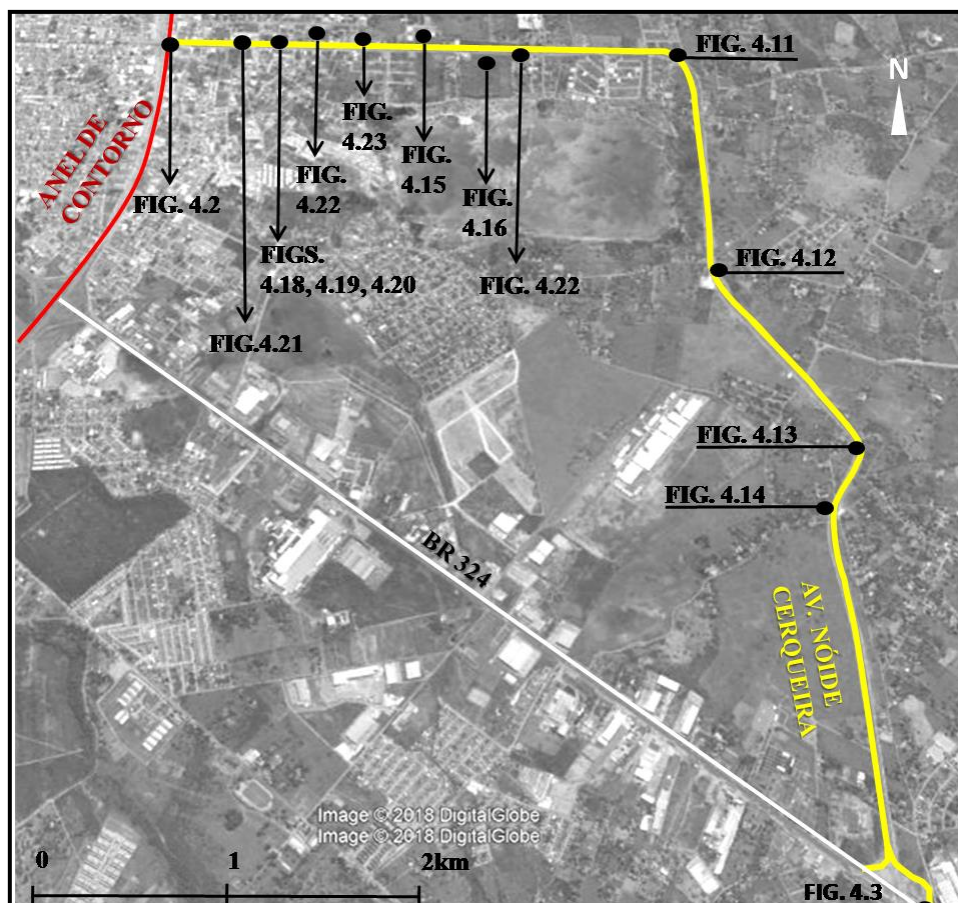
### **4.1 Área de implantação, análise do desenho e funções urbanas**

Antes de iniciar a exploração sobre o desenho da avenida, é importante destacar quem foi Nóide Ferreira de Cerqueira, a pessoa homenageada com o nome da avenida. Ele nasceu em Feira de Santana (BA) no ano de 1940 e faleceu em 1995. Foi advogado atuante na cidade, dirigiu o clube de futebol Bahia de Feira, foi diretor de autarquia, chefiou o Escritório de Planejamento Integrado e comandou algumas Secretarias da cidade, inclusive a de Planejamento (FGV GPDOC, 2017). Foi também vereador e deputado federal. Era uma pessoa influente, e por consideração ao seu trabalho, a Câmara dos Vereadores resolveu homenageá-lo nomeando a avenida.

A Nóide Cerqueira, inaugurada no ano de 2014, é considerada uma extensão da Getúlio Vargas. Possui ligação com três vias, a BR 324 nos dois sentidos, sendo um deles através de viaduto, com o Anel de Contorno e com a Getúlio Vargas também através de um viaduto. A região em que foi construída era, e ainda continua sendo, predominantemente rural, com muitas fazendas de grandes proprietários rurais. Sua construção representou uma nova etapa de crescimento da cidade, e pode ter sido, inclusive, uma estratégia para a ocupação na área externa ao anel, já que, a interna apresenta um intenso adensamento urbano.

Para auxiliar no entendimento e visualização das imagens fotográficas expostas neste capítulo, a Figura 4.1 mostra o local aproximado de cada uma delas.

Figura 4. 1: Demarcação do registro fotográfico exposto neste capítulo, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), adaptado pela autora

Antes da inauguração existia apenas um trecho construído, cerca de seiscentos metros a partir do Anel de Contorno. Uma área já considerada urbanizada com a presença de duas grandes escolas particulares, áreas residenciais e comerciais. Para melhor entendimento e explicação sobre a avenida, fica estabelecido neste trabalho que o início dela se dá no Anel de Contorno (Figura 4.2) e o final no viaduto que comunica com a BR 324 (Figura 4.3).



**Figura 4. 2: Início da Avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

O viaduto de ligação com a Getúlio Vargas e o trecho da avenida retratado na Figura 4.2 já existiam antes da ampliação em 2014.

A Figura 4.3 mostra o viaduto no final, inaugurado no ano de 2017. Ele possui apenas um sentido de fluxo, interligando a Nóide Cerqueira à BR 324, sentido Salvador, facilitando a saída de veículos que vão em direção à capital baiana, que antes precisavam fazer o retorno na própria rodovia.

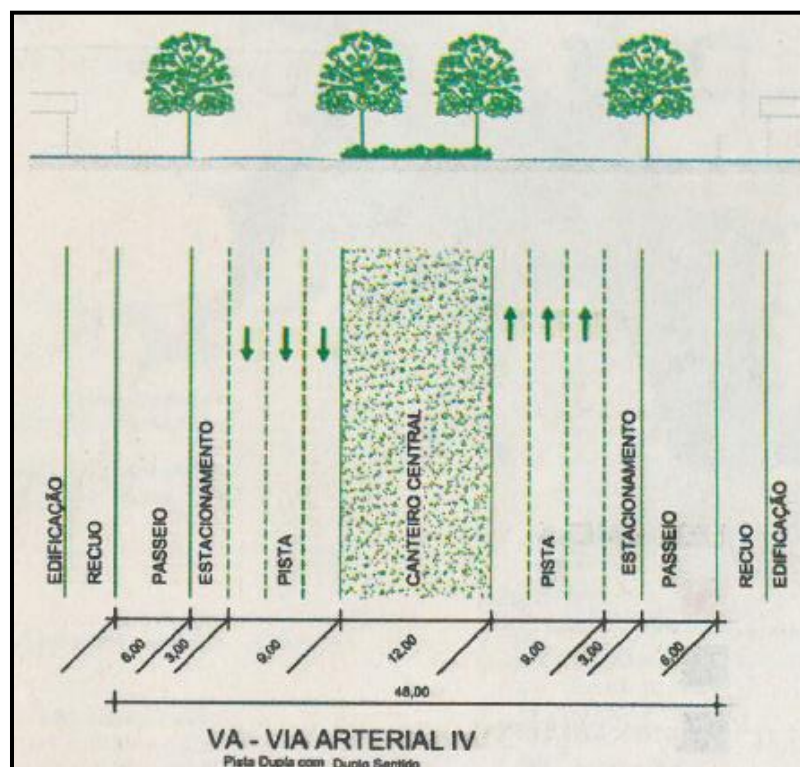
**Figura 4. 3: Viaduto BR 324, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em relação ao seu traçado, a Nóide Cerqueira é classificada pela lei 086/2014, como Via Arterial IV, como mostra a Figura 4.4. Ela possui quase todas as características do desenho exposto. É uma avenida de duplo sentido, separado por um canteiro central. O que a diferencia do modelo é que apenas um dos sentidos apresenta área de estacionamento, em alguns trechos, no outro há uma ciclofaixa ao lado do passeio.

Figura 4. 4: Desenho esquemático da planta baixa e vista frontal da avenida Arterial VI

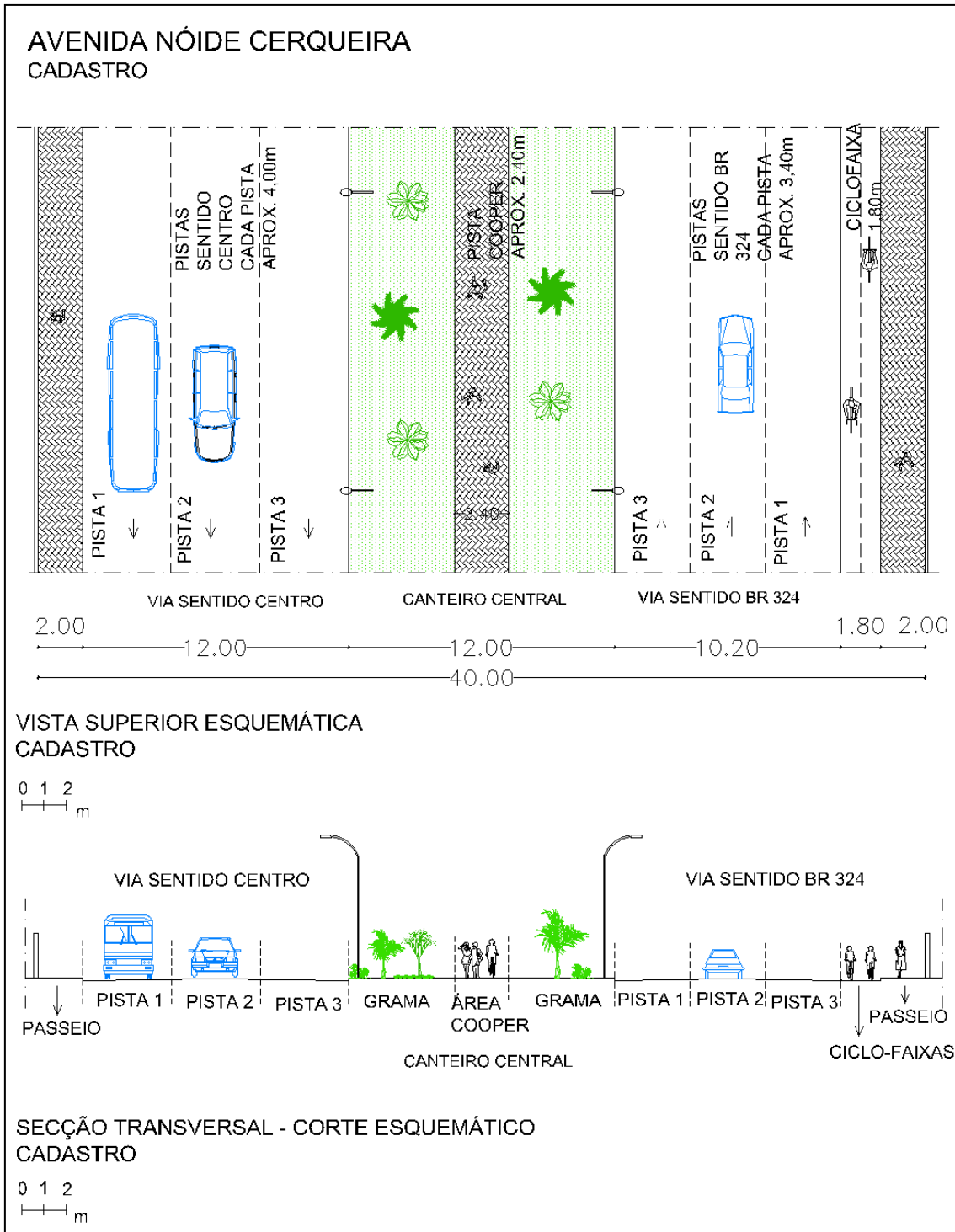


Fonte: Anexo II da Lei 086/2014

Cada sentido da via e o canteiro central possuem em média 12,0m de largura cada, as vias são subdivididas em três faixas de circulação. Há uma ciclofaixa com aproximadamente 1,8m com sentido de ida e volta, em apenas um lado da via. Para melhor entendimento, ver o cadastro<sup>32</sup> esquemático no Desenho 1. Importante destacar que as dimensões tanto da largura das vias quanto do canteiro central, variam no decorrer do trajeto.

<sup>32</sup> De acordo com a NBR16636-1 de 2017, que fornece as diretrizes para a elaboração e desenvolvimento de serviços técnicos especializados de projetos arquitetônicos e urbanísticos, cadastro é a etapa destinada a documentar tecnicamente e de forma fiel os resultados da obra executada a partir dos projetos e eventuais alterações realizadas.

**Desenho 1: Desenho esquemático do cadastro da avenida Nóide Cerqueira contemplando vista superior e secção transversal**



Fonte: Desenhos elaborados pela autora (2018) através do programa Autocad

Percebe-se, pelo desenho, que o canteiro central, embora amplo, com aproximadamente 12,00m na área da pista de *cooper*, reserva apenas um pequeno trecho, de 2,40m é destinado ao pedestre. O restante, maior área, é composta por área gramada com arbustos e árvores de pequeno porte espaçadas. A ciclofaixa localiza-se em apenas um sentido da via, estando presente em toda a sua extensão.

No tocante às características técnicas de seu traçado, a Nóide Cerqueira foi implantada já obedecendo um aparato de normas referentes ao desenho técnico, como por exemplo, a NBR 9050:2004<sup>33</sup> e legislações para direcionar e conduzir sua construção, como as leis municipais de planejamento e federais como, por exemplo, o Estatuto da Cidade. Conforme demonstrado no Desenho 1, as características da avenida relativas às suas dimensões são compatíveis com as da Figura 4.4, cujo desenho foi extraído da Legislação Municipal (LEI 086/2014). Por isso, considera-se que a Nóide Cerqueira atende aos requisitos essenciais para sua classificação como Via Arterial IV, indo além principalmente pela existência da ciclofaixa.

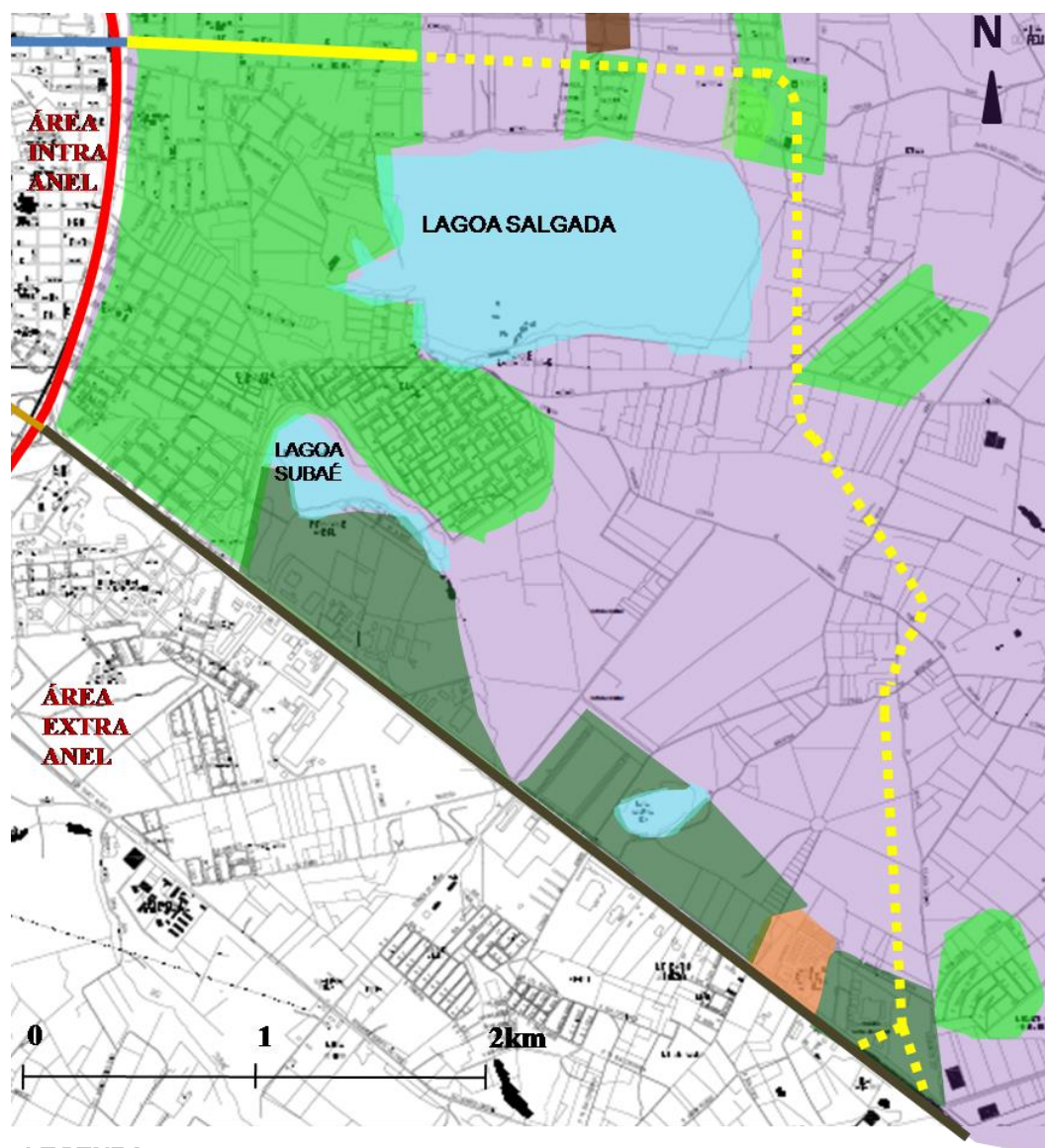
Feita explanação sobre as dimensões atuais da avenida e sua classificação de acordo com as legislações vigentes, será analisada sua área de implantação e algumas das características técnicas de seu traçado desde a sua implantação.

A Figura 4.5 mostra o desenho urbano da área de implantação da Nóide Cerqueira no ano de 2002. O traçado atual está em projeção (em amarelo) para uma melhor análise do espaço estudado.

---

<sup>33</sup>Norma relacionada à acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Figura 4. 5: Área que envolve a atual avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2002



LEGENDA:

	ANEL DE CONTORNO		ÁREA RESIDENCIAL COM COMÉRCIO E SERVIÇO
	BR 324		ÁREA PREDOMINANTEMENTE RURAL
	AVENIDA GETÚLIO VARGAS		ÁREA PREDOMINANTEMENTE INDUSTRIAL
	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA		PARQUE DE EXPOSIÇÕES
	AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA (APENAS PARTE CONSTRUÍDA)		CEMITÉRIO
	PROJEÇÃO DA CONSTRUÇÃO COMPLETADA DA AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA		LAGOAS

Fonte: Planta em Autocad (2002), estudo elaborado pela autora

A partir da Figura 4.5, é possível perceber áreas urbanizadas espaçadas pela região, com predominância no entorno das vias na região, do Anel de contorno, Getúlio Vargas, BR 324 e parte existente da Nóide Cerqueira. São edificações de uso misto

compostas por zonas residenciais, comerciais, de serviços e industriais que fazem parte do complexo CIS BR 324. Afastado principalmente dessa malha viária, há uma extensa área rural, ocupada por grandes proprietários de terra, donos de lotes e fazendas.

Vale destacar que no espaço delimitado há dois importantes equipamentos urbanos considerados pontos de convergência populacional, o cemitério Jardim Celestial e o Parque de Exposições João da Silva. Além também da presença de duas lagoas, a Subaé e a Salgada.

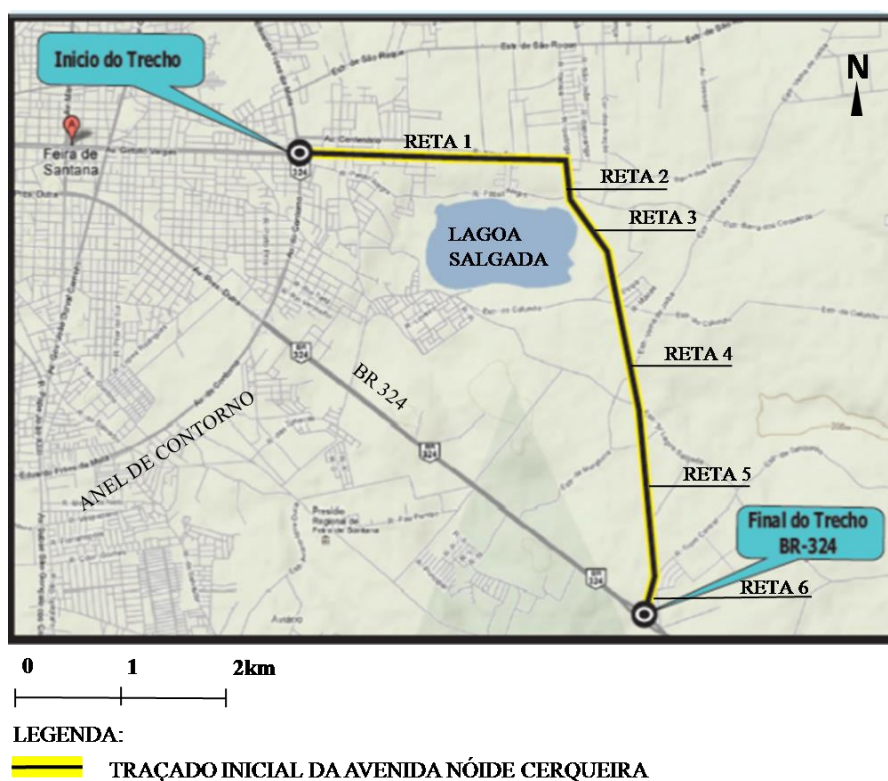
O traçado original da avenida foi definido pelo município, e os projetos executivos de arquitetura e urbanismo, paisagismo e engenharias foram realizados por empresa privada, vencedora da licitação no ano de 2012. Parte desses projetos foi fornecida para estudo deste trabalho, pela diretoria da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), responsável por fiscalizar todos os projetos e a obras.

Sob o ponto de vista técnico, o projeto da Noide Cerqueira conta com uma estrutura preparada para receber tráfego pesado. “Essa avenida poderá ser vetor de desafogo do trânsito ali na região”, sinalizou Jessé Mota, diretor de Obras estruturantes da Conder, ao explicar que os veículos de carga pesada que trafegam pelo anel de contorno terão a Noide Cerqueira como opção de trajeto. O projeto tem previsão de orçamento da ordem de 26 milhões. [...] Objetivo - No entanto, o maior objetivo da Noide é promover novo campo de desenvolvimento para a cidade. “A intenção é dar condições para que a iniciativa privada, os investidores, os empresários da região de Feira possam ter ali uma condição de implantar os seus investimentos”, disse Jessé Mota ao sinalizar que investidores já demonstraram interesse em trazer um grande shopping para aquela região. (SOUZA, 2012)

De acordo com o noticiário exposto pela jornalista Meyrelle Souza, a nova avenida, além de ter como objetivo desafogar o trânsito iria funcionar também como um novo vetor de crescimento da cidade. Uma oportunidade de investimento para os grandes empreendedores e o mercado imobiliário.

A proposta do traçado fornecido pelo município está exposta na Figura 4.6, em amarelo. Mostra um desenho composto por retas, passando por áreas de predominância rural, interligando o Anel de Contorno à BR 324.

Figura 4. 6: Primeiro traçado da avenida Nóide Cerqueira



Fonte: Planta de Situação do Relatório de Projeto do Complemento da avenida Nóide Cerqueira, Volume 1 (2012), adaptado pela autora

O traçado exposto é formado por seis retas, contornando parte da lagoa Salgada até encontrar com a rodovia. O relatório fornecido pela Conder informa que houve modificação no projeto por questões de adaptações ao terreno e para desviar de construções existentes, evitando algumas desapropriações.

Porém, conforme já retratado no Capítulo 1 deste trabalho, sabe-se que uma nova avenida tende a valorizar áreas em seu entorno. Em uma cidade movida pelo poder do capital, o interesse dos proprietários de terra em ter suas áreas valorizadas, pode ter sido responsável também pela modificação do traçado original definido pelo município. “Hoje, a imagem da cidade como centro de produção e consumo domina totalmente a cena urbana. Nas cidades contemporâneas não há praticamente nenhum espaço que não seja investido pelo mercado (ou pela produção para o mercado)” (ROLNIK, 1995, p. 28). Conforme destaca a autora, relacionando com o tema deste trabalho, a modificação do traçado original pode não ter sido ocasionada somente por questões de infraestrutura e funcionalidade. Afinal, uma nova via na cidade, nas proximidades de grandes propriedades, iria torná-las muito mais atrativas e interessantes para o mercado imobiliário.

De acordo com os noticiários dos jornais na época da inauguração, a nova avenida seria um importante vetor de expansão, conforme mostra grifo na citação retirada do *site* da Prefeitura Municipal de Feira de Santana.

O prefeito José Ronaldo de Carvalho afirmou que a avenida Noide Cerqueira, oficialmente inaugurada na manhã desta quinta-feira, 28, transforma e **coloca a região como o principal vetor de desenvolvimento da cidade. E que vai atrair importantes investimentos comerciais** – a construção de um shopping center já foi anunciada. Ele também destacou que a nova avenida, que tem pouco mais de oito quilômetros de extensão – é a segunda maior do estado, é importante porque é opção para quem procede de Salvador com destino a Feira ou cidades da região norte da Bahia. O prefeito agradeceu ao governador Jaques Wagner o investimento feito na cidade. [...] Jaques Wagner disse que a **nova avenida é uma obra que não apenas embeleza a cidade, mas que a engrandece e será um vetor de expansão**. Lembrou que Noide Cerqueira era um apaixonado por Feira de Santana. (PMFS, 2014, grifo nosso)

Além da proposta de embelezar a cidade, a Nóide Cerqueira iria atrair novos investimentos, valorizando a região, metas visadas pelas autoridades locais. Antes de relatar o estudo da área que envolve a avenida atualmente, será feita a análise da região no ano de 2010, quatro anos antes da construção, conforme mostra a Figura 4.7. Comparando as Figuras 4.5, no ano de 2002, e a 4.7, em 2010, percebe-se que a ocupação na região modificou pouco. Houve um crescimento na área residencial com comércio e serviços, principalmente nas proximidades da BR 324, além da ampliação da área industrial.

Para melhor entendimento e comparação, foram desenhados os dois traçados da avenida, o da proposta inicial e o final, realizado.

A proposta final aproveita parte do traçado inicial e incorpora quatro curvas em seu desenho, nomeadas neste trabalho como Curva 1, Curva 2, Curva 3 e Curva 4. Pode-se pensar que, para afastar a via das proximidades da área de proteção ambiental<sup>34</sup> da lagoa Salgada, a Curva 1 foi necessária para manter a distância, porém, aproximou a avenida de algumas construções existentes, conforme mostra a Figura 4.7. A Curva 2 aumentou o afastamento da via com a comunidade local, já que o traçado inicial passava na área ocupada. Essa curva pode ter sido proposta para desviar a via das construções existentes. As Curvas 3 e 4 não têm relação com áreas construídas, pois o

---

<sup>34</sup> De acordo com o Plano Diretor de 1992, lei nº 1614, Áreas de Proteção Ambiental são Áreas em que se objetiva proteger e conservar a qualidade ambiental e os sistemas de recursos naturais ali existentes, visando a melhoria da qualidade de vida da população local e a proteção dos ecossistemas regionais, denominadas também de unidades de conservação.



traçado original não era próximo de tais áreas. Pode-se pensar, então, que elas tenham sido propostas por outros motivos, como, por questões topográficas, de interesse do mercado imobiliário, barateamento do custo da obra, ou simplesmente para dinamizar o percurso, que era, nesse trecho final, uma reta.

Figura 4. 7: Vista aérea com características da área que envolve a atual avenida Nóide Cerqueira em 2010



0 1 2km

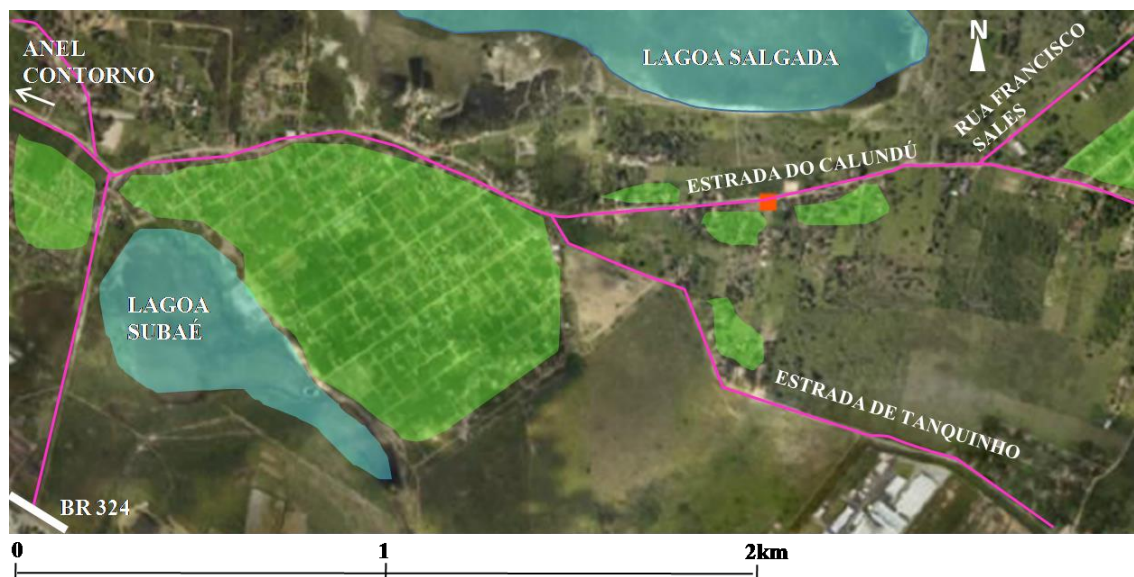
**LEGENDA:**

	ANEL DE CONTORNO		ÁREA RESIDENCIAL COM COMÉRCIO E SERVIÇO
	BR 324		ÁREA PREDOMINANTEMENTE RURAL
	AVENIDA GETÚLIO VARGAS		ÁREA PREDOMINANTEMENTE INDUSTRIAL
	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA		PARQUE DE EXPOSIÇÕES
	AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA (APENAS PARTE CONSTRUÍDA)		CEMITÉRIO
	PROJEÇÃO DA CONSTRUÇÃO COMPLETA DA AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA (PROJETO INICIAL)		LAGOAS
	PROJEÇÃO DA CONSTRUÇÃO COMPLETA DA AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA (PROJETO FINAL, CONSTRUÇÃO ATUAL)		

Fonte: Geopolis Visualizador, (INFORMS CONDER, 2010), estudo elaborado pela autora

Importante destacar que nas áreas de ocupação residencial, bem como nas zonas predominantemente rurais há caminhos que se conectam até chegar a uma via maior, conforme destaca a Figura 4.8.

**Figura 4. 8: Vista aérea com características das áreas que envolvem parte do entorno da atual avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2010**



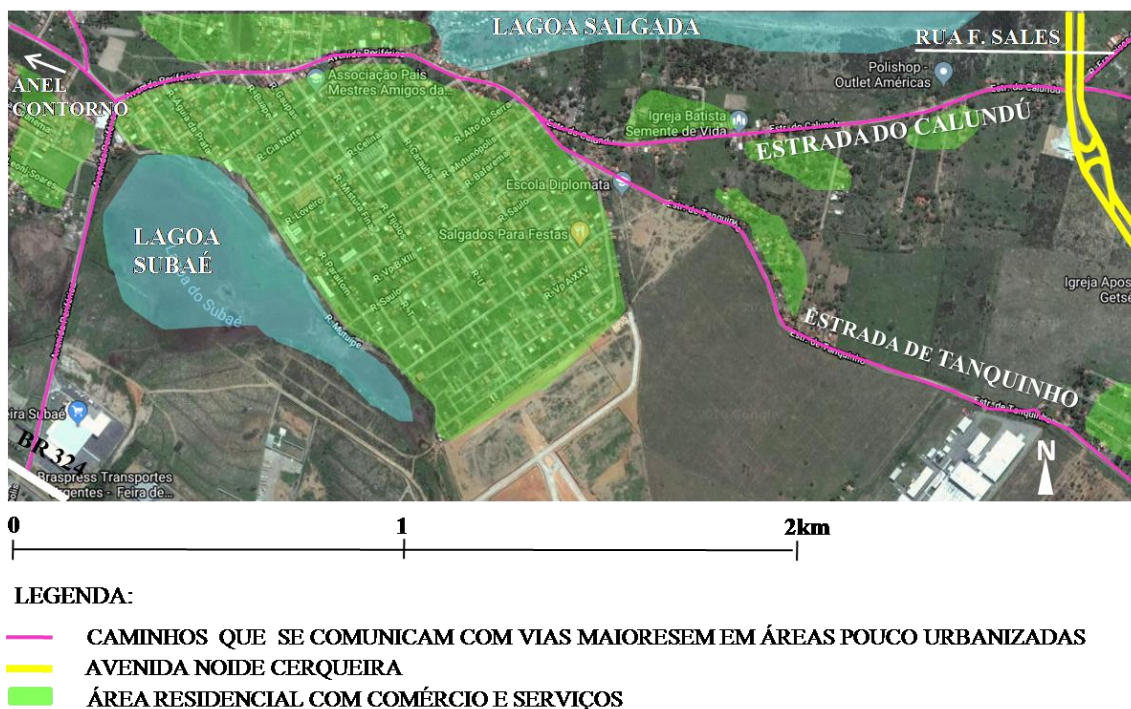
**LEGENDA:**

- CAMINHOS QUE SE COMUNICAM COM VIAS MAIORES EM ÁREAS POUCO URBANIZADAS
- ÁREA RESIDENCIAL COM COMÉRCIO E SERVIÇOS

Fonte: Geopolis Visualizador (INFORMS CONDER, 2010), estudo elaborado pela autora

A Figura 4.8 mostra alguns dos caminhos existentes nas zonas pouco urbanizadas, neste caso, na região sul da Lagoa Salgada. As ocupações são todas em áreas ramificadas por esses caminhos, que são estradas de terra conectadas a outros caminhos maiores e mais largos até chegarem a uma rua, avenida ou rodovia, neste caso, à BR 324 e ao Anel de Contorno. Após a construção da Nóide Cerqueira, muitos desses caminhos ou foram direcionados para a nova avenida, ou simplesmente cortados por ela, que se tornou passagem obrigatória (Figura 4.9).

**Figura 4. 9: Vista aérea com características das áreas que envolvem parte do entorno da avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



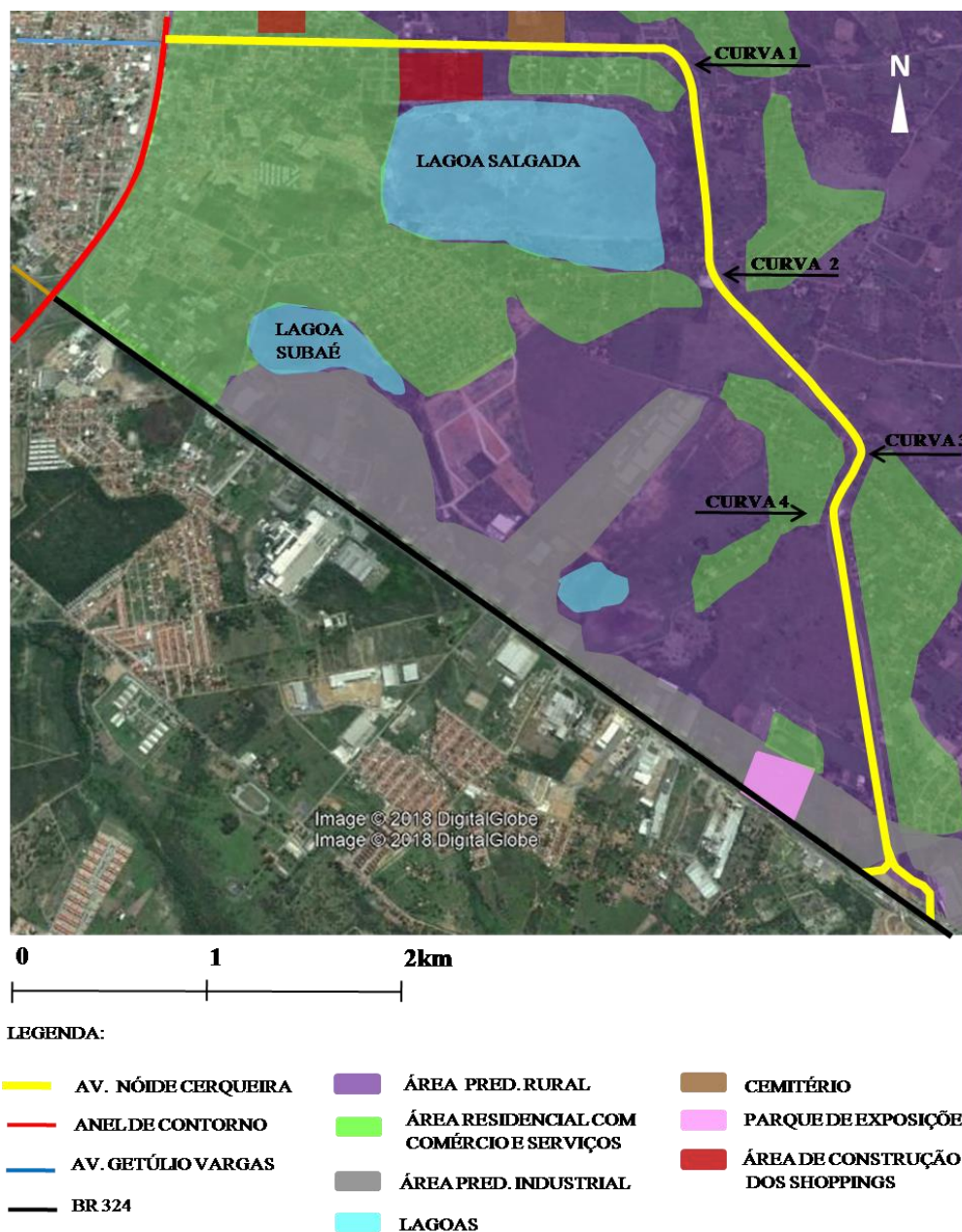
Fonte: *Google Maps* (2018), estudo elaborado pela autora

A Nóide Cerqueira cortou alguns caminhos existentes, fato que aconteceu na estrada do Calundú e rua F. Sales, como mostra a Figura 4.9. Percebe-se através desse fato, como a construção de uma avenida interfere diretamente na escala de vizinhança local. Mesmo em uma área pouco urbanizada, há relações entre os moradores e o ambiente local. A nova via redefine esse vínculo, secciona o espaço, e separa a comunidade e o espaço antes utilizado por ela.

Analisando as Figuras 4.8 e 4.9, observa-se que a área urbanizada após a implantação da avenida aumentou também no entorno desses caminhos e estradas de terra. Importante destacar que a nova avenida acabou sendo ponto de convergência de novas ruas e estradas que surgiram depois de sua construção.

A Figura 4.10 destaca as características atuais da área de estudo, com a ocupação em seu entorno. Para melhor análise e comparação, as Figuras 4.7 e 4.10 estão na mesma escala gráfica. A construção da Nóide Cerqueira, em 2014, vem modificando o desenho urbano na região, interferindo nos tipos de ocupação de uso do solo locais.

Figura 4. 10: Identificação das características da malha urbana sobre imagem aérea atual, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018



Fonte: *Google Earth* (2018), estudo elaborado pela autora

A área de implantação, que era predominantemente rural, atualmente está passando por um processo de transformação. Com quatro anos de construída, nota-se que já ocorreu uma mudança no desenho da paisagem urbana local. Há o aumento da área predominantemente residencial com comércio e serviço.

Há a formação de uma mancha, principalmente nas proximidades das curvas e no final da avenida sentido sul. Importante destacar que as novas áreas residenciais ainda possuem um afastamento da via, não fazendo fronteira direta com ela. As zonas

industriais também aumentaram nas proximidades da BR 324. Como consequência da urbanização local, houve uma diminuição da área rural.

Em relação às curvas existentes, a Curva 1 é a maior e a mais próxima da área urbanizada, na região próxima ao Anel de Contorno. Porém, em seu entorno ainda há predominância de áreas rurais (Figura 4.11). As construções localizadas nessas áreas ficam afastadas em média trezentos metros a partir do passeio da avenida. Importante destacar que não há diferenças de níveis topográficos que justifiquem a formação da curva.

**Figura 4. 11: Curva 1, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A Curva 2 é mostrada na Figura 4.12. Nela há desnível no terreno que é percebido pela presença de uma área enladeirada no local. O desnível pode ter sido a causa de sua formação. O entorno também é predominantemente rural.

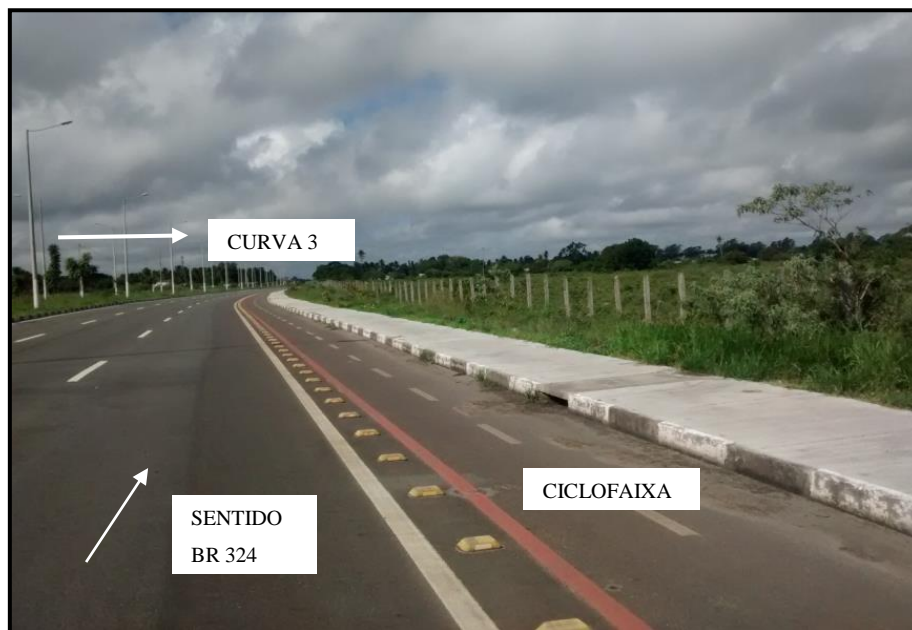
**Figura 4. 12: Curva 2, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

As Figuras 4.13 e 4.14 destacam as Curvas 3 e 4 respectivamente. Vê-se que ambas não possuem desníveis que justifiquem suas formações. A área do entorno, assim como das Curvas 1 e 2, também são predominantemente rurais.

**Figura 4. 13: Curva 3, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

**Figura 4. 14: Curva 4, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Em todas as curvas, os desníveis são mínimos, com exceção da Curva 2. Todas elas podem ter sido propostas por questões de valorização do mercado imobiliário nos terrenos ou para dinamizar o próprio trajeto da via. Somente a Curva 2 pode ter sido formada também para ajustar a pista ao desnível existente, conforme foi mostrado anteriormente.

Em relação aos novos empreendimentos, segundo informações obtidas pelo *site* da Prefeitura e de propagandas locais com *outdoors*, há a proposta de construções de dois *shoppings centers* na região, em locais já especificados no mapa da Figura 4.10. Concretizando-se tal fato, a mancha urbana na região poderá mudar, inclusive o tipo de uso das edificações do entorno, que atualmente é tipicamente residencial, para comercial e de serviços que, como já demonstrado nesta pesquisa, aconteceu nas vias mais antigas, localizadas no centro da cidade. Os *shoppings* funcionam como vetores de expansão, atraindo novos empreendimentos em suas proximidades. De acordo com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana (PMFS),

O Parque Shopping Feira deverá entrar em funcionamento no segundo semestre de 2016. O empreendimento, que vai ser construído na avenida Noide Cerqueira, foi anunciado na manhã desta segunda-feira, 9, no Paço Municipal Maria Quitéria. [...] Será o segundo shopping da cidade. O primeiro, o Boulevard Shopping, foi inaugurado há 15 anos, com praticamente metade da estrutura comercial do futuro empreendimento. O Parque Shopping Feira terá, inicialmente, 150 lojas, oito salas de cinema e a mesma quantidade de lojas âncoras. (PMFS, 2014).

Feira de Santana ganhará mais um grande empreendimento comercial. Na manhã desta quinta-feira, 17, o prefeito José Ronaldo prestigiou o pré-lançamento do Shopping Avenida, que será construído numa área de 12 mil m<sup>2</sup> na avenida Noide Cerqueira. [...] O lançamento comercial vai ocorrer no início de março de 2016, enquanto a inauguração do shopping está prevista para dezembro do mesmo ano. O equipamento vai dispor de 50 lojas, um supermercado e mais quatro mega lojas. (PMFS, 2015).

Segundo os noticiários expostos, os *shoppings* já deveriam ter sido inaugurados, o que ainda não aconteceu. Há até o momento, apenas o fechamento e delimitação de uma área e o início das obras em outra.

A Figura 4.15 mostra o início das obras do shopping Avenida que está sendo construído na região norte da avenida, nas proximidades do Anel de Contorno. Já a Figura 4.16 destaca o espaço destinado à construção do Parque Shopping, o *outdoor* que aparece mostra a volumetria do projeto arquitetônico com os dizeres: “O futuro de Feira aponta para cá”. Para o Parque *Shopping*, até o momento há apenas limpeza do terreno. As obras ainda não foram iniciadas.

**Figura 4. 15:** Área *shopping* Avenida, avenida Nóide Cerqueira, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)



Figura 4. 16: Área Parque *shopping*, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

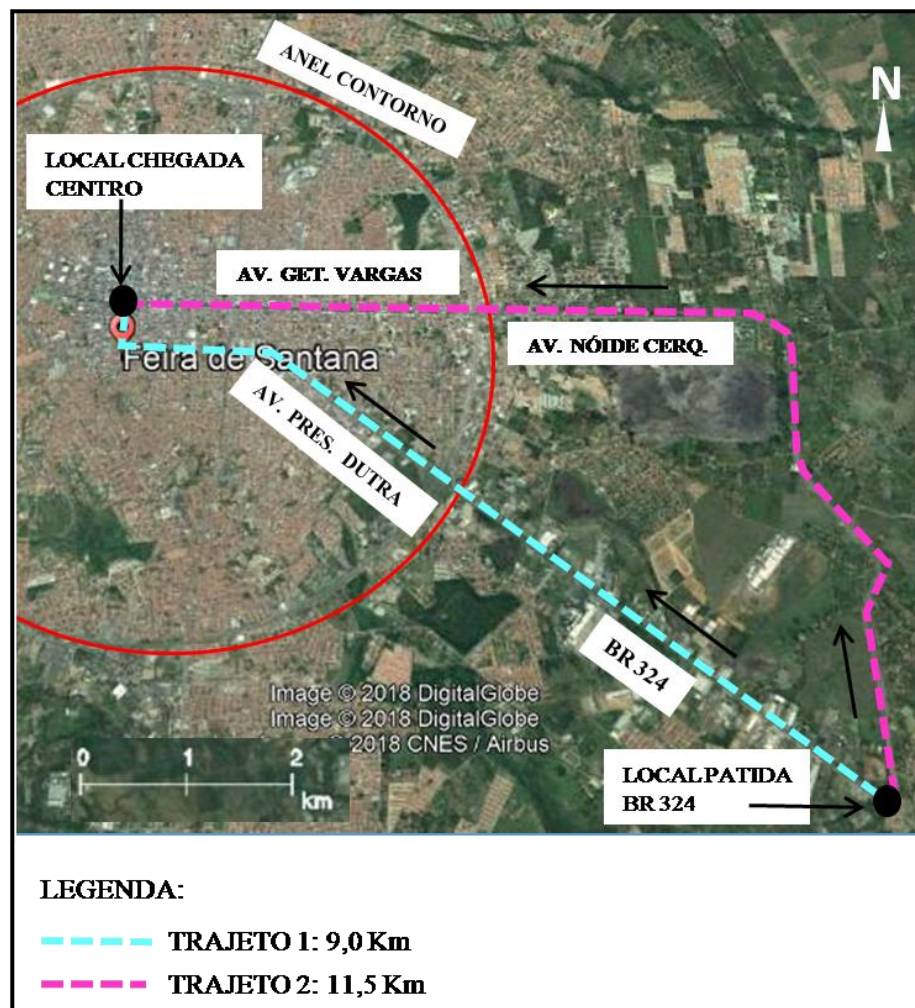
Importante destacar que o Parque *Shopping* está com proposta de ser construído nas proximidades da Lagoa Salgada. É necessário analisar seu projeto para verificar qual o impacto do empreendimento sobre a lagoa, se sua construção invade a área de proteção ou não. Os *shoppings* são dois amplos empreendimentos que, quando implantados poderão mudar significativamente as características da avenida, seu desenho e sua relação com a cidade.

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. (CERQUEIRA, 2016, p. 138)

Assim como vem ocorrendo em outras novas avenidas, já descrito no Capítulo 2 deste trabalho, a Nóide Cerqueira vem sendo alvo de novos empreendimentos comerciais e residenciais, principalmente destinados à classe média alta, apostados por grandes construtores e investidores imobiliários.

Em relação à sua extensão e a ligação com a BR 324 e ao centro, nota-se que, como demonstrado na Figura 4.17, quem chega à cidade pela BR 324 e se desloca em direção ao centro, se optar pela Nóide Cerqueira, irá percorrer aproximadamente 11.5km. Já quem optar pelo caminho mais antigo, o da Presidente Dutra, irá percorrer 9,0km, uma distância menor.

Figura 4. 17: Percursos BR 324 - Centro



Fonte: *Google Earth* (2018), estudo elaborado pela autora

Esse novo caminho não é vantajoso em relação à distância percorrida, uma vez que o percurso é maior. É favorável para aqueles que se deslocam para a própria Nóide Cerqueira ou regiões próximas. Percebe-se, no entanto, que a nova avenida apresenta outras estratégias relacionadas a alternativas de fluxo de veículos para questões de congestionamentos de trânsito, e a propostas que estão de acordo com a lógica capitalista, explorada no capítulo 1 deste trabalho, que beneficia os grandes proprietários e o setor imobiliário.

A área de lazer e esporte é composta por parte do canteiro central, com aproximadamente 2,0km localizado na parte mais urbanizada da avenida, e a ciclofaixa na lateral da via (Figura 4.13). Esta não possui proteção física que funcione como barreira para garantir segurança aos ciclistas que trafegam na área. Há apenas faixa pintada e sinalizadores afixados ao chão. No canteiro há pista de *cooper* (Figura 4.18), parque infantil (Figura 4.19), quiosque e área arborizada com bancos.

**Figura 4. 18: Pista *cooper* - canteiro central, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

**Figura 4. 19: Parque infantil, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Observando diariamente o espaço através de caminhadas e corridas em diferentes horários, fica evidente que a área destinada ao lazer, apesar de pequena em

relação à dimensão do canteiro, de quase 8,0km de extensão, é muito utilizada pela população durante todos os dias, inclusive nos finais de semana. O horário de maior uso é pela manhã, entre às 05:00h e 08:00h. Vale destacar que na área central do canteiro não há elementos físicos que funcionem como barreira de proteção, deixando as crianças vulneráveis à via de circulação de veículos.

Devido à pouca arborização e à escassa área sombreada, esse espaço é pouco utilizado no decorrer do dia. No final da tarde, a partir das 17:00h, ele volta a ser ocupado, porém, a pouca iluminação torna o local deserto à noite, trazendo insegurança para a população que evita frequentá-lo neste período.

Da perspectiva à prática de esporte, a avenida se tornou um dos maiores centros esportivos públicos de Feira de Santana. É ponto de concentração dos grupos de corrida e de *triátlon*. Além de praticarem caminhada, corrida e ciclismo, muitas pessoas vão se exercitar também de patins e *skate*. A prática desses esportes acontece principalmente no período da manhã, tanto no canteiro central e ciclofaixas, quanto nas próprias vias de circulação de veículos. As vias da Nóide ainda não possuem um fluxo tão intenso de veículos quanto outras da cidade, por isso, elas ainda são bastante utilizadas. Todo o seu comprimento é explorado pelos esportistas, desde a área mais urbanizada à rural.

Mesmo ainda não possuindo um fluxo muito intenso de veículos, o que se observa atualmente é que o movimento de carros vem aumentando progressivamente, principalmente após a inauguração do viaduto que comunica a avenida com a BR 324. O aumento do trânsito está prejudicando a prática de esportes no local.

Constantemente, vêm acontecendo acidentes envolvendo principalmente ciclistas. Estão ocorrendo conflitos de espaços entre corredores de rua, ciclistas e veículos. A pista de *cooper* é pequena e inapropriada à prática da corrida de rua para os atletas, além de possuir desníveis com rampas e degraus, há os retornos de veículos que interrompem a prática da atividade física. A ciclofaixa por ser estreita, atende, em sua maioria, àqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte, ou que praticam atividade apenas como lazer. Para os ciclistas atletas, elas não são apropriadas. Por isso, eles também utilizam as vias de carros para realizarem os treinos. Todo esse conflito poderia ser evitado se a cidade oferecesse centros esportivos e parques urbanos públicos com áreas apropriadas para as variadas modalidades esportivas.

Essas atividades, principalmente a corrida e o ciclismo, antes da construção da Nóide Cerqueira, aconteciam principalmente na avenida Getúlio Vargas. Porém, com o

aumento do fluxo de veículos local devido ao próprio crescimento da cidade e da mudança de uso das edificações locais, a dinâmica urbana local alterou. A avenida tornou-se muito movimentada por veículos, durante todo o dia, mesmo no início da manhã. Este fato prejudicou a prática de esportes local, que acontecia nas próprias vias e no canteiro central.

Após a inauguração da Nóide Cerqueira, houve a migração da prática esportiva, tornando-a referência para as atividades em todo o município e regiões. Inclusive, é local onde acontecem constantemente eventos de corrida, como por exemplo, a Corrida TPM, e projetos municipais como Domingo de Lazer, incentivando a prática da atividade física para crianças e adultos. Nesses eventos, parte da avenida é interditada para veículos até a finalização das atividades.

Neste domingo, 17, na Avenida Nóide Cerqueira, começa mais uma edição do projeto Domingo de Lazer, ação da Prefeitura Municipal de Feira de Santana através da Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer (Secel). O objetivo do projeto é promover lazer às famílias com atividades físicas, aulas de ginástica, caminhadas e também serviços sociais e atividades culturais. Enquanto as crianças se divertem, os adultos poderão aproveitar as ações preventivas de saúde, a exemplo de testes de glicemia e aferição da pressão arterial. (PMFS, 2016)

O noticiário demonstra a importância da avenida para a atividade esportiva, atraindo pessoas da cidade e de outras localidades, inclusive da capital baiana. A Figura 4.20 mostra um evento de corrida que aconteceu ali. Para tal atividade, um trecho de um dos lados da via foi interditado até a finalização da atividade esportiva.

**Figura 4. 20: Atividade esportiva na avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**

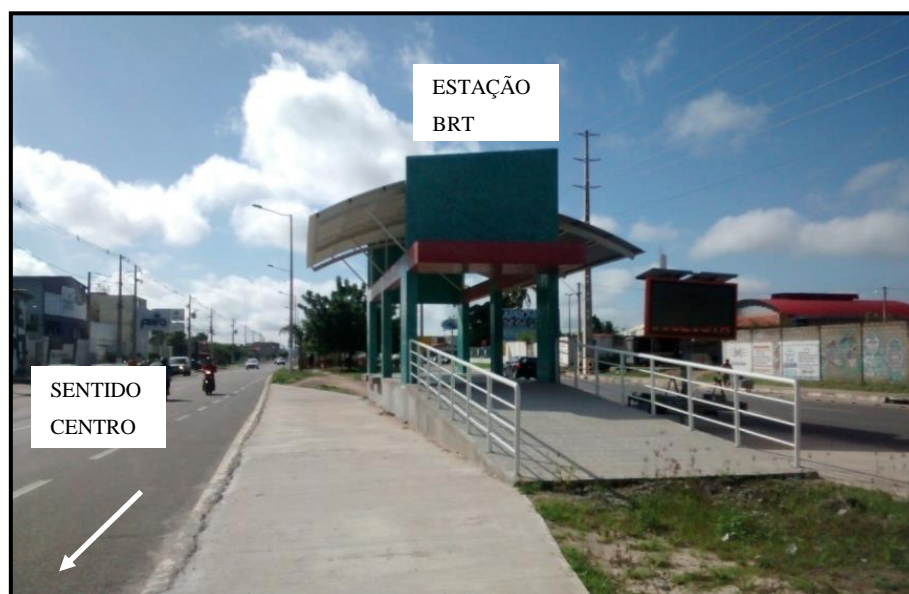


Fonte: Andrade, Mariana (2018)

A relação da avenida com o esporte aumenta o vínculo do usuário com a cidade, contribuindo para uma maior exploração com o desenho e a paisagem urbana. “Assim como no caso de pedestres e ciclistas, precisamos oferecer convites para que as instalações sejam usadas. Elas promovem uma vida urbana saudável e agregam valor à vida nas cidades” (GEHL, 2015, p. 161). Conforme destaca o autor, esses eventos como os ocorridos na Nóide Cerqueira direcionados à prática esportiva, promovem benefício para as pessoas e para a cidade como um todo.

Pode-se pensar que daqui a alguns anos, caso não realizem intervenções favoráveis ao pedestre e aos esportistas, com o aumento da urbanização na região, a avenida pode perder essa referência relacionada ao esporte, devido principalmente ao provável aumento do fluxo de veículos. Outro ponto a destacar que pode interferir na atual dinâmica urbana é a proposta do sistema de transporte do BRT. Já existe uma estação no canteiro central (Figura 4.21) ainda inativa. É uma proposta de continuidade do sistema de transporte público em fase de implantação também na Getúlio Vargas.

**Figura 4. 21: Estação BRT, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Uma área interessante para o lazer e esporte que poderia concentrar um amplo parque urbano é o entorno da lagoa Salgada. Trata-se de uma das maiores lagoas de Feira de Santana e, parte dela, é contornada pela avenida. É considerada uma lagoa intermitente, pois passa a maior parte do ano seca. Em períodos de chuva, o espelho d'água aparece, como mostra a Figura 4.22.

**Figura 4. 22: Lagoa Salgada, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018**



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Pode-se pensar na criação de um espaço de lazer, respeitando a área de preservação da lagoa, e incorporar o novo ambiente ao traçado da avenida. Isso tornaria o desenho mais dinâmico e atrativo para a população da cidade. O que se encontra atualmente é uma área sem uso e, em alguns trechos, sendo ocupada pela população de baixo poder aquisitivo, que sem opções de moradia, constrói suas casas nas áreas de proteção ambiental.

Tratando-se das falhas em seu traçado, mesmo sendo considerada uma das mais novas avenidas da cidade, mais modernizada em relação à sua infraestrutura e extensão, e com aparatos de legislações seguidas, a Nóide Cerqueira apresenta alguns problemas funcionais e técnicos em seu desenho. Como já demonstrado no capítulo 2, há edificações sem cumprir as normas técnicas de construção, como o desrespeito ao recuo frontal<sup>35</sup> mínimo de 6,00m exigidos pela lei 086/2014 para edificações localizadas no entorno da avenida.

Outro problema detectado foi a falta de pista de desaceleração em todos os retornos. As pistas da esquerda, nas proximidades desses retornos, ficam congestionadas com o intenso fluxo de veículos, interferindo na fluidez da circulação nas áreas próximas. O que se percebeu também foram a abertura de alguns retornos, e pouco

---

<sup>35</sup>De acordo com a lei 3473 de 2014 de Feira de Santana, recuo ou afastamento é a distância entre as divisas do terreno e o parâmetro externo do corpo mais avançado da edificação. Afastamento frontal ou de frente é aquele medido entre a testada do terreno e a fachada voltada para o logradouro.

tempo depois, seus fechamentos (Figura 4.23). Em muitos deles já ocorreram acidentes, principalmente envolvendo ciclistas e motoqueiros. Por causa dos problemas causados, são fechados para que sejam abertos em outros lugares, geralmente próximos a novas ruas transversais que surgem.

Figura 4. 23: Retorno fechado, avenida Nóide Cerqueira, Feira de Santana, 2018



Fonte: Andrade, Mariana (2018)

Além dos problemas detectados, assim como as outras avenidas estudadas, a Nóide Cerqueira apresenta as mesmas falhas em relação à acessibilidade devido a poucas faixas de pedestre, ao conforto ambiental, pela escassez de área arborizada, principalmente nos passeios, e a priorização aos veículos pelas vastas pistas em detrimento da reduzida área destinada ao pedestre. São algumas observações realizadas com o propósito de identificar pontos críticos a serem repensados e trabalhados como proposta de intervenção e com o objetivo de tornar a avenida mais funcional e humanizada.

Percebe-se também, através das fotos expostas, que há certa monotonia na paisagem visual da avenida. Seu desenho em conjunto com o entorno é parecido em quase todo o percurso, o que gera dificuldades ao usuário em identificar o local em que se encontra. “Quando uma rua possui qualidade direcional, ela pode ter o atributo adicional de ser imaginada em escala: podemos ser capazes de perceber nossa posição ao longo do comprimento total, saber distância percorrida ou ainda a percorrer.” (LYNCH, 2006, p. 61). Essa qualidade direcional defendida por Lynch (2006) se dá principalmente por elementos marcantes encontrados no trajeto que identificam o local de passagem. Na Nóide, as curvas, a vista para a lagoa, alguns centros esportivos



particulares existentes no local podem ser considerados esses elementos, mas tendo em vista a larga extensão da via, são poucos e insuficientes para proporcionar ao usuário uma localização precisa em relação ao seu comprimento.

Relacionando com a Norma Brasileira de Certificação, a ISO 37120 de 2017, a Nóide Cerqueira contempla alguns ambientes dos parâmetros Recreação, Planejamento Urbano e Transporte que podem ser contabilizados de maneira favorável para a análise do desenho da cidade, apresentando indicadores que, mesmo ainda poucos, contribuem para a qualidade de vida urbana.

Para o requisito Recreação, como já demonstrado, há áreas livres no espaço público para recreação, como o canteiro central e áreas na própria avenida em horários específicos, ambientes que proporcionam ao pedestre um maior contato com o desenho e paisagem da cidade. No requisito Planejamento Urbano, há áreas verdes, tanto no canteiro central, quanto no entorno da lagoa Salgada, que pode ser considerado pela norma como parque ambiental, espaços que contribuem para a melhoria do clima urbano. O último requisito analisado nesta norma é o de Transporte. A Nóide Cerqueira é a única avenida da cidade que possui ciclofaixa em toda sua extensão. Este indicador fornece uma medida útil de um sistema diversificado de transporte, favorável a uma melhor mobilidade urbana. Todos esses fatores juntos contribuem para o aumento da qualidade de vida na cidade.

Juntamente com as outras avenidas estudadas, a Nóide Cerqueira forma um complexo viário que corta a cidade, interferindo dessa maneira na escala e na relação de vizinhança local. Mesmo sendo construída em área com predominância rural, seu traçado interferiu e vem interferindo no vínculo das pequenas comunidades locais, separando e isolando ambientes antes interligados.

Percebe-se então até aqui, que a referida avenida possui algumas funções que estão relacionadas com seu desenho através de suas curvas, traçados e dimensões e sua localização geográfica na cidade. Como já demonstrado, é um novo vetor de expansão urbana, visto que as áreas do entorno ainda são, em sua maioria, rurais. Um local promissor a novos investimentos imobiliários já que se trata de uma região nobre da cidade, até o momento, local de implantação de condomínios residenciais de classe média alta e importantes centros comerciais e de serviço.

Além dessas funções, tem o propósito de desafogar o trânsito, sendo considerada outra opção de entrada e saída para a cidade no sentido BR 324, e de diminuir o fluxo

das avenidas mais próximas, como a da Artêmia Pires que, decorrente das características de seu traçado, atualmente encontra-se bastante congestionada. Uma importante função social é sua relação com o lazer e esporte, que, mesmo não possuindo em seu desenho todas as características favoráveis, como maior arborização, espaço dedicado ao pedestre, via de ciclismo com proteção, entre outras, a prática de esportes é presente e forte na via. Enfim, são variadas funções, que juntas justificam a existência da avenida e sua relação com a cidade.

#### **4.2 Proposta de intervenção urbana a partir do desenho desejado**

Feita explanação sobre algumas das características do desenho da avenida, será realizada uma proposta de intervenção urbana, ainda sem conclusões definitivas, fruto de um olhar qualificado após dois anos de pesquisa, com o objetivo de amenizar algumas falhas encontradas até o momento, melhorando a relação da avenida com a cidade. Serão apresentadas algumas sugestões de complementações em seu traçado, como, por exemplo, ampliação do canteiro central e criação de novos acessos, entre outros, sem, no entanto, interferir no percurso e dimensão geral do desenho original.

A análise e detecção dos problemas comuns encontrados na maioria das avenidas estudadas fizeram emergir propostas de intervenções urbanas para a Nóide Cerqueira. O Desenho 2 mostra uma sugestão de modificação do traçado realizado nas vias e canteiro central, redimensionando-os, objetivando melhorar apenas alguns transtornos vivenciados atualmente, como a pouca arborização, o reduzido espaço para o lazer e a falta de segurança para os esportistas e crianças. Porém, no âmbito da cidade, seria necessária uma intervenção de maior porte, uma interligação das avenidas com transporte intermodal, conexão com áreas de lazer, melhoria na infraestrutura urbana, entre tantas outras necessárias.

Conforme mostra o Desenho 2, a intervenção contempla mudanças nas dimensões nas vias e canteiro, porém a largura geral da via é preservada, não interferindo assim na área privativa. Seguem as explicações projetuais:

1- Diminuição das larguras das faixas das vias de ambos os sentidos, de 12,00m para 10,50m. Não foi encontrada nas legislações municipais, a largura mínima recomendada para via arterial, por isso, baseado no estudo das outras avenidas da cidade, foi adotada uma média de 3,5m por pista. Mesmo com dimensão reduzida, o valor ainda é superior à maioria das vias estudadas.

2- Aumento do canteiro central, de 12,00m para 15,00m. A ampliação tem o objetivo de priorizar o pedestre, criando outras áreas de apoio e melhorando o espaço destinado ao esporte e lazer. Nas duas extremidades laterais do canteiro seriam criadas faixas de serviço<sup>36</sup> arborizadas, com postes de iluminação e lixeiras.

No canteiro seria delimitada uma área de lazer de 3,60m - protegida por gradil na extremidade mais próxima da via - para instalação de diferentes atividades para crianças, adultos e idosos. São opções para essa área: parque infantil, quiosques, equipamentos de ginástica, áreas para jogos, bicicletários, pequenas praças, entre outros ambientes.

A pista de *cooper* seria ampliada, de 2,40m para 3,50m. O aumento se justifica pela intensa demanda local, já que a avenida atrai muitos esportistas, pensando-se então, em criar uma área maior dedicada a eles.

Por questões de segurança, principalmente pela vulnerabilidade enfrentada pelos ciclistas, por terem suas faixas nas proximidades da via de veículos, a ciclofaixa seria realocada e ampliada para dentro do canteiro. Antes estava no limite lateral da via de carros, com 1,8m, sendo 0,9m por sentido, separadas apenas por pequenos sinalizadores afixados ao chão. Com a proposta de intervenção, a ciclofaixa é transformada em ciclovia, pois de acordo com o CBT, ciclovia é a “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum” (CTB, 2015, p.116). Por estar agora no canteiro, com uma barreira física, a pista muda de nomenclatura. Ela também aumentou para 4,0m (2,0m por sentido), proporcionando maior liberdade e conforto aos ciclistas.

A sugestão de mudança de local foi necessária principalmente porque a Nóide Cerqueira tem previsão de construção de *shoppings* e outros empreendimentos com o propósito de torná-la bastante movimentada em um futuro próximo. Por isso, a ciclofaixa na lateral pode se tornar ainda mais arriscada em se tratando da segurança dos ciclistas, principalmente nas novas zonas de acesso aos estabelecimentos. A Figura 4.24 mostra a proposta para a ciclovia que foi realocada e rebaixada em relação à pista de *cooper*, medida que delimita os espaços de cada atividade.

Para os passeios laterais também foram criadas áreas de serviço arborizadas para permitir maior conforto aos usuários, os passeios continuam com dimensões adequadas

---

<sup>36</sup> De acordo com a NBR 16537, sobre acessibilidade e sinalização tátil no piso, faixa de serviço é a “área do passeio (calçada) destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliário urbano e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não” (NBR 16537, 2016, p. 11).

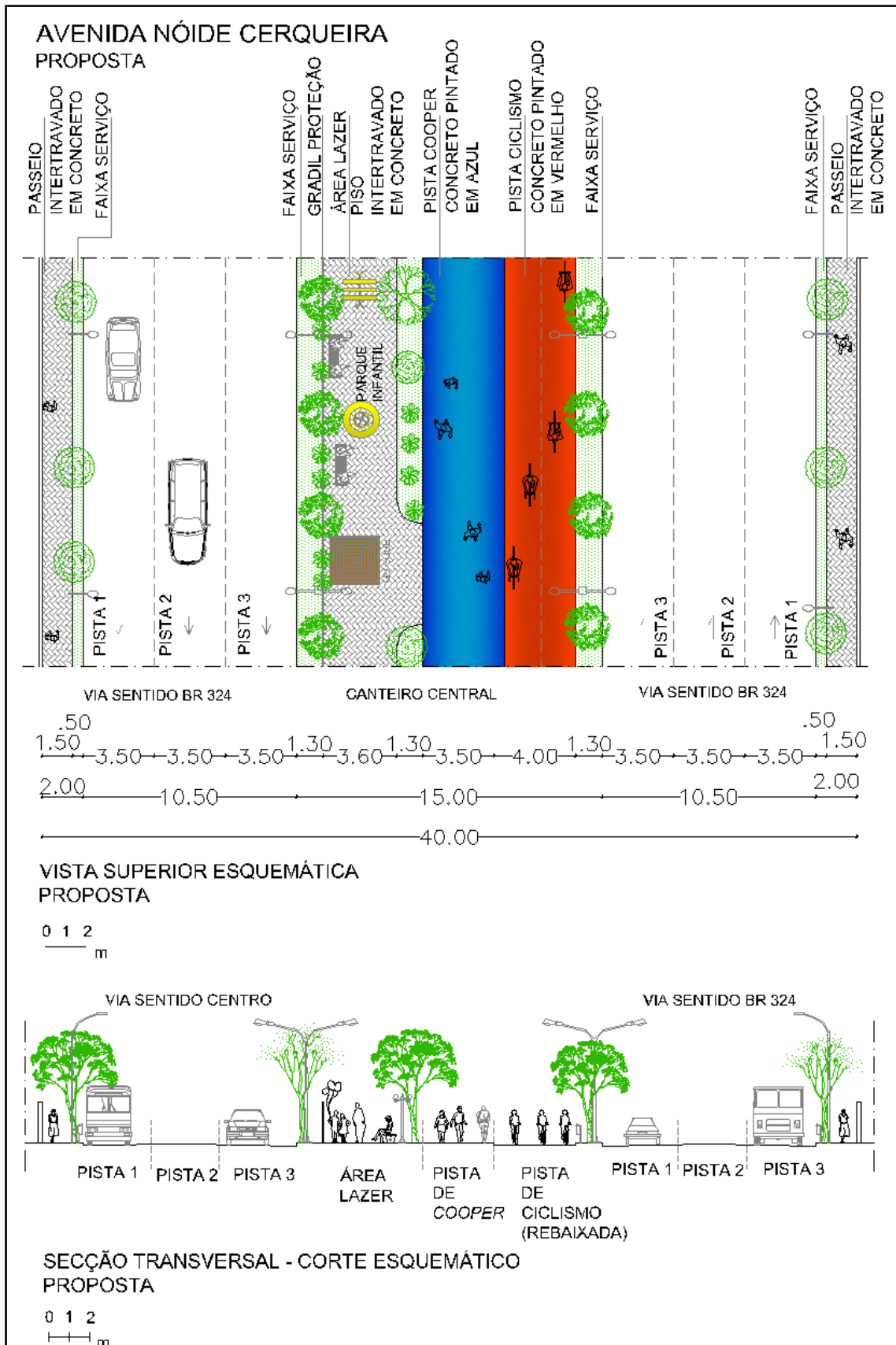
para o usuário, conforme a NBR 9050/2004, de 1,50m. Importante que, em toda a extensão, o passeio possua também pisos táteis para permitir maior acessibilidade e mobilidade urbana.

Comparando os Desenhos 1 e 2, nota-se também que na proposta houve aumento da quantidade de postes no perfil da avenida. Atualmente, a região, quando iluminada, não abrange as áreas totais dos passeios e canteiros, isso porque há somente postes nas laterais do canteiro, conforme mostra o Desenho 1, o que torna a avenida pouco iluminada. Na proposta há postes também nos passeios laterais, além do aumento da capacidade de iluminação dos localizados no canteiro. Essa medida foi apenas uma sugestão para melhoria de iluminação, porém, para um projeto mais detalhado é necessária a avaliação de técnicos especializados para que possam ser definidos a demanda e o melhor tipo de iluminação a ser utilizada.

Vale destacar que a intervenção abrangeria os trechos em que as dimensões do canteiro central são maiores. Para os trechos mais estreitos, sugere-se eliminar a área de lazer, preservando e priorizando as áreas de serviço, ciclovia e pista de *cooper*. Se necessário, pode-se também estreitar esses espaços nesses trechos.

Outra alternativa exposta aqui como sugestão para proporcionar maior liberdade aos esportistas, além da proposta realizada, é a interdição de parte da pista de rolamento de veículos da direita – apenas 3,50m - da via de menor fluxo em alguns dias da semana, durante os horários de maior atividade esportiva, das 05:00h às 07:00h da manhã. Depois desse horário liberaria a pista para o fluxo de veículos. É uma alternativa que beneficiaria principalmente aos atletas, que na rua possuem mais liberdade e dinâmica para seus treinos.

**Desenho 2: Desenho esquemático da proposta de intervenção urbana da avenida Nóide Cerqueira, contemplando vista superior e secção transversal**



Fonte: Desenhos elaborados pela autora (2018) através do programa Autocad.

Dando continuidade à proposta de intervenção urbana - pensando em uma escala maior - analisando as áreas situadas no entorno da Nóide Cerqueira, verifica-se que a lagoa Salgada é um espaço promissor na região. É uma área de preservação com um importante elemento ambiental com espaço disponível para projetos urbanos. Localizada no entorno da avenida, possui aproximadamente 4.500,00m de perímetro, sem contabilizar as áreas livres à sua volta. Um extenso espaço, arborizado em alguns trechos, que atualmente está sem uso, inexplorado, tendo a capacidade de abranger grandiosos projetos, como por exemplo, um parque urbano para a cidade.

Pensando em sua relação com a avenida, esportistas e o pedestre em geral, foi feito um estudo preliminar<sup>37</sup> com elaboração de manchas de ocupação para um projeto futuro de um parque urbano na região, aproveitando o atual traçado e interagindo com seu desenho na paisagem local. Será nomeado neste trabalho, de Parque Urbano Lagoa Salgada.

Com a proposta para aumentar a área de lazer e esporte, foi pensada, além da ampliação do canteiro central já exemplificado anteriormente, a criação de um parque urbano no entorno da lagoa, respeitando a área de proteção ambiental de 30,00m, conforme determina a Lei Complementar nº 41/2009. Esta proposta dispõe sobre a ampliação e dá nova redação ao código de meio ambiente. Determina que as Áreas de Preservação dos Recursos Naturais – APRN para algumas lagoas da cidade, incluindo a lagoa Salgada é na faixa de 30 (trinta) metros no entorno.

Respeitando os limites da APRN, foi determinado um afastamento de 40m da extremidade da lagoa. A partir de então, foi criada uma área de aproximadamente 180.000,00m<sup>2</sup>, com perímetro máximo de 4.800m, destinada à área de lazer e esporte para o parque público. A proposta é que esse espaço dialogue com o canteiro central da avenida, sendo uma continuação da área de lazer. Sugere-se a criação de pista de *cooper*, ciclovia, parques infantis, espaços para contemplação como mirantes, quiosques, áreas para ginástica, quadras esportivas, entre outras necessárias. É apenas uma proposta inicial, contemplando manchas de delimitação do espaço, que deve ser aprofundada em outro momento. Para um projeto urbano completo é necessário maior

---

<sup>37</sup> De acordo com a NBR 6492 que fixa as condições exigíveis para representação gráfica de projetos de arquitetura, Estudo Preliminar é o “estudo da viabilidade de um programa e do partido arquitetônico a ser adotado para sua apreciação e aprovação pelo cliente. Pode servir à consulta prévia para aprovação em órgãos governamentais” (NBR 6462, 1994, p. 05).

estudo sobre o terreno local, topografia, demanda da população, investimento público, recursos financeiros, entre outros itens inerentes à elaboração de um projeto executivo<sup>38</sup>, além também da necessidade de colaboração e discussão em conjunto com profissionais de engenharia, arquitetura, saneamento, entre outros.

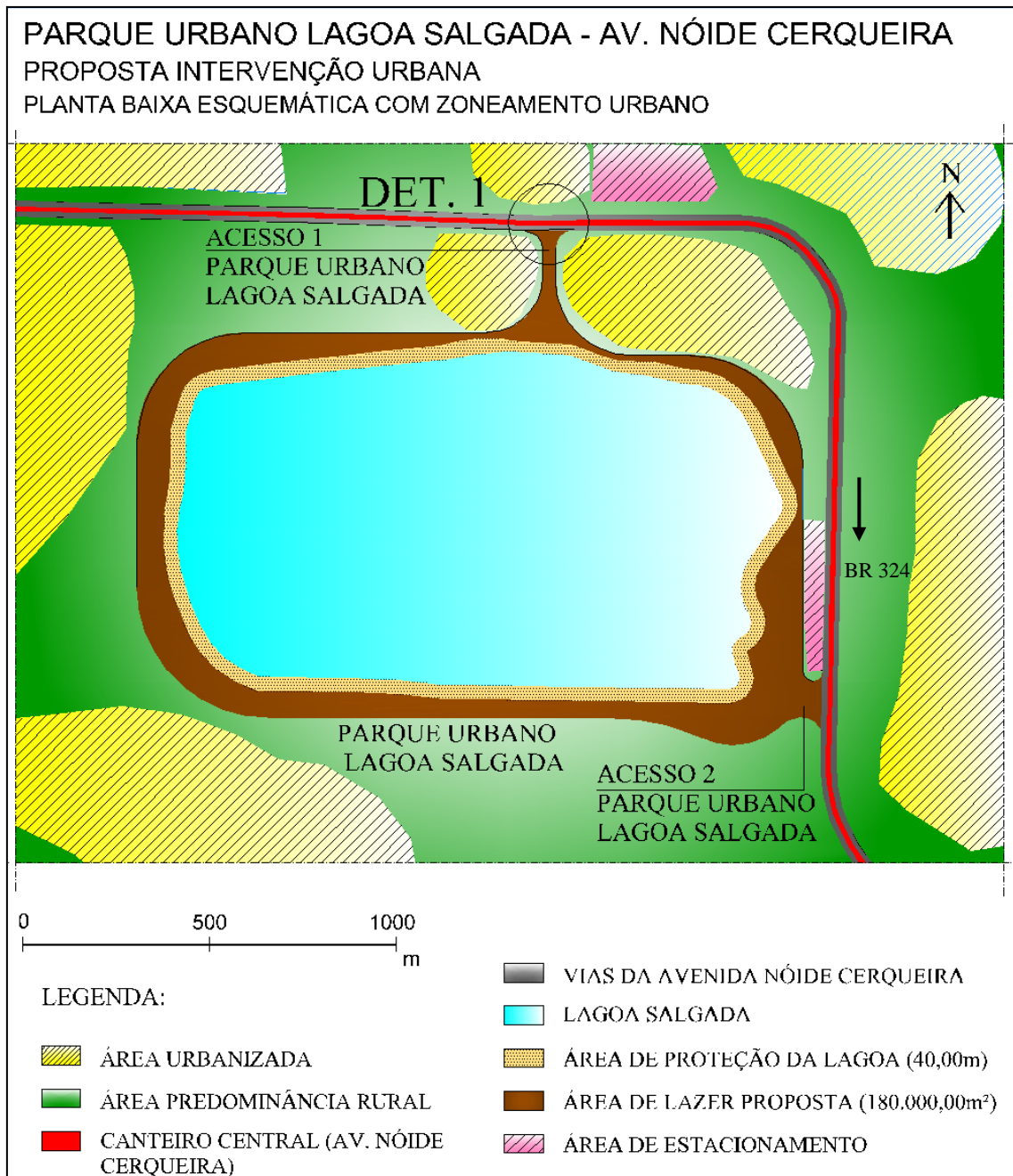
Conforme mostra o Desenho 3, foram estabelecidos dois acessos exclusivos para pedestres, atualmente áreas sem construção. Esses acessos tornam mais dinâmicos o desenho da avenida, já que o Parque Urbano incorpora e dialoga com seu traçado. Para os veículos, foram determinadas duas áreas nas proximidades, também sem construção, destinadas aos estacionamentos.

Os dois acessos para pedestres ligam o canteiro ao Parque Urbano, permitindo uma continuação da área de lazer. O Desenho 4 mostra o desenho esquemático do Acesso 1, que deve ser incorporado também ao Acesso 2, com as adaptações necessárias. Há uma ampla faixa de pedestres de um extremo a outro das vias, acompanhada por duas sinaleiras para permitir uma acessibilidade segura à nova área.

---

<sup>38</sup> De acordo com a NBR 6492 que fixa as condições exigíveis para representação gráfica de projetos de arquitetura, o Projeto Executivo “apresenta, de forma clara e organizada, todas as informações necessárias à execução da obra e todos os serviços inerentes.” (NBR 6462, 1994, p. 05).

Desenho 3: Desenho esquemático (vista superior) da proposta de intervenção urbana da área da lagoa Salgada com a avenida Nóide Cerqueira



Fonte: Desenho elaborado pela autora (2018) através do programa Autocad





favoráveis ao desenvolvimento sustentável da cidade, como descrito na NBR ISO 37120.

Porém, mesmo com os possíveis benefícios advindos destas propostas, reafirma-se a necessidade de um projeto maior, mais complexo, com participação popular, contemplando mobilidade urbana e uma melhor acessibilidade, uma conexão das áreas de lazer, criação de centros esportivos públicos, enfim, intervenções que não envolvam só a avenida, mas a cidade como um todo, tornando-a mais viva. Gehl afirma que:

A cidade viva precisa de uma vida urbana variada e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, deixando espaços para a necessária circulação de pedestre e tráfego, bem como oportunidades para participação da vida urbana. [...] Cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana. (GEHL, 2015, p. 63-65)

Conforme menciona o autor, para que a cidade seja viva, é necessária uma combinação de fatores como a oferta de espaços de lazer e áreas bem planejadas e projetadas para que se possam tornar atrativas, acolhedoras e dinâmicas para a comunidade local, favorecendo o convívio social. Antigamente, as avenidas proporcionavam uma melhor qualidade de vida para seus habitantes, por serem mais humanizadas, permitiam uma maior integração com o pedestre. Atualmente, essas características são cada vez mais raras em Feira de Santana. Uma mistura do avanço das normas e leis com regresso na prática social na cidade. A qualidade do desenho urbano depende de fatores que juntos culminem em espaços organizados, funcionais e de qualidade sócio-ambiental.

## 5 Conclusão

A pesquisa realizada permitiu uma melhor análise e entendimento do desenho urbano de Feira de Santana e da formação de suas avenidas, em particular, da Nóide Cerqueira. Para isso foi necessário um estudo mais aprofundado do desenvolvimento da cidade, sua forma de planejamento e suas transformações urbanas. Cada etapa explorada, de acordo com a metodologia empregada, forneceu informações que contribuíram para um melhor entendimento da proposta da formação da referida avenida, objeto deste estudo, seu desenho e sua relação com a cidade.

Através do estudo sobre as questões de planejamento urbano no Brasil e a formação das primeiras avenidas no início do século XX, foi verificado que há características comuns entre as primeiras vias construídas e as atuais. A proposta “haussmanniana” foi adotada em algumas cidades brasileiras, permitindo destruir o preexistente para a implantação de novas vias, conectando pontos estratégicos e eliminando o indesejado pelas autoridades locais, como por exemplo, as edificações ocupadas pela população de baixo poder aquisitivo, além de intervenções urbanas com o propósito de embelezamento e uma aparente “limpeza”, para que a cidade adotasse uma nova imagem de crescimento e progresso.

As novas avenidas planejadas eram consideradas símbolos de modernidade, seguiam o modelo de intervenções européias, tão valorizados pelas autoridades brasileiras. E assim foram surgindo estruturadas para favorecer o crescimento das cidades, de acordo com os interesses da elite, e para proporcionar melhor circulação dos veículos, beneficiando a nova demanda automobilística que afluía na época.

Novas formas de planejamento foram surgindo, e as avenidas foram seguindo os novos padrões - fossem eles funcionais, estéticos, com propósitos militares, particulares ou de crescimento urbano - cada vez mais largas e grandiosas, sendo consideradas por muitos, símbolos do progresso.

Em Feira de Santana não foi diferente. A partir de 1950, uma nova trama urbana surgiu, intensificando a importância da cidade em relação ao estado e ao país, por sua posição geográfica estratégica associada ao seu conjunto de sua malha viária. Novas avenidas foram definindo a ocupação do solo, zoneamento, delimitando os espaços públicos, enfim, formando um novo desenho da cidade. Elas continuam sendo de grande importância econômica para a urbe, sendo consideradas locais estratégicos para a

expansão, responsáveis por atrair novos investimentos imobiliários e favorecer a urbanização em seu entorno.

Ficou claro que, além da abertura de novas vias na cidade, ocorreram também, a partir de 1950, mudanças nas características da paisagem urbana das mais antigas. As avenidas pacatas, com predominância de uso residencial, foram se transformando em vias de uso comercial e de serviço, mudando com isso, as características dos seus desenhos, fato bastante evidente na Senhor dos Passos, hoje uma das mais movimentadas da cidade.

Atualmente, essas vias apresentam problemas em relação à sua infraestrutura. Em muitas, a acessibilidade é precária, há obstáculos nos passeios, poucas rampas e áreas de lazer. O trânsito é intenso na maioria delas. As poluições visuais - através do grande número de propagandas com letreiros e totens - sonoras e ambientais, devidas à intensa circulação de automóveis, são constantes. Em todas as avenidas estudadas neste trabalho, as questões econômicas com o desenvolvimento das indústrias, comércio e serviços são priorizadas, o veículo privilegiado e o pedestre pouco considerado.

As ruas que eram antes locais de concentração para festas religiosas, de manifestações culturais e encontros sociais, vêm perdendo esta função social, tornando-se locais priorizados para passagem de veículos, reduzindo-se os espaços destinados aos pedestres.

A malha urbana de Feira de Santana, com o passar das décadas, foi crescendo e se entrelaçando cada vez mais, aumentando a transformação de sua paisagem. Na região interna ao anel viário, que concentra as avenidas mais antigas, a mudança do tipo de uso das edificações foi característica em todas as estudadas nesta pesquisa, assinalando uma tendência natural de transformação local. Já as localizadas na região externa ao anel, mais recentes, possuem características similares entre si. A maioria predominantemente residencial é composta também por áreas livres ainda inexploradas.

Percebe-se que a nova trama viária, tão presente e importante, principalmente na questão econômica pelo fator locacional de Feira de Santana, vem seccionando a malha urbana, interferindo dessa forma na escala de vizinhança dos bairros. As novas vias, com características em seu desenho que privilegiam os veículos, interrompem a relação da vizinhança, impedem a formação dos núcleos sociais, criando ambientes isolados, com condomínios fechados e centros comerciais em seu entorno que atendem à cidade em geral e às pessoas que transitam com veículos. Prejudicam a formação dos pequenos

núcleos dos bairros e interferem nos existentes, rompendo com o desenho urbano local. O centro social comunitário localizado a uma distância caminhável no bairro e a utilização dos ambientes de lazer na vizinhança continuam sendo uma proposta urbanística desejável para muitos, estando cada vez mais difícil sua formação.

Há relação direta do aumento do fluxo de veículos com a ampliação da malha viária e, conseqüentemente, com a quantidade de avenidas, interferindo dessa forma na escala da cidade que se volta para atender a essa grande demanda automobilística. A abertura de uma nova avenida, considerada como símbolo de modernidade pelas autoridades locais, interfere diretamente nessa relação da escala de vizinhança local e ideal para a vida urbana. As largas vias incentivam a utilização de veículos, diminuindo assim a proposta de criar uma relação mais íntima do pedestre com a paisagem local através, por exemplo, de caminhadas pela cidade, tornando mais impessoal a relação dele com o ambiente urbano.

A Nóide Cerqueira, construída na região externa ao anel, foi locada em áreas pouco urbanizadas com a maior parte do espaço composto por zona rural. Não precisou destruir construções preexistentes, já que a maior parte da área era livre. Comparando-a com a formação das primeiras avenidas brasileiras, sua implantação foi diferente, em alguns aspectos, das vias com características “*haussmannianas*”, que eliminavam e destruíam todo o preexistente. Mesmo assim, ela ainda possui alguns objetivos comuns, presentes na atualidade. A idéia de modernização vinculada à existência de largas vias, criação de amplos espaços para os veículos, priorizando-os, além da proposta de conexão com pontos estratégicos da cidade, são algumas dessas características comuns.

Uma via desse porte, mesmo sendo construída em áreas pouco urbanizadas, interfere na escala de vizinhança local, favorece a fluidez dos veículos, aumenta a conexão com a malha viária, além de atender aos interesses dos grandes empreendedores imobiliários. Percebe-se que, mesmo sendo uma das mais novas da cidade, os problemas enfrentados pelos pedestres e ciclistas continuam existindo em seu traçado. Há escassez de áreas sombreadas, arborizadas e de lazer. Porém, vale destacar que sua infraestrutura é superior às outras vias existentes, a arborização atualmente é escassa, principalmente nos passeios, porém há propostas de melhoria para o canteiro central, como já demonstrado em capítulos anteriores.

O estudo demonstrou que a Nóide Cerqueira possui alguns objetivos propostos, entre eles, a ligação de Feira de Santana com a BR 324 e Salvador. Porém, quem chega

à cidade pela BR 324 e se desloca em direção ao centro, o novo caminho não é vantajoso em relação à distância percorrida, pois o percurso é maior. É vantajoso para aqueles que se deslocam para a própria avenida ou regiões próximas. Percebe-se com esse fato que há também estratégias capitalistas para a urbanização local, que beneficiam o setor imobiliário, os grandes proprietários de terra e a elite econômica da cidade.

Em relação ao seu traçado urbano que percorre as áreas das fazendas, a formação e existência de todas as curvas não se justificam apenas como soluções técnicas para desviarem de áreas construídas, ou para acompanharem a topografia local, como já demonstrado. Há prováveis causas embutidas nas decisões do desenho que podem ser de interesse de capital e do mercado imobiliário. Afinal, uma nova via valoriza as áreas do seu entorno.

Por ser uma avenida arterial, já tem por objetivo e característica direcionar o fluxo de veículos na cidade. Porém, há artifícios que poderiam diminuir ou amenizar o desenho direcionado ao trânsito viário, como a criação de parques urbanos, arborização e dinamização do percurso, tornando-a mais humanizada.

Mesmo com a deficiência em relação ao conforto ambiental, a população acolheu a Nóide Cerqueira para a prática de suas atividades de lazer e esportes. A cidade carece de áreas públicas para este fim, como parques e centros esportivos, e, mesmo com as falhas técnicas existentes, a nova avenida é atualmente, um dos locais mais utilizados para essas atividades. Levando em consideração essa perspectiva, as propostas de intervenções urbanas sugeridas neste trabalho visam uma melhoria do traçado, sem interferir no dimensionamento do desenho original, apenas redimensionando alguns espaços, criando novos acessos e ambientes no entorno. Essas propostas beneficiam a relação do traçado da via com a população, contribuindo assim para o aumento da qualidade de vida na cidade, conforme determina a NBR ISO 37120 de 2017.

O aumento do canteiro central, as novas medidas de segurança implementadas, e a conexão com a proposta do Parque Urbano Lagoa Salgada, objetivam humanizar e melhorar a relação da avenida com seus usuários.

Importante destacar que, com quatro anos de construída, já se observa uma mudança da ocupação do solo em seu entorno com um aumento da área urbanizada. Considerada área nobre, em seu trajeto há duas escolas particulares, condomínios

residenciais de classe média alta, propostas para a construção do maior *shopping* de Feira de Santana, enfim, empreendimentos que valorizam e aumentam a importância da avenida para a cidade.

Porém, até o momento, não há uma proposta de planejamento urbano específico para a Nóide Cerqueira, uma legislação que oriente sua ocupação. Há apenas algumas leis gerais aplicadas à cidade, como o Plano Diretor de 1992, o Código de obras e as Leis do Uso do Solo, ambas de 2014. Faltam diretrizes particulares em relação à sua futura ocupação. É necessária uma legislação específica que delimite seus espaços, oriente as construções, determine as áreas de lazer, forneça as características das novas edificações e crie limites para as novas construções.

Observam-se atualmente falhas na ocupação do entorno, como, por exemplo, edificações sendo construídas sem respeitar os recuos mínimos, falta de pistas de desaceleração para os retornos das vias, entre outras. Por isso, além da lei específica, é necessária também maior fiscalização e acompanhamento às obras por parte do município para evitar que estas falhas aconteçam. O conjunto de proposta de planejamento urbano é essencial para controlar a expansão urbana local e evitar uma ocupação desordenada, como vem acontecendo em outras áreas.

Portanto, percebe-se até aqui que, mesmo tendo em vista que a avenida seja priorizada para o fluxo de veículos, que seu desenho não contemple, em sua totalidade áreas de convívios sociais, ela é valorizada e utilizada pela população para este fim. A sociedade local, carente de opções de áreas públicas de lazer e esporte, utiliza a Nóide Cerqueira para a realização dessas atividades. Contudo, sem uma eficaz estratégia de planejamento, ela pode se tornar ainda mais congestionada, com reduzida mobilidade urbana, como aconteceu e vem acontecendo com as outras avenidas estudadas. A área do pedestre precisa ser preservada e priorizada.

Mesmo este estudo concentrando-se na análise mais detalhada de uma avenida específica, sabe-se que é necessário pensar na cidade como um todo para resolver ou solucionar os problemas existentes. Conforme foi citado, a ISO 37120/2017 que certifica cidades em relação ao desenvolvimento sustentável de comunidades através dos indicadores para serviços urbanos e qualidade de vida, destaca a importância dos itens recreação, planejamento e transporte como requisitos indispensáveis para promover a qualidade de vida das pessoas na cidade.

Para uma melhor relação das pessoas com a cidade, é necessário pensar em propostas de mobilidade urbana, com ciclovias, estações intermodais, sistema de transporte público eficiente, zonas de lazer, aumento da área de recreação pública incluindo áreas verdes, entre outras. Alternativas que sejam vantajosas e estimulem a população a priorizar o uso do transporte público ao invés do particular e a usufruir qualitativamente do ambiente urbano. A hierarquização das vias também pode resolver muitos problemas do tráfego indesejado nos bairros e na cidade. Dessa maneira as ruas e avenidas se tornariam menos congestionadas, o fluxo de veículos menor e o espaço público destinado ao pedestre maior, mais valorizado e priorizado, ampliando assim a qualidade de vida das pessoas na cidade.



## Referências

ANELLI, Renato L. S. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16636-1**: Elaboração e desenvolvimento de serviços técnicos especializados de projetos arquitetônicos e urbanísticos. Rio de Janeiro, 2017. Parte 1: Diretrizes e terminologia.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537**: Acessibilidade — Sinalização tátil no piso - Diretriz para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6492**: Representação de projetos de arquitetura. Rio de Janeiro, 1994.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR ISO 37120**: Desenvolvimento sustentável de comunidades — Indicadores para serviços urbanos e qualidade de vida. Rio de Janeiro, 2017.

AVENIDA. In MICHAELES. Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa. Disponível em:  
<<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/avenida/>>, acesso em 07 abr. 2018.

AZEVEDO, Livia Dias. **Feira de Santana**: entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas (1950-2009), 1ª ed. Feira de Santana: UEFS Editora, 2015. 298p.

BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**, 4ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1976. 813p.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e legislação correlata 5ª edição. Câmara dos Deputados. Brasília, 2013.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988. Institui um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>, acesso em 30 dez. 2017.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>, acesso em 30 dez. 2017.

CARMO, René Becker Almeida. **A urbanização e os aglomerados subnormais de Feira de Santana**, 1ª Ed. Feira de Santana: UEFS Editora, 2016. 351p.

CERQUEIRA, Eufrosina A. **A influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana-Bahia**. 2015. 306p. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS. Salvador, 2015.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA (CONDER). Projeto final de engenharia para obras e serviços de pavimentação, relatório do projeto, complemento da avenida Nóide Cerqueira. Feira de Santana, 2012, Volume 1.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 1ª Ed. São Paulo: Editora Ática, 1989. 94p.

COSTA, Isadora Novaes. **As gran vías espanholas e as grandes avenidas brasileiras: entre projetos, reconfigurações e transformações urbanas**. Estudo de caso das avenidas Sete de Setembro, em Salvador e La Palmera, em Sevilha. 2015. 68f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAUFBA. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2015.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2002. 202p.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no Processo de Planejamento**, 1ª ed. São Paulo: Pini, 1990. 198p.

EMPRESAS paulistas vencem licitação do transporte público de Feira de Santana, *Jornal Grande Bahia*, 2015. Disponível em: <<http://www.jornalgrandebahia.com.br/2015/08/empresas-paulistas-vencem-licitacao-do-transporte-publico-de-feira-de-santana/>>, acesso em 02 jul. 2018.

ESTAÇÃO CLIMATOLÓGICA DA UEFS (2018). Dados do município de Feira de Santana. 2018. Disponível em: <<http://www1.uefs.br/estacaoclimatologica/EstacaoClimatologica-ClimadeFeiradeSantana.html>>, acesso em 20 jun. 2018.

FEIRA DE SANTANA. Lei Complementar nº 086, de 24 de setembro de 2014. Altera, modifica, amplia e dá nova redação à lei nº 1.615/92, que institui a lei do ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do município de Feira de Santana. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/jubad>>, acesso em 29 dez. 2017.

FEIRA DE SANTANA. Lei complementar nº 41 de 2009. Dispõe sobre ampliação e dá nova redação ao código de meio ambiente, lei nº 1612/1992, conforme especifica. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/pujfk>>, acesso em 29 dez. 2017.

FEIRA DE SANTANA. Lei Ordinária nº 1614 de 1992. Dispõe sobre o plano diretor de Desenvolvimento do município de Feira de Santana, e dá outras providências. Disponível em <<http://leismunicipa.is/penoh>>, acesso em 31 dez. 2017.

FEIRA DE SANTANA, Lei Ordinária nº 1615 de 1992. Dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana e dá outras providências. Disponível em <<http://leismunicipa.is/utrak>>, acesso em 31 dez. 2017.

FEIRA DE SANTANA, Lei Ordinária nº 3473 de 2014. Dispõe sobre nova redação para o código de obras e edificações do município de Feira de Santana, revogando integralmente a lei nº 632/1969, e dá outras providências. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/rftsm>>, acesso em 01 jan. 2018.

FILHO, Godofredo. **Dimensão histórica da visita do Imperador à Feira de Santana**, 1ª Ed. Feira de Santana: Núcleo de Preservação da Memória Feirense. Fundação Senhor dos Passos, 2004. 47p.

FREITAS, Nacelice Barbosa. Desenvolvimento territorial e modernização industrial: uma leitura sobre o sertão brasileiro. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, - Costa Rica, II Semestre 2011, p. 1-13, 2011.

FREITAS, Nacelice Barbosa. Modernização industrial em Feira de Santana: uma análise a da implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS). **Sitientibus**. Feira de Santana, n. 41, jul./dez., p.139-160, 2009.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (FGV CPDOC), 2017. Nóide Ferreira de Cerqueira. 2018. Disponível em <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/noide-ferreira-de-cerqueira>>, acesso em 03 jan. 2018.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**, 3ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262p.

GOOGLE MAPS, Mapa de Feira de Santana, 2018. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-12.2574211,-38.9558353,12440m/data=!3m1!1e3>, acesso em 03 de jan. de 2018

INFORMS CONDER. Geopolis Visualizador, 2010. Vista aérea da cidade de Feira de Santana em 2010. Disponível em: < <http://geopolis.ba.gov.br/>>, acesso em 06 de maio de 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), 2017. Dados do município de Feira de Santana. 2018. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2910800>>, acesso em 29 maio 2018.

JORNAL GRANDE BAHIA, 2014. O BRT do Ronaldão e o crime ambiental. 2014. Disponível em: <<http://www.jornalgrandebahia.com.br/2014/08/o-brt-do-ronaldao-e-o-crime-ambiental>>, acesso em 06 de mar. 2018.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil**, 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999. 600p.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2006. 227p.

MAPAS BLOG. Localização Feita de Santana, 2018. Disponível em: <<https://mapasblog.blogspot.com/2014/08/mapas-de-feira-de-santana-ba.html>>, acesso em 31 jul. 2018.

MOREIRA, V.D. Projeto memória da feira livre de Feira de Santana: segunda fase – texto n. 3. **In: Sitientibus: revista da Universidade Estadual de Feira de Santana**, n. 17, jul./dez., p.305-355, 1997.

OBRAS na Lagoa Grande, em Feira, chegam à penúltima fase, Jornal Tribuna Feirense, 2015. Disponível em: <http://www.tribunafeirense.com.br/noticias/8434/obras-na-lagoa-grande-em-feira-chegam-a-penultima-fase.html>, acesso em 02 jul. 2018.

OLIVEIRA, Maria Leny Sousa. **Feira de Santana no contexto da urbanização brasileira e a questão da moradia na favela**. 1ª ed. Feira de Santana: UEFS editora, 2014.137p.

OLIVEIRA, Sidiney de Araujo. **Desenhando a ideia de uma avenida feliz**: imagens das histórias e memórias da avenida Senhor dos Passos, 1ª Ed. Feira de Santana, BA. Feira de Santana: UEFS Editora, 2013. 158p.

PESAVENTO, Sandra Jutahy. O mundo da Imagem: território da História Cultural. **In: Narrativas Imagens e Práticas Sociais**. Porto Alegre: Ed. Asterisco. p. 99-122, 2008.

PINHEIRO, Eloisa Petti. **Europa, França e Bahia**. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). 2ª Ed. Salvador: EDUFBA, 2011. 369 p.

PIVETTA, Khatia; SILVA, Demóstenes. **Arborização Urbana**. Boletim Acadêmico - Série Arborização Urbana. Jaboticabal, São Paulo: UNESP/FCAV/FUNEP, 2002. 74p.

POPPINO, Rollie E. **Feira de Santana**. 1ª Ed. Salvador, Bahia: Itapuã, 1968. 328p

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Avenidas com passagens subterrâneas. Feira de Santana, 2013. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secom/noticias.asp?idn=7826#noticias>>, acesso em 20 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Avenidas no SIM ganham formas. Feira de Santana, 2013. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secom/noticias.asp?idn=6917#noticias>>, acesso em 20 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Avenida Noide Cerqueira é inaugurada. Feira de Santana, 2014. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=9929&materia=Avenida-Noide-Cerqueira-e-inaugurada.html>>, acesso em 02 maio 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). BRT: iniciada construção de estações de passageiros na Getúlio Vargas. Feira de Santana, 2016. <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secom/noticias.asp?idn=13914#noticias>>, acesso em 20 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Duplicação da avenida Francisco Pinto avança. Feira de Santana, 2016. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secom/noticias.asp?idn=15057#noticias>>, acesso em 20 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Empresários anunciam o Parque Shopping Feira. Feira de Santana, 2014. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=9264&materia=Empresarios-anunciam-o-Parque-Shopping-Feira.html>>, acesso em 21 dez. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). José Ronaldo anuncia implantação do BRT. Feira de Santana, 2013. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/secom/noticias.asp?idn=4967#noticias>>, acesso em 20 maio 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Novo shopping center é lançado em Feira. Feira de Santana, 2015. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=13771&materia=Novo-shopping-center-e-lan%EA7ado-em-Feira.html>>, acesso em 21 dez. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA (PMFS). Prefeitura de Feira promove Domingo de Lazer neste fim de semana. Feira de Santana, 2016. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=13948&materia=Prefeitura-de-Feira-promove-Domingo-de-Lazer-neste-fim-de-semana.html>>, acesso em 16 maio 2018.

QUEIROZ, Amanda Maracajá. **Da rua para o shopping Feiraguay**: desenho urbano e memória visual do comércio popular em Feira de Santana, BA (1970-2012). 2013. 110f. Dissertação (Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade) - PPGDCI. Universidade Estadual de Feira de Santana. Feira de Santana, 2013.

REGO, Renato L. Unidade de vizinhança: um estudo de caso das transformações de uma idéia urbanística. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**. Universidade Estadual de Maringá, Maringá, PR. set./dez., 9(3), 401-413, 2017.

REIS, Lysie dos; TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. A história contada a partir do desenho. In: Congresso internacional de engenharia gráfica nas artes e no desenho. **Anais do Graphica 98**. Feira de Santana – UEFS, 1998, p. 156-164.

REIS, Lysie dos; TRINCHÃO, Gláucia Maria C. Desenho, um testemunho da história. In: *III International Conference on Graphics Engineering for Arts and Design*. 14º Simpósio Nacional de Geometria Descritiva e Desenho Técnico. **Anais do Graphica 2000**. Ouro Preto, 2000, p. 1-7.

RESENDE, Vera Lúcia. Planos, regulação urbanística e intervenções urbanas no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, Mackenzie. São Paulo. p. 59-81, 2015.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 3ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. 86p.

SANTO, Sandra Medeiros. **A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010)**. 2012. 275f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2012.

SANTO, Sandra. et. al. Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica, II Semestre 2011, pp. 1-17, 2011.

SANTOS, Bethsaide Souza. **Análise espacial da distribuição dos condomínios fechados na zona urbana de Feira de Santana entre 1995 e 2010**. 2012. 75f. Monografia (Graduação em Engenharia Civil). Universidade Estadual de Feira de Santana, 2012.

SANTOS, Carlos N. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói: EDUFF: 1988. 66p.

SILVA, Sylvio Carlos B. de M.; SILVA, Bárbara- Christine N.; LEÃO, Sônia de O. **O subsistema urbano regional de Feira de Santana**, 1ª ed. Recife: SUDENE/CPR, 1985. 376p.

SOUZA, Meiryelle. Projeto básico da Avenida Nóide Cerqueira é apresentado em Feira de Santana. Blog do Zé. Feira de Santana, Mar. 2012, Disponível em: <<http://www.zeneto.com.br/noticia/5750/projeto-basico-da-avenida-noide-cerqueira-e-apresentado-em-feira-de-santana>>, acesso em 02 maio 2018.

SOUZA, Marcelo L. **Abc do desenvolvimento urbano**. 7ª Ed. Rio de Janeiro: Beltrand Brasil, 2013. 190p.

TEIXEIRA, Maria Fernanda Montanha. **Planejamento urbano e desenho urbano: um estudo sobre suas relações múltiplas e mutantes**. 2013. 138f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - PPGTU. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2013.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional** - IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. p. 75-103, 2013.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: **Cidade: Centro de Assessoria e Estudos Urbanos**. Porto Alegre: Ongcidade. p. 237-247, 2000.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. **In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). O processo de Urbanização no Brasil.** São Paulo: Edusp; Fupam, 1999. p. 169-244.

WALL, Ed; WATERMAN, Tim. **Desenho urbano**, 1ª Ed. Porto Alegre: Bookman, 2012. 184p.

ZORZO, Francisco Antônio. A Modernização dos Transportes, Fluxos Mercantis e Crescimento de Feira de Santana (Séculos XIX e XX). **In: XXIII Simpósio nacional de história**, 2005, Londrina, 2005. **Anais ANPUH**, 2005. p 1-8.