
O DESENHO URBANO

DAS AVENIDAS

- FEIRA DE SANTANA-BA*

Mariana Sousa Silva, Lysie dos Reis Oliveira

Resumo: o texto explana sobre a análise do desenho urbano da cidade de Feira de Santana – Bahia, baseado em suas transformações urbanas, destacando as avenidas, para entender e compreender o desenho e traçado da avenida Nóide Cerqueira. Serão estudadas algumas das principais avenidas, inter-relacionando suas mudanças com o processo de desenho, planejamento, desenvolvimento urbano e a proposta de modernização da cidade.

Palavras-chave: *Transformações. Avenidas. Cidade. Planejamento Urbano.*

THE URBAN DESIGN OF THE AVENUES - FEIRA DE SANTANA- BA

Abstract: the text explores the analysis of the urban design of the city of Feira de Santana - Bahia, based on its urban transformations, highlighting the avenues, to understand the design and layout of the avenida Nóide Cerqueira. Some of the main avenues will be studied, interrelating their changes with the process of design, planning, urban development and the proposed modernization of the city.

Keywords: *Transformations. Avenues. City. Urban Planning.*

EL DISEÑO URBANO DE AVENIDAS - FERIA DE SANTANA-BA

Resumen: el texto explora sobre el análisis del diseño urbano de la ciudad de Feira de Santana - Bahia, basado en sus transformaciones urbanas, destacando las avenidas, para entender y comprender el diseño y trazado de la avenida Nóide Cerqueira. Se estudiarán algunas de las principales avenidas, interrelacionando sus cambios con el proceso de diseño, planificación, desarrollo urbano y la propuesta de modernización de la ciudad.

Palabras clave: *Transformaciones. Avenidas. Ciudad. Planificación Urbana.*

Esse artigo pretende revisar a expressão gráfica como método de estudo e análise de elementos da cidade através de seu desenho urbano, analisando as transformações urbanas no desenho da cidade de Feira de Santana-BA, com foco nas avenidas que antecederam à avenida Nóide Cerqueira, para compreender se as mesmas influenciaram ou interferiram em seu traçado. Serão observados os desenhos das principais avenidas da cidade, suas transformações nas últimas décadas (a partir de 1950) de acordo com o crescimento da urbe, inter-relacionando-os com aspectos do desenho urbano e planejamento urbano da cidade.

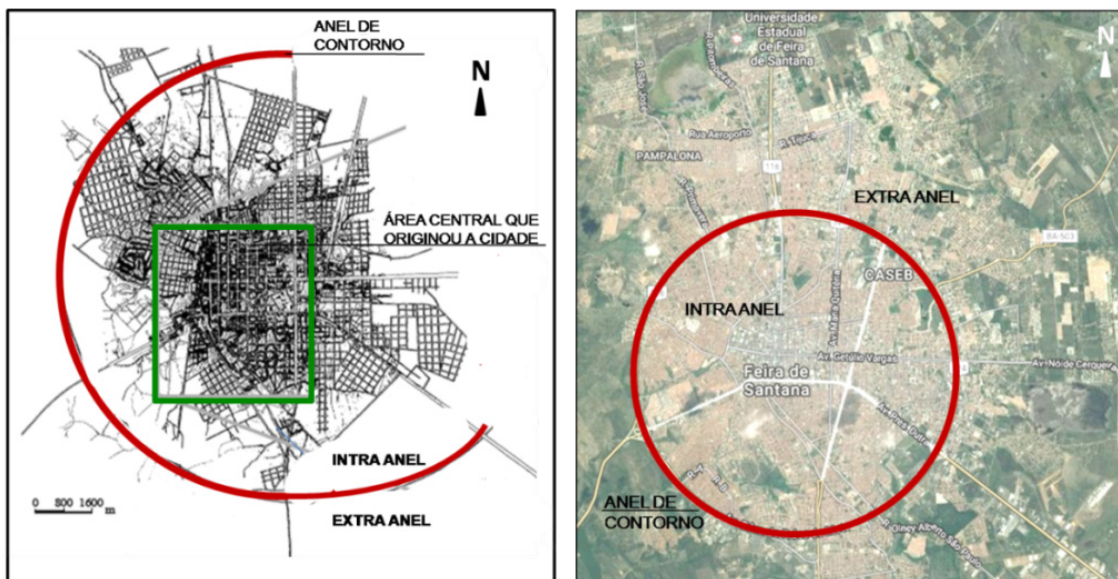
Para a realização do trabalho, além da revisão bibliográfica sobre temas relacionados ao desenho e planejamento urbano, foi necessário entender a história da cidade de Feira de Santana e sua proposta de expansão urbana. Para isso, foram consultados também recursos imagéticos, como fotos aéreas atuais e antigas da cidade, com o objetivo de entender o processo de mudança do desenho urbano da cidade. Alguns estudos podem ser encontrados sobre o desenho da cidade de Feira de Santana, por exemplo, destacando as avenidas, como os livros de Sidiney Oliveira (2013), que investigou sobre a avenida Senhor dos Passos e de Livia Azevedo (2015) que estudou a avenida Getúlio Vargas. Ainda não há pesquisa especificamente sobre a avenida Nóide Cerqueira. Por isso, este artigo pretende iniciar um estudo sobre a referida avenida, através do estudo da expressão gráfica do desenho urbano de outras avenidas preexistentes e suas relações com o contexto de transformação da cidade.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A origem da cidade de Feira de Santana se deu no século XVIII e, de acordo com Sandra Santo (2012), se estruturava como ponto de passagem de mercadorias com destino ao recôncavo, litoral e sertão. Graças principalmente a sua localização geográfica, Feira de Santana tinha como característica principal o comércio de mercadorias. Durante o século XIX a vila continuava se expandindo, o povoado foi crescendo, as ruas e avenidas foram surgindo e a população aumentando. A vila iniciou seu processo de modificação do desenho, com a formação de ruas, revelando o progresso do lugar. O século XX, segundo a autora, foi marcado por intensas transformações na cidade, principalmente a partir da década de 1960. Alguns fatores como industrialização, crescimento no setor terciário da economia, êxodo rural, crescimento urbano, entre outros, foram importantes e cruciais para a história da cidade e suas transformações urbanas.

De acordo com Maria Leny Oliveira, “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”¹(2014, p. 68). A diminuição da produção agrícola decorrente das secas e o aumento do setor secundário e terciário evidenciam a urbanização. O intenso êxodo rural nesse período alimentou o acelerado crescimento da cidade.

Através das Figuras 01 e 02 é possível perceber o desenho da cidade em dois períodos diferentes.



Figuras 1 e 2: Mapas da cidade de Feira de Santana em diferentes períodos.

Nota: A Figura 1 mostra mapa da cidade em 1968. Fonte: PMFS, 1968, adaptado pela autora. A Figura 2 se trata de uma imagem aérea atual da cidade.

Fonte: Google maps (2017), adaptado pela autora.

Através do mapa da Figura 01 é possível perceber que a cidade localizava-se quase que a totalidade dentro do Anel de Contorno (Avenida Eduardo Fróes da Motta), ainda incompleto. Já o mapa da Figura 02 é perceptível a expansão da cidade na área extra anel viário.

PLANEJAMENTO URBANO X DESENHO URBANO

Conforme demonstrado, a cidade iniciou um processo rápido de crescimento urbano, era considerada um importante centro industrial e comercial da região. O primeiro Plano Diretor foi implantado em 1969, lei nº 632². Até então, a cidade em expansão crescia sem uma legislação 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 da cidade acontecia de acordo com sua dinâmica urbana, sem projeto urbano, nem planejamento específico. O planejamento urbano com o plano diretor surgiu para direcionar, controlar, organizar e zonedar a cidade em expansão. Ainda segundo a autora:

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 (TEIXEIRA, 2013, p. 37-38).

Em Feira de Santana, não existia uma proposta de desenho urbano para orientar o processo do traçado urbano. Então, concordando com o conceito da autora, pode-se considerar que o desenho urbano da cidade acontecia de forma inconsciente e pautado em registros culturais locais, pois, não havia projeto urbano a ser seguindo no processo de expansão.

Mesmo com a implantação do Plano Diretor, o desenho não deixou acontecer de forma inconsciente. Os planos diretores, fruto da proposta de planejamento da cidade, já eram elaborados de forma interdisciplinar, com participação de diferentes áreas para sua concepção³. Apresentando zoneamento, com as diretrizes do uso e ocupação do solo, não determinavam o detalhamento do desenho urbano. Havia orientações em relação a apenas alguns parâmetros técnicos, não estabelecendo critérios tridimensionais para a expansão e concepção da forma urbana.

Dessa forma, as medidas regulatórias do uso e ocupação do solo, esboçadas nas leis de Zoneamento, são elementos conformadores da forma urbana. Estes, entretanto, não são necessariamente elaborados com a perspectiva de composição de uma forma urbana ideal para a cidade por meio de um processo de desenho urbano consciente, pois, em diversos casos, apresentam-se apenas como um compêndio de parâmetros urbanísticos aos quais não se impôs uma idealização da forma urbana durante seu processo de elaboração. Por possuir caráter restritivo, e não necessariamente propositivo de um desígnio para a forma urbana, o Zoneamento não representa necessariamente um processo consciente (TEIXEIRA, 2013, p. 38).

Concordando com a autora, correlacionando seu posicionamento com as questões de planejamento da cidade de Feira de Santana, as legislações que surgiram a partir do primeiro plano diretor, seguiram a mesma logística, não definiram detalhamentos para da forma urbana. A construção dos conjuntos habitacionais, a localização do comércio e indústrias com suas redes de apoio, foram desenhando o município e suas avenidas. A legislação mais recente sobre ordenamento do uso e ocupação do solo na área urbana é a lei complementar nº 086/2014⁴ e, comparada à anterior⁵ possui um nível de detalhamento maior em relação ao desenho urbano, principalmente em relação às vias da cidade, fornecendo inclusive seus perfis transversais. Há também a lei ordinária nº 3473/2014, uma nova redação para o código de obras e edificações do município, que complementa o aparato das novas legislações. Mesmo assim, as leis por si, só não definem os aspectos tridimensionais da cidade, aliado a ela, é necessário também que haja outros desenhos técnicos de profissionais capacitados, para que a expansão urbana aconteça de forma planejada e consciente.

A forma tridimensional do desenho era e continua sendo feita de forma isolada, em sua maioria, em áreas da cidade em que necessitam de projeto no momento. Nessa etapa os arquitetos urbanistas, engenheiros realizam o desenho técnico necessário para a intervenção. O desenho é utilizado “para representar uma ideia ou para transmitir informações que resultaram na materialização espacial concreta desta ideia.” (OLIVEIRA; TRINCHÃO, 1998). Segundo as autoras, o desenho é o resultado da necessidade de passar essas informações, nesse caso, desenhos técnicos. Até a década de 1990, aproximadamente, esses desenhos eram feitos a mão, com auxílio de equipamentos, como régua, escalímetro, esquadros, etc. Atualmente são realizados, em sua maioria, através de pro-

gramas de computadores, como por exemplos, o AutoCAD e o Revit. Para que o planejamento da cidade aconteça de forma satisfatória e completa, é necessário que o desenho urbano aconteça alinhado ao planejamento de forma integrada.

AS AVENIDAS NO CONTEXTO DA EXPANSÃO URBANA

Nesse tópico é proposta uma análise, destacando algumas das principais avenidas da cidade, seus desenhos, relacionando-os com as propostas de planejamento urbano. Para maior entendimento sobre o estudo das avenidas, o mapa da Figura 03 servirá para auxiliar na teoria estudada através do desenho da cidade.

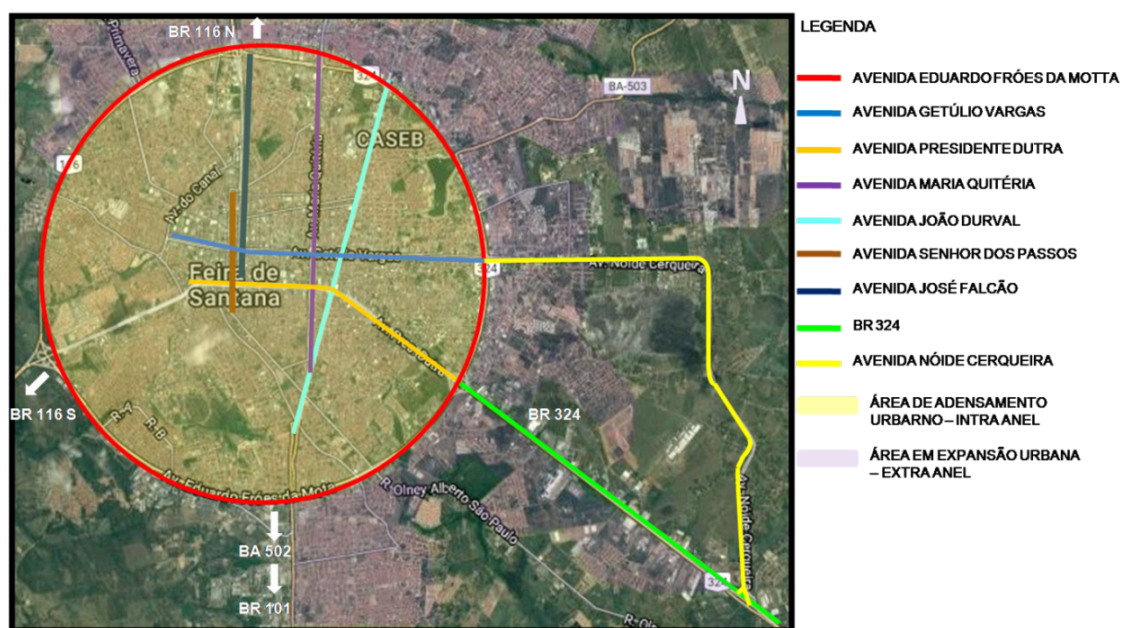


Figura 3: Imagem aérea atual da cidade de Feira de Santana, destacando principais vias.

Fonte: Google maps (2017), adaptado pela autora.

AVENIDA GETÚLIO VARGAS

A Avenida Getúlio Vargas, localizada no centro, é uma avenida antiga da cidade. Possui forma retilínea, com extensão de aproximadamente 4 km, seu crescimento se deu no sentido leste e oeste. Corta a área central da cidade horizontalmente, e atualmente se conecta no sentido leste com o anel de contorno e oeste com o centro da cidade. Intercepta transversalmente outras importantes avenidas, como a Maria Quitéria, João Durval e Senhor dos Passos.

Foi palco de muitas manifestações sociais, culturais, religiosas e políticas da cidade, nela acontecia até a década de 1970 a popular feira livre, grande feira, um forte atrativo para a população da cidade e de outras regiões. “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. 71). A tradição da feira sempre esteve presente em Feira de Santana, então a feira livre na Avenida Getúlio Vargas representava a identidade da cidade. O desenvolvi-

mento da cidade com o aumento do setor secundário e terciário desencadeou uma série de intervenções urbanas que contribuíram para sua descaracterização. Um exemplo foi o deslocamento da feira livre para o centro de abastecimento, em 1977.

Atualmente, a Getúlio Vargas é considerada via arterial⁶, por seu grande fluxo de veículos. Está passando por um processo de implantação do BRT (*Bus Rapid Transit*)⁷, o que levou ao desmatamento de grande quantidade de árvores antigas que localizavam no canteiro central. Com isso, as poucas áreas sombreadas da avenida foram reduzidas, e o pedestre que além de perder seu espaço físico foi exposto a um desconforto térmico e ambiental, em uma cidade quente como Feira de Santana.

AVENIDA SENHOR DOS PASSOS

A Avenida Senhor dos Passos, localizada também no centro da cidade, possui forma retilínea, fazendo parte de um eixo de ligação norte e sul da cidade. Atualmente possui 1,65 km de extensão, interligando transversalmente a importantes vias da cidade como a Presidente Dutra e Getúlio Vargas.

Foi aberta no final do século XIX para morada dos aristocratas do gado, tornando-se uma das mais belas avenidas residenciais da cidade, era considerada um endereço da elite econômica e política local. Com o processo de crescimento urbano e espacial da cidade, a avenida, sofreu o processo de descaracterização do desenho inicial. O comércio se tornou sua atividade principal. Os canteiros centrais foram demolidos para que as vias fossem ampliadas. O tráfego aumentou e os passeios diminuíram.

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 (OLIVEIRA, 2013, p. 69).

O autor enfatiza a descaracterização e a mudança da paisagem urbana da avenida. O resultado desse processo é a formação de uma avenida árida, sem conforto ambiental, com passeios reduzidos, sendo ainda 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 para o comércio e veículos. É classificada hoje, como uma via coletora⁸ por direcionar o fluxo de veículos para outras grandes avenidas.

OUTRAS AVENIDAS

Outras importantes avenidas surgiram a partir da década de 1950 compondo o traçado urbano da cidade, acompanhando o crescimento espacial. Segundo Sandra Santo:

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, [...] 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. 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; [...] neste período, muitas chácaras começam a ser loteadas, principalmente nas proximidades das avenidas Maria Quitéria e João Durval Carneiro[...] (SANTO, 2012, p. 140).

A interligação da cidade com as BR 324, 116 e posteriormente com a BR 101, criou uma importante malha de avenidas, como a Avenida Presidente Dutra, Maria Quitéria e João Durval, conectando assim a cidade com outras regiões do estado. Mesmo com tantas transformações no traçado da cidade, até a década de 1970, a nova malha urbana ainda se concentrava na área intra anel viário.

A partir da década de 1980, com a Avenida Eduardo Fróes da Motta totalmente construída, a cidade acelera o crescimento na área extra anel. O anel de Contorno é hoje um marco⁹ para cidade, com seu traçado circular com extensão de 21 km, divide a urbe em duas regiões – intra e extra anel. A partir dele é possível fazer uma análise mais precisa do crescimento, adensamento e a expansão da cidade. É considerada uma avenida expressa¹⁰, além de possuir ligações com a cidade e suas principais avenidas e BRs, se comunica com áreas residenciais, industriais e comerciais. Essa conexão facilita o acesso para veículos, sem entrar necessariamente na área urbana.

Bastante árida, em sua maior parte, não há calçamento para o pedestre, há poucos canteiros e praticamente não há áreas de lazer intercaladas em sua extensão, como parques e praças. A transformação do Anel de Contorno vem acontecendo atualmente com sua duplicação, mas o propósito de seu desenho continua o mesmo no decorrer das décadas: melhoria de fluxo, conexão com outras cidades.

A partir da década de 1950, as construções das avenidas Maria Quitéria e João Durval marcaram o traçado e o desenho urbano da cidade, formaram eixos de ligação entre as regiões norte e sul da cidade (ver Figura 03). Ambas são consideradas vias arteriais, de uso misto, com áreas comerciais, residenciais e serviços. Possuem canteiros centrais pouco arborizados, passeios em variadas dimensões, sendo muitos trechos inadequados para o pedestre por serem estreitos ou possuírem obstáculos em sua extensão. Comunicam-se com o anel de contorno no sentido norte, unindo-se na região sul da cidade, ainda na área intra anel. O prolongamento dessa junção conecta-se com a BA 502 e esta por sua vez, interliga-se com a BR 101.

Ambas se interceptam com outras avenidas de grande fluxo como a Getúlio Vargas e Presidente Dutra. Suas continuações no sentido norte, originaram outras avenidas que já extrapolaram o anel viário. De acordo com Sandra Santo et al., 2011:

[...] 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).

De acordo com a autora, percebe-se que através da análise das avenidas preexistentes, tendência é que essas grandes vias se tornem subcentros. Assim está acontecendo com a Maria Quitéria e João Durval, que tem atraído importantes polos comerciais para sua região, expandindo assim o setor terciário, antes localizado basicamente no centro da cidade, para áreas mais periféricas.

Feita a explanação sobre as transformações e as características do desenho urbano, fruto da expressão gráfica, de algumas nas principais avenidas da cidade, é possível perceber pelas manchas de adensamento e expansão urbana na foto aérea da Figura 03, que todas elas influenciaram na ocupação urbana de seu entorno. Por isso, são consideradas eixos de expansão urbana, sendo marcos do crescimento da cidade. Áreas antes desvalorizadas tendem a se valorizar, atraindo assim interesse tanto do setor residencial quanto comercial e de serviços.

Além de mostrar essa tendência de ocupação, o desenho urbano da cidade revela que as áreas intercaladas por grandes avenidas têm a tendência natural de serem ocupadas em todas as direções. Há áreas nobres, geralmente nas proximidades das avenidas, conjuntos habitacionais e favelas em áreas mais afastadas. Todos esses espaços são intercalados com comércio, serviço e em lugares mais específicos, indústrias. Esse adensamento urbano pode ter sido planejada ou ser fruto crescimento desordenado da cidade.

AVENIDA NÓIDE CERQUEIRA

A avenida Nóide Cerqueira, inaugurada no ano de 2014, é considerada uma extensão da avenida Getúlio Vargas. Localizada na região leste-sudeste da cidade, é a maior avenida na região extra anel viário, com 8 km de extensão. Seu desenho é diferente das demais, por possuir um traçado mais orgânico¹¹ (ver Figura 03).

Interliga o Anel de Contorno à BR 324, funcionando como alternativa viária para quem chega e sai da cidade. A região em que a avenida foi construída era predominantemente rural, com grande número de fazendas. Ainda não há trabalhos científicos sobre a Avenida Nóide Cerqueira, por isso, esse estudo é baseado na análise da expressão gráfica dos desenhos de outras avenidas de grande importância da cidade, já demonstrados neste trabalho. Sua construção representa uma nova etapa de crescimento da cidade, pode ter sido inclusive uma estratégia para a ocupação urbana nessa região extra anel. Visto que seria complicada a construção de outra avenida na região intra anel devido ao intenso adensamento urbano. Percebe-se então que a construção na região extra anel é justamente para desafogar o trânsito na área interna ao anel de contorno.

Em relação ao seu desenho, a Nóide Cerqueira é classificada pela lei 086/2014, como via arterial. É uma via de duplo sentido, separados por um canteiro central. Cada sentido da via possui em média 12,0m de largura, dividida em três faixas. O canteiro central possui também uma média de 12m de largura. Há uma ciclofaixa com aproximadamente 1,8m de largura com sentido de ida e volta, em apenas um dos lados.

A avenida surgiu já com um aparato de legislações para direcionar e conduzir sua construção, tanto em relação ao planejamento urbano através da lei 046/2010¹², quanto ao próprio desenho técnico, como por exemplo, a NBR 9050:2004¹³. Mesmo assim, a Nóide Cerqueira ainda apresenta falhas técnicas em seu traçado como, por exemplo, a inexistência de pistas de desaceleração para os retornos, falta de áreas de estacionamento, áreas de passeio com obstáculos, etc. Apesar de se tornar um local público muito utilizado pela população para prática de esportes como caminhadas, corridas e ciclismo em toda sua extensão e na pista de *cooper* localizada no canteiro central, pode-se considerá-la uma avenida desumanizada¹⁴ na maior parte do dia, devido principalmente a falta de arborização.

Há poucas árvores em toda sua extensão, tornando o espaço árido e inutilizado pelo pedestre nos horários de maior insolação. Não há praças e parques intercalando o traçado da avenida, ou seja, mais uma via na cidade em que o veículo é priorizado. Há ainda a proposta de implantação do BRT no canteiro central, ou seja, mais uma intervenção que impacta na área destinada ao pedestre e na própria estética e conforto ambiental da via.

CONCLUSÃO

A análise sobre o planejamento e o desenho urbano, da cidade de Feira de Santana no decorrer das décadas de expansão urbana, permite afirmar que as avenidas influenciaram e influenciam na mudança do desenho urbano da região em que são construídas, são consideradas vetores de expansão e transformação urbana.

Porém, percebe-se através do desenho das avenidas estudadas, que o desenvolvimento do planejamento urbano da cidade com o plano diretor, o aperfeiçoamento das legislações de ordenamento do uso do solo e do desenho urbano, pouco contribuíram para uma melhoria da qualidade da área urbana da cidade. Antes o pedestre vivia a cidade nas avenidas, eram áreas sociais que proporcionavam uma melhor qualidade de vida.

Atualmente essas avenidas apresentam problemas em relação à sua infraestrutura, a acessibilidade é precária, há obstáculos nos passeios, que já são reduzidos em muitos trechos, há poucas rampas. Poucas áreas de lazer com áreas sombreadas. O trânsito é intenso. As poluições visuais, através do grande número de propagandas, e sonoras, devido à grande quantidade de automóveis, são constantes. Em todas estudadas no trabalho, inclusive na Nóide Cerqueira, o veículo foi privilegiado e o pedestre pouco considerado.

Com a tendência do crescimento urbano, as novas avenidas foram traçadas para direcionar o fluxo, interligar pontos estratégicos da cidade, atendendo a proposta de modernização e expansão urbana.

A Avenida Nóide Cerqueira, apesar de possuir atrativos sociais, não possui um desenho acolhedor que incorpore espaços públicos com áreas de lazer como praças e parques que atraia a população durante o dia. É como se as evoluções das técnicas de planejamento e de desenho técnico não se refletissem na cidade e nos seus desenhos. Antigamente as avenidas proporcionavam uma melhor qualidade de vida para seus habitantes, por serem mais humanizadas, proporcionando uma maior integração com o pedestre. Atualmente, essas características são cada vez mais raras nas avenidas de Feira de Santana. Uma mistura de avanço das normas e leis com regresso na prática social na cidade.

De acordo com Vicente Del Rio, “A qualidade final do urbano, seja no tratamento de suas partes [...] seja no tratamento de seu todo [...] depende do inter-relacionamento entre as categorias acima descritas¹⁵ e a conformação de cada uma delas” (DEL RIO, 1990, p. 108). A qualidade do desenho urbano depende de fatores que juntos culminam em espaços organizados, funcionais e de qualidade socioambiental. O próprio autor afirma que o desenho urbano deve existir desde o primeiro momento de pensar a cidade, devendo permear o processo do planejamento (DEL RIO, 1990, p. 59). Para que haja qualidade do desenho urbano é necessário que este aconteça de forma pensada e projetada com a

integração das categorias, ou seja, um desenho urbano consciente. Seguindo a linha de raciocínio, percebe-se o quão é necessário para o desenvolvimento urbano, ter a proposta de planejamento e desenho urbano da cidade juntos, intercalados e alinhados. Feira de Santana carece da integração desse processo, e o desenho na maioria das vezes acontece de forma aleatória e inconsciente, ocasionando um traçado desordenado e desestruturado.

Pode-se considerar que o desenho da Nóide Cerqueira segue o processo de planejamento das outras avenidas mais recentes, há o zoneamento, porém o mesmo não acompanha ou contempla um desenho urbano completo e ideal. Tem um propósito, uma função, porém falta a visão tridimensional, maior conexão com a paisagem urbana, natureza, atividades e com as pessoas. Relação necessária para transformar o espaço público, tornar o local de passagem de veículos em uma via digna, que possua diálogo com a população, que remeta a um *boulevard*¹⁶, um espaço humanizado de convivência, que proporcione uma melhor qualidade de vida para seus usuários e para a cidade.

Notas

- 1 De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017), a população estimada de Feira de Santana em 2016 alcançou 622.639 habitantes.
- 2 Lei ordinária que institui o código de edificação do município. Atualmente revogada pela lei ordinária nº 3473/2014.
- 3 Em fases anteriores, o desenho urbano para o planejamento das cidades era exclusivo de autoria dos arquitetos e urbanistas. A partir do projeto elaborado era que a cidade se desenvolvia. O desenho assim acontecia de forma consciente.
- 4 Lei complementar que estabelece as bases normativas para a Política Municipal do Uso do Solo na área Urbana do Município de Feira de Santana.
- 5 Lei anterior revogada: lei complementar nº 046/2010.
- 6 Classificada pela lei ordinária 086/2014, que descreve via arterial como via 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 passagem local.
- 7 Um tipo de sistema de transporte público baseado no uso de ônibus.
- 8 Classificada pela lei ordinária 086/2014, que descreve via coletora, com 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 (va) e/ou corredores de transportes próximos. Proporcionando acesso direto às propriedades lindeiras, apresentando alta acessibilidade e menor fluidez de tráfego.
- 9 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).
- 10 Classificada pela lei ordinária 086/2014, que descreve via expressa 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.
- 11 Traçado não totalmente regular, com a presença de curvas.
- 12 Lei complementar vigente na época, que dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana da cidade de Feira de Santana, atualmente revogada pela lei 086/2014.
- 13 Norma Brasileira que estabelece critérios e parâmetros técnicos sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
- 14 Conceito contrário a espaço público humanizada. De acordo com o arquiteto e urbanista Jan Gehl, espaço humanizado é o criado para as pessoas, para o convívio ao nível dos olhos, para a qualidade de

vida. Nada de busca pela forma, mas pela escala humana. Nesse cenário, a prioridade dada aos carros é um dos principais inimigos.

15 Uso do solo, configuração espacial, circulação viária e estacionamento, espaços livres, percursos de pedestres, atividades de apoio e mobiliário urbano.

16 Vias largas que são projetadas com a preocupação paisagística.

Referências

ARQUITETO JAN GEHL. Disponível em: <<http://www.altosestudios.com.br/?p=53573>>.

AZEVEDO, Livia Dias. *Feira de Santana: entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas (1950-2009)*. 1ª ed. Feira de Santana: UEFS Ed., 2015.

DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo: Pini, 1990.

IBGE. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2910800>>.

LEGISLAÇÃO FEIRA DE SANTANA. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/328/leis-de-feira-de-santana>>.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2006.

OLIVEIRA, Lysie dos Reis; TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. *A história contada a partir do desenho*. Congresso Internacional de Engenharia Gráfica nas Artes e no Desenho, Feira de Santana – UEFS, 1998.

OLIVEIRA, Maria Leny Sousa. *Feira de Santana no contexto da urbanização brasileira e a questão da moradia na favela*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2014.

OLIVEIRA, Sidiney de Araujo. *Desenhando a ideia de uma avenida feliz: imagens das histórias e memórias da avenida Senhor dos Passos, Feira de Santana, BA*. 1ª ed. Feira de Santana: UEFS Editora, 2013.

SANTO, Sandra Medeiros. *A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010)*. Salvador: UFBA, 2012.

SANTO, Sandra Medeiros et al. Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. *Revista Geográfica da América Central*, número especial, EGAL. Salvador - UFBA, 2011.

TEIXEIRA, Maria Fernanda Montanha. *Planejamento urbano e desenho urbano: Um estudo sobre suas relações múltiplas e mutantes*. Curitiba: PPGTU, 2013.

* Recebido em: 02.06.2017. Aprovado em: 02.07.2017.

MARIANA SOUSA SILVA

Arquiteta e urbanista, servidora da UEFS - universidade estadual de Feira de Santana. Trabalho no setor de projetos da universidade. Mestranda do Programa De Pós-Graduação de Desenho, Cultura e Interatividade da UEFS. *E-mail*: msousa83.arq@gmail.com

LYSIE DOS REIS OLIVEIRA

Doutorado em História Social na Universidade Federal da Bahia (2006), graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense (1992) e mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (1998). Professora Adjunta da Universidade Estadual da Bahia, lotada no Dpto de Ciências Humanas (Campi I - Salvador) e professora do Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em Desenho Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana. *E-mail*: lysiereis@gmail.com