

AS AVENIDAS COMO MARCOS DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA-BA

THE AVENUES AS LANDMARKS OF THE URBAN TRANSFORMATIONS OF THE CITY OF FEIRA DE SANTANA-BA

Mariana Sousa de Andrade¹

Lysie dos Reis Oliveira²

Resumo

O texto explana as modificações no desenho urbano de Feira de Santana, Bahia, entre 1960–2018, tendo em vista as transformações ocorrentes na cidade, em particular em suas avenidas, nesse período, face o processo de crescimento urbano e a proposta de modernização. Com base na revisão bibliográfica de autores que descreveram sobre as alterações do desenho urbano na referida cidade — cada um com um foco diferente em sua pesquisa — e da análise de imagens como mapas e fotografias, o trabalho irá revelar as transformações da paisagem urbana em função da implantação e do redesenho das avenidas e seus reflexos no ideário de modernização criado para a cidade. Será demonstrado o desvelamento do desenho das primeiras avenidas de importância local, como da Getúlio Vargas e da Senhor dos Passos, o surgimento e as transformações de outras, como, por exemplo, o da Nóide Cerqueira, de forma a discutir a cidade que se reconecta por esses marcos urbanos, se metamorfoseando e remodelando.

Palavras-chave: Feira de Santana, desenho urbano, avenidas.

Abstract

The text approaches the changes in the urban design of Feira de Santana, Bahia, between the 1960s and 2018, aiming at the transformations occurring in the city, particularly in its avenues, in this period, facing urban growth and a modernization proposal. Based on a bibliographical review of authors describing the urban design changes in that city — each with a different focus on their research — and from the analysis of images such as maps and photographs, the article reveals the transformations of the urban landscape due the implantation and redesign of the avenues and their reflections in the idealization of modernization created for the city. The unveiling of the design of the first avenues of local importance, such as Getulio Vargas and Senhor dos Passos, and the arising and transformations of others, such as Nóide Cerqueira avenue, will be demonstrated, in order to discuss the city that reconnects by these urban landmarks, metamorphosing and remodeling.

Keywords: Feira de Santana, urban design, avenues.

¹ Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), msousa83.arq@gmail.com

² Universidade Estadual da Bahia (UNEB), lysiereis@gmail.com

INTRODUÇÃO

Este artigo pretende revisar algumas produções científicas no campo do desenho urbano, na cidade de Feira de Santana, Bahia, entre 1960 e 2018. Seu objetivo é analisar a modificação do desenho urbano de algumas avenidas da cidade no passar dos anos, das mais antigas, como a Getúlio Vargas e a Senhor dos Passos, a uma das mais contemporâneas, como a Nóide Cerqueira, e compreender quais são os reflexos dessas transformações para a população local e para a cidade como um todo.

Para esta pesquisa, foram utilizadas bibliografias que retratam sobre conceitos de desenho urbano e das transformações urbanas em Feira de Santana, de acordo com o processo de desenvolvimento econômico, como Santo (2012), Oliveira (2013), Oliveira (2014) e Azevedo (2015), que pesquisaram as mudanças na cidade desde sua implantação inicial até a atualidade.

Oliveira (2013) destaca as mudanças 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, conseqüentemente, em sua história e memória. Compara e analisa o desenho da paisagem antes da expansão na década de 1960 com o atual.

Santo (2012) estuda as questões das águas na cidade, analisando, principalmente, a expansão da mancha urbana sobre os mananciais hídricos. A autora, ao tratar sobre essa questão, analisa também as transformações da cidade com a implantação da malha viária e sua relação com a expansão. Explica a formação e modificação de algumas das suas principais vias.

Oliveira (2014) faz uma análise que permite compreender como as favelas foram sendo implantadas concomitantemente ao processo de urbanização. Destaca esse fenômeno na cidade de Feira de Santana, com base 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 na urbe.

Azevedo (2015), em sua produção, faz uma leitura visual da paisagem do centro da cidade de Feira de Santana, em particular da avenida Getúlio Vargas e da rua Marechal Deodoro da Fonseca, vias antigas consideradas marcos urbanos¹. Retrata o processo de redesenho da cidade influenciado pelos crescimentos econômico, populacional e espacial, e as transformações socioculturais ocorrentes entre os anos de 1950 e 2009.

Em relação ao conceito de desenho urbano, para melhor entendimento da temática trabalhada neste artigo, Wall e Waterman (2012, p. 15) afirmam que o desenho urbano “é um processo de colaboração que envolve a configuração das formas da cidade, aprimorando sua vivência e sua função como um habitat para os seres humanos”. Del Rio define que “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 por meio de suas vivências, percepções e ações cotidianas” (1990, p. 54). Adotando e mesclando os conceitos dos autores, será empregada, neste trabalho, a definição de desenho urbano como processo físico, que envolve o traçado da cidade, a visão espacial e tridimensional dos lugares. Entende-se que esse processo pode ser consequência ou causa do diálogo e da interação do espaço com a sociedade e o ambiente.

Este artigo, portanto, irá retratar as transformações na cidade, as modificações na paisagem urbana de Feira de Santana, destacando algumas de suas avenidas, como referências dessas mudanças que se reconectam nessa rede que estrutura um processo de crescimento espacial.

METODOLOGIA

Além da revisão bibliográfica já descrita, foram analisadas imagens existentes, como fotografias antigas e atuais da cidade, mapas, imagens aéreas fornecidas pelo programa Google Earth e Google Maps, com o propósito de fazer uma leitura visual, utilizando o desenho urbano como fonte de informação, conhecimento e registro histórico. Além disso, foram realizadas visitas técnicas por meio de caminhadas e corridas nas avenidas estudadas aqui, com o propósito de observar e compreender melhor a dinâmica existente nesses espaços.

A leitura proporcionada pelo desenho urbano, visto como imagem que revela etapas do processo de desenvolvimento da urbe, é necessária para compreender a dinâmica das avenidas da cidade no seu processo de modernização.

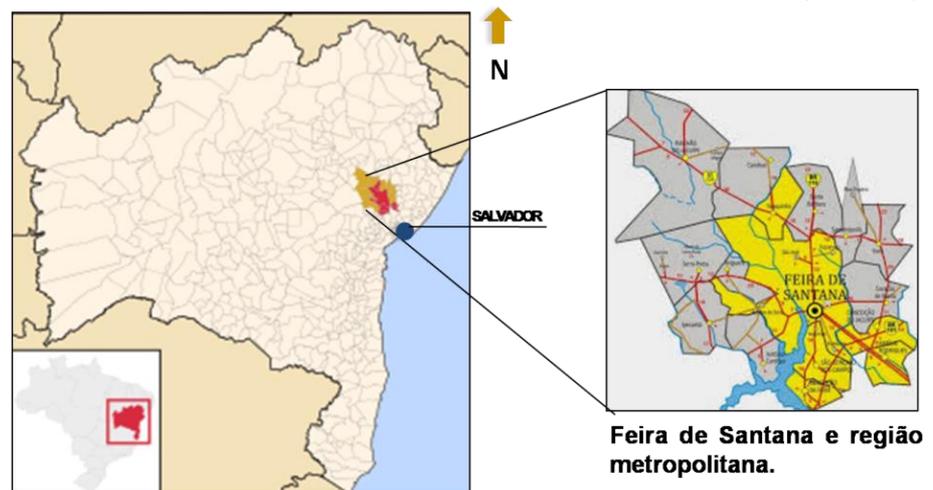
FEIRA DE SANTANA

Localização, formação e industrialização

Feira de Santana é uma cidade do Estado da Bahia (Figura 1). Localiza-se em uma área intermediária entre o litoral úmido e o interior semiárido, a aproximadamente 108 quilômetros de Salvador, à qual se liga por intermédio da rodovia BR 324. É a segunda cidade mais populosa do estado, possuindo em 2017, na sua sede, população estimada de 627.477 habitantes (IBGE, 2017).

A origem de Feira de Santana se deu no século XVIII, primeiro como vila, depois como povoado. Durante o século XIX, a vila se expandiu, o povoado cresceu, “em 1873, a vila de Feira de Santana era elevada à categoria de cidade” (POPPINO, 1968, p. 109), e, assim, ruas e avenidas surgiram para acompanhar o crescimento populacional que acontecia nesse período. De acordo com Santo, estruturava-se 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 (SANTO, 2012).

Figura 1: Mapa localização Feira de Santana. Adaptado de <https://mapasblog.blogspot.com/2014/08/mapas-de-feira-de-santana-ba.html>, recuperado em 31, julho, 2018).



O século XX foi marcado por intensas transformações sociais, culturais, econômicas e políticas, principalmente a partir da década de 1960. Alguns fatos a serem descritos a seguir foram importantes e cruciais para a história da cidade e suas mudanças urbanas.

A industrialização de Feira de Santana foi um marco na transformação. A implantação do Centro Industrial Subaé (CIS), no bairro do Tomba, localizado ao sul da cidade, e nas proximidades da BR 324, foi de grande importância para o desenvolvimento dos setores secundário e terciário. O CIS foi instalado na década de 1970, que, segundo Freitas, não ocorreu de forma aleatória, visto que a cidade reunia um conjunto de vantagens locais, fato influenciador da expansão da urbanização (FREITAS, 2009). Nesse período, a cidade recebeu grande quantidade de imigrantes.

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.”. Migrações de outras cidades da Bahia e de outros estados foram responsáveis pela intensa expansão urbana no período. Pessoas se direcionavam à Feira de Santana em busca de melhores oportunidades de trabalho e de vida. Nessa época, a quantidade de conjuntos habitacionais financiados e fornecidos pelo poder público aumentou consideravelmente para atender e abrigar à grande demanda populacional enfrentada pela cidade.

No senso comum, entende-se que uma cidade com avenidas tem forte relação com progresso e desenvolvimento. Em Feira de Santana, esse termo é marcado por ambiguidade. Se, por um lado, o progresso da cidade está relacionado com a implantação de indústrias e com o fomento econômico, gerando espacializações marcadas por novas construções de ruas e avenidas, por outro, vai de encontro com fatores relacionados com o bem-estar social de seus habitantes. Falta qualidade no transporte público, moradia, opções de lazer, saneamento básico para todos, entre outros fatores que deveriam estar aliados à proposta de modernização e crescimento tão embutidas no termo progresso.

Expansão urbana e avenidas

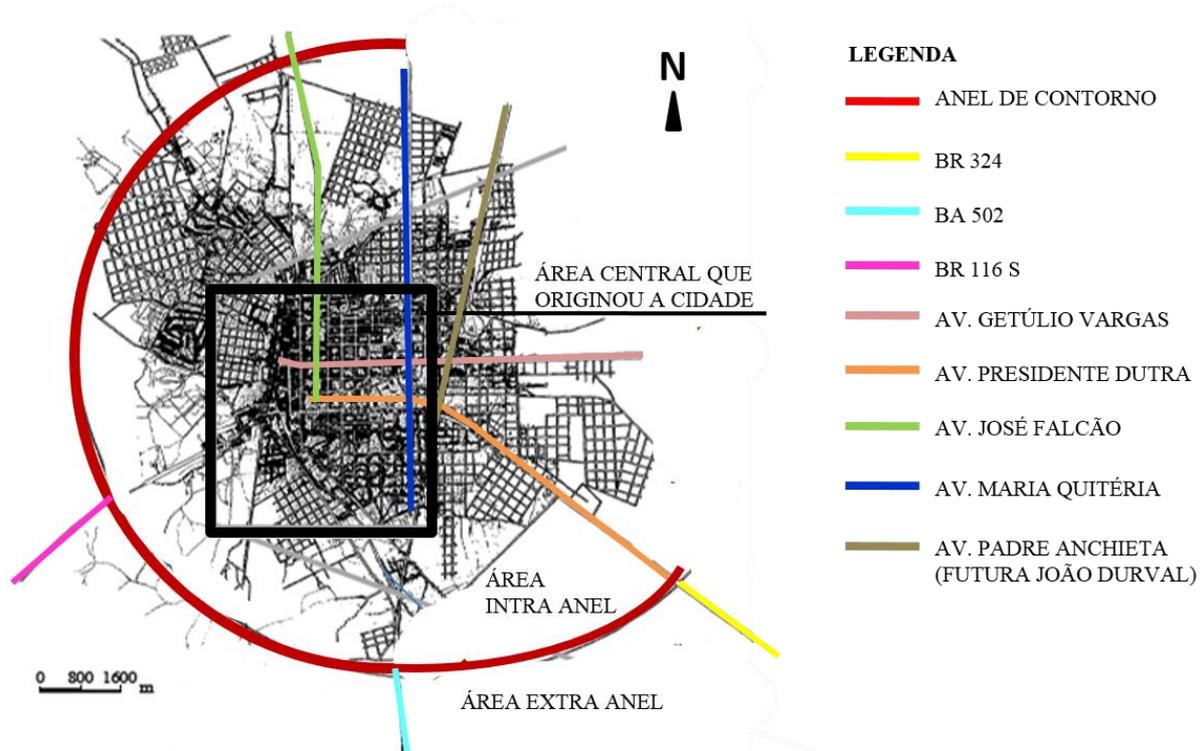
Para compreender a conexão e o processo da transformação da trama viária urbana de Feira de Santana, é necessário entender o desenho de algumas de suas avenidas. Serão aqui descritas, primeiramente, as características do desenho da avenida Eduardo Fróes da Mota, cujo traçado se destaca na formação da cidade.

A avenida Eduardo Fróes da Mota, também conhecida como Anel de Contorno, teve sua construção iniciada na década de 1950, sendo concluída na década de 1980. É considerada uma avenida expressa,ⁱⁱ conecta-se com a cidade por intermédio de outras vias, que a interceptam, e com outras regiões do estado pelas rodovias, como, por exemplo, as BR 324 e BR 116 e BA 502. Essa conexão facilita o acesso para veículos, principalmente aqueles que vêm de outras regiões, que, pelo anel de contorno, não precisam, necessariamente, entrar na área urbana de Feira de Santana. Ela é considerada um marco, 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, do adensamento e da expansão urbana. Sua transformação vem acontecendo atualmente por meio de sua duplicação, mas o propósito de seu desenho continua o mesmo no decorrer das décadas: melhoria de fluxo de veículos e conexão com outras cidades.

Para melhor compreensão do processo do crescimento, as Figuras 2 e 3 mostram o desenho urbano da cidade em diferentes períodos, para melhor comparação. A Figura 2 mostra parte da trama viária, em 1968 — percebe-se que, na região interna ao anel viário, já existia uma malha urbana composta por importantes avenidas que interligavam com rodovias (na região externa ao anel) que faziam a conexão da cidade com outras regiões do Estado.

A partir da década seguinte, 1950, Feira de Santana sofre uma grande transformação, pois o Estado, por intermédio do governo federal, implanta a BR-324 e a BR-116, o que vai afetar claramente o seu eixo de expansão. A união dessas importantes vias se dá atravessando o centro da cidade, que, na sua parte interna, é denominada Avenida Presidente Dutra, passando pela Praça da Igreja Matriz (Nossa Senhora Santana). Esse fato modifica a dinâmica local, haja vista que incentiva e reforça o seu centro comercial. Acrescenta-se a isso a construção de parte do anel viário da cidade, para que os veículos com carga pesada passem pela área externa ao meio urbano. Essas 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 desses, o poder municipal abre novas avenidas no sentido Norte–Sul, em que 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, nesse 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).

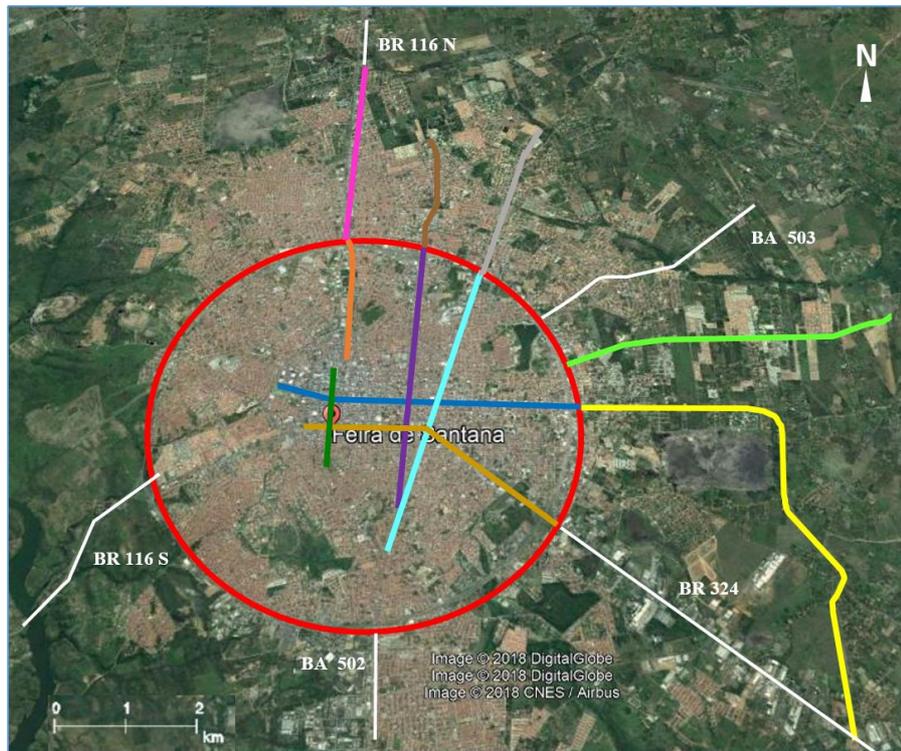
Figura 2: Mapa da cidade de Feira de Santana em 1968 destacando suas principais vias e rodovias no período. Fonte: Adaptado de SANTO (2012), por PMFS, 1968.



A autora descreve grande quantidade de avenidas, vias e rodovias implantadas na cidade a partir da década de 1950 com o propósito de facilitar o fluxo de veículos e ampliar o desenvolvimento econômico local. Percebe-se que a cidade se transformou em torno de sua malha viária. Rodovias e vias foram construídas para atender à nova dinâmica urbana enfrentada pela cidade com o novo processo de crescimento e desenvolvimento econômico.

A Figura 3 mostra o desenho urbano da cidade no ano de 2018, destacando suas principais avenidas. Percebe-se o aumento da mancha provocada pela expansão espacial da cidade, que ultrapassou o Anel de Contorno. O crescimento foi fruto de variados fatores que emergiram principalmente a partir da década de 1950, como da industrialização, fortalecimento do comércio, aumento da malha viária, instalação da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) na região norte da cidade (em 1976), construção de conjuntos habitacionais, entre tantos outros existentes. Essa figura servirá como base para os estudos de algumas das avenidas analisadas no decorrer deste trabalho.

Figura 3: Imagem aérea da cidade de Feira de Santana, destacando suas principais avenidas.
Fonte: Adaptado de Google Earth, 2018.



LEGENDA:

— AV. EDUARDO F. DA MOTA	— AV. MARIA QUITÉRIA	— AV. JOSÉ FALCÃO
— AV. SENHOR DOS PASSOS	— AV. FRAGA MAIA	— AV. TRANSNORDESTINA
— AV. GETÚLIO VARGAS	— AV. JOÃO DURVAL	— AV. ARTÊMIA PIRES
— AV. PRESIDENTE DUTRA	— AV. AYRTON SENNA	— AV. NÓIDE CERQUEIRA

— RODOVIAS

A avenida Getúlio Vargas é uma das mais antigas da cidade, com extensão de aproximadamente 4 km, intercepta-se com outras importantes vias, formando uma significativa trama viária no centro urbano. Na década de 1970, sofreu transformações marcantes na sua paisagem, em prol do ideário em torno da modernização: a retirada da feira livre do centro no ano de 1977. A feira livre era um ponto de convergência social— por isso, considerada aqui como ponto nodalⁱⁱⁱ. Localizada na confluência da Getúlio Vargas com a Senhor dos Passos, a feira livre foi realocada para o Centro de Abastecimento, construído para esse fim. Para entender o impacto dessa iniciativa, Azevedo (2015, p. 119) retrata a importância do hábito da feira para a população da cidade:

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.

A feira livre localizada na avenida Getúlio Vargas era a maior da cidade e estava presente desde a sua formação. Para as autoridades locais, a cidade em fase de industrialização não permitia comportar uma feira daquela dimensão no centro, em condições insalubres de trabalho, interrompendo o

fluxo de veículos e atrapalhando o crescimento. De acordo com Queiroz, o poder público, que queria modernizar o centro da cidade, 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 (QUEIROZ, 2013). A proposta de limpar, embelezar e modernizar o centro trouxe como consequência o fim de uma cultura popular forte que se instalava ali na Getúlio Vargas.

Figura 4: Fotos antigas da cidade de Feira de Santana (a) antiga feira livre no centro da cidade, na década de 1960, no cruzamento da avenida Senhor dos Passos com a Getúlio Vargas; (b) mostra a avenida Getúlio Vargas sem a feira. Fonte: GAMA (2009).



É possível perceber, comparando as Figuras 4 (a) e 4 (b), a mudança do desenho da avenida em dias de feira, são diferentes traçados da paisagem urbana de um mesmo lugar. O abrigo Santana^{iv} serve como ponto de referência para a análise das imagens. Após a realocação da feira livre, novos elementos foram incorporados, e outros, retirados, do espaço público, como a diminuição do canteiro central e o aumento da área de estacionamento, gerando novas imagens da paisagem. A retirada da feira livre foi a primeira mudança relevante que impactou no traçado dessa avenida.

A transformação da paisagem urbana por meio da mudança do uso das edificações, dos novos desenhos das fachadas e vias e da intervenção no canteiro central foram paulatinamente redesenhando o ambiente. O crescimento da cidade com o aumento do setor secundário e terciário foi desencadeando intervenções locais, contribuindo para a modificação do desenho original.

Atualmente, a Getúlio Vargas está passando por outro processo marcante de redesenho urbano, por meio da implantação do BRT (Bus Rapid Transit)^v, cujo trajeto será nas proximidades de seu canteiro central, interferindo, dessa maneira, nas áreas de locomoção e de lazer destinadas ao pedestre — umas das poucas existentes na cidade. Para tal intervenção, foi necessário retirar algumas árvores antigas e frondosas presentes nesse canteiro e construir as estações de ônibus, como mostram as Figuras 5 (a) e 5 (b), ambas de 2018. Representam um novo desenho da avenida.

Figuras 5 (a) e (b): Ambas as figuras são de 2018, destacam a estação do BRT no canteiro central da avenida Getúlio Vargas.



(a)

(b)

A Figura 6, do ano de 2014, mostra a avenida Getúlio Vargas com seu canteiro central arborizado em quase toda sua extensão. Nesse período, o sistema de BRT ainda não havia sido implantado.

Figura 6: Foto da Avenida Getúlio Vargas em 2014. (<http://cidadeprincesa.blogspot.com>, recuperado em 02, janeiro, 2019.)



Tal atitude, como a implantação do BRT, que faz repensar qual é 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 e conforto ambiental.

A avenida Senhor dos Passos, assim como a Getúlio Vargas, teve também sua história marcada por mudanças que contribuíram nos processos de alteração física do espaço. Ela foi aberta no final do século XIX para a morada

dos aristocratas do gado, tornando-se, em termos estéticos, uma das mais belas da cidade, ocupada pela elite econômica e política, abrigando as famílias mais ilustres. Era considerada uma avenida tipicamente residencial, nela concentravam-se imóveis com estilo arquitetônico de predomínio eclético,^{vi} fruto da influência europeia na arquitetura brasileira. Percebia-se que havia preocupação com a estética da habitação, com o desenho das fachadas, e, principalmente, com o conforto ambiental das edificações e do espaço público.

A partir da década de 1960, iniciou-se, na avenida, um processo de transformação em sua ocupação. A industrialização e mudanças socioeconômicas ocorrentes na cidade foram modificando sua essência, que passou a abrigar também comércios e serviços locais. Essas atividades, atreladas ao conceito de modernidade da época, foram geradoras da maior mudança da paisagem urbana local. O estilo eclético foi sendo substituído por outro tipo de arquitetura, como menciona Oliveira:

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 cidadã. 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 (2013, p. 69)

A Figura 7 (a) é uma foto da Senhor dos Passos antes da década de 1950, transmite a ideia de uma via pacata, cujas edificações, maioria de destinação residencial, possuíam fachadas uniformes. Já a Figura 7 (b), de 2018, 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, e, em seus lugares, novos empreendimentos, como lojas, mercados, restaurantes ou simplesmente área livre para estacionamento foram estabelecidos, redesenhando a paisagem local.

Figuras 7: (a) foto antiga da avenida Senhor dos Passos, antes da expansão urbana na década de 1960. (<http://www2.uefs.br/pgh/fotos.html>, recuperada em 20, maio, 2017); (b) Avenida Senhor dos Passos, destacando estabelecimentos comerciais em seu entorno.



(a)



(b)

E assim foram surgindo empreendimentos sem a preocupação com detalhes arquitetônicos em suas fachadas e com o conforto ambiental, e sim, com o baixo custo de execução, como galpões encaixotados destacando seus letreiros e propagandas. Foram surgindo empreendimentos com novas funções — prioritariamente comerciais, que modificaram as construções originais ou as eliminaram — cuja preocupação com o conforto e a estética seguiu um novo conceito empresarial. Um choque entre a noção de progresso e a tradição da cidade, uma modificação significativa no desenho da paisagem urbana.

Comparando as Figuras 7 (a) e 7 (b), fica evidente a modificação do desenho da avenida no passar das décadas. Alterações no uso das edificações, nos traçados das fachadas, nos materiais empregados, fatores que, juntos, transformaram a imagem da paisagem urbana local.

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 (OLIVEIRA 2013, p. 59).

De acordo com o autor, a descaracterização da avenida acarretou inúmeros problemas, que se refletiam no trânsito e, principalmente, nas pessoas que ali circulam. A industrialização e o crescimento dos setores secundário e terciário na cidade acarretaram o fim das referências visuais do passado, tanto na Getúlio Vargas quanto na Senhor dos Passos.

Outras ruas e avenidas de grande importância enquanto marcos urbanos de Feira de Santana, além das já citadas, foram surgindo e contribuindo para as modificações, juntamente com o crescimento espacial da cidade. O traçado viário se alterou e ampliou para atender e absorver a grande demanda populacional e a necessidade de fazer ligações e conexões com locais estratégicos. Todos esses fatores surgiram com vistas, inicialmente, a um crescimento e desenvolvimento socioeconômico local, com o objetivo de facilitar a locomoção, criar pontos nodais por serem locais estratégicos e gerar um fluxo de pessoas e automóveis nessas grandes vias.

Algumas são consideradas hoje marcos da cidade, outras apenas são ligações exigidas pela espacialização da malha urbana. São exemplos de importantes avenidas a Presidente Dutra, a Maria Quitéria, a Getúlio Vargas, a Senhor dos Passos, a João Durval e a Nóide Cerqueira, todas destacadas na Figura 3, entre tantas outras existentes. Foram desenhadas ou redesenhadas, revelando mudanças constantes na paisagem, para atender sejam as exigências do poder público, setor industrial, comercial ou a demanda social.

Atualmente, algumas dessas vias descritas estão passando por modificações urbanas, gerando novos desenhos e impactos para a cidade. A avenida Maria Quitéria, considerada uma via arterial^{vii} de uso misto (residência, comércio e serviços), está sofrendo intervenções em seu traçado por meio da construção de uma trincheira no ponto de encontro com a Getúlio Vargas, conforme mostra a Figura 8.

Essa figura destaca a trincheira na avenida Maria Quitéria, finalizada no ano de 2016, com o propósito de atender e melhorar a fluidez do grande número

de veículos na região, eliminando a sinaleira que existia no ponto de encontro dessa avenida com a Getúlio Vargas.

Figura 8: Foto da avenida Maria Quitéria em 2018.



A avenida João Durval, considerada também uma via arterial de uso misto, com predominância comercial, também está atualmente passando por um processo de redesenho em seu traçado por meio da construção das estações de BRT e da trincheira na sua comunicação com a avenida Presidente Dutra (ver localização na Figura 3).

A Figura 9 (a) mostra a estação de BRT na referida avenida, ocupando o espaço que era destinado ao canteiro central, já a Figura 9 (b) destaca uma área que se conecta com a Presidente Dutra, interdita para a construção de outra trincheira. Essa obra foi finalizada no ano de 2018.

Figuras 9 (a) e (b): Fotos da avenida João Durval em 2018.



(a)



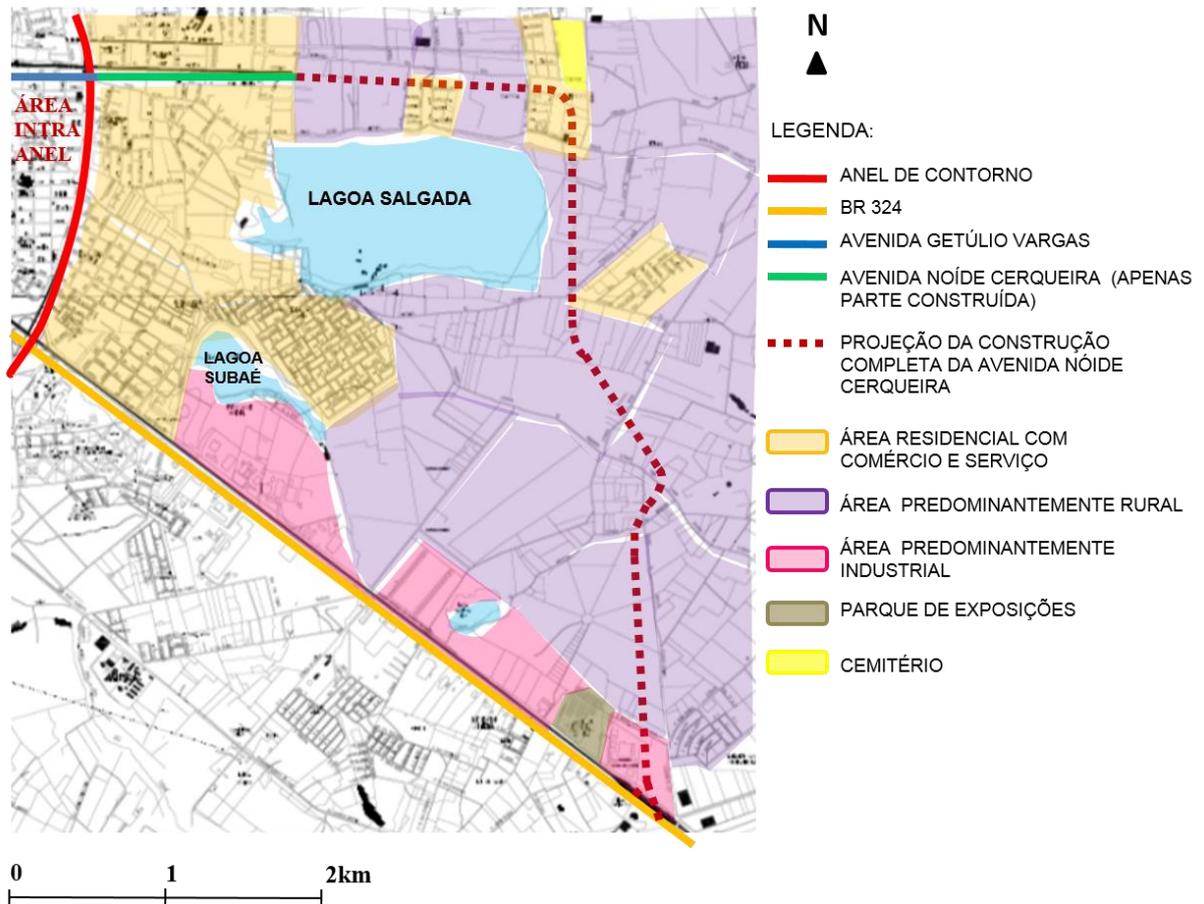
(b)

O exemplo que se segue revela as transformações na paisagem urbana na cidade com a construção de uma grande avenida, no caso, a Nóide Cerqueira, como destacam as Figuras 10 e 11.

A avenida Nóide Cerqueira foi inaugurada no ano de 2014, é considerada uma extensão da Getúlio Vargas (ver Figura 3). Localizada na região Leste–

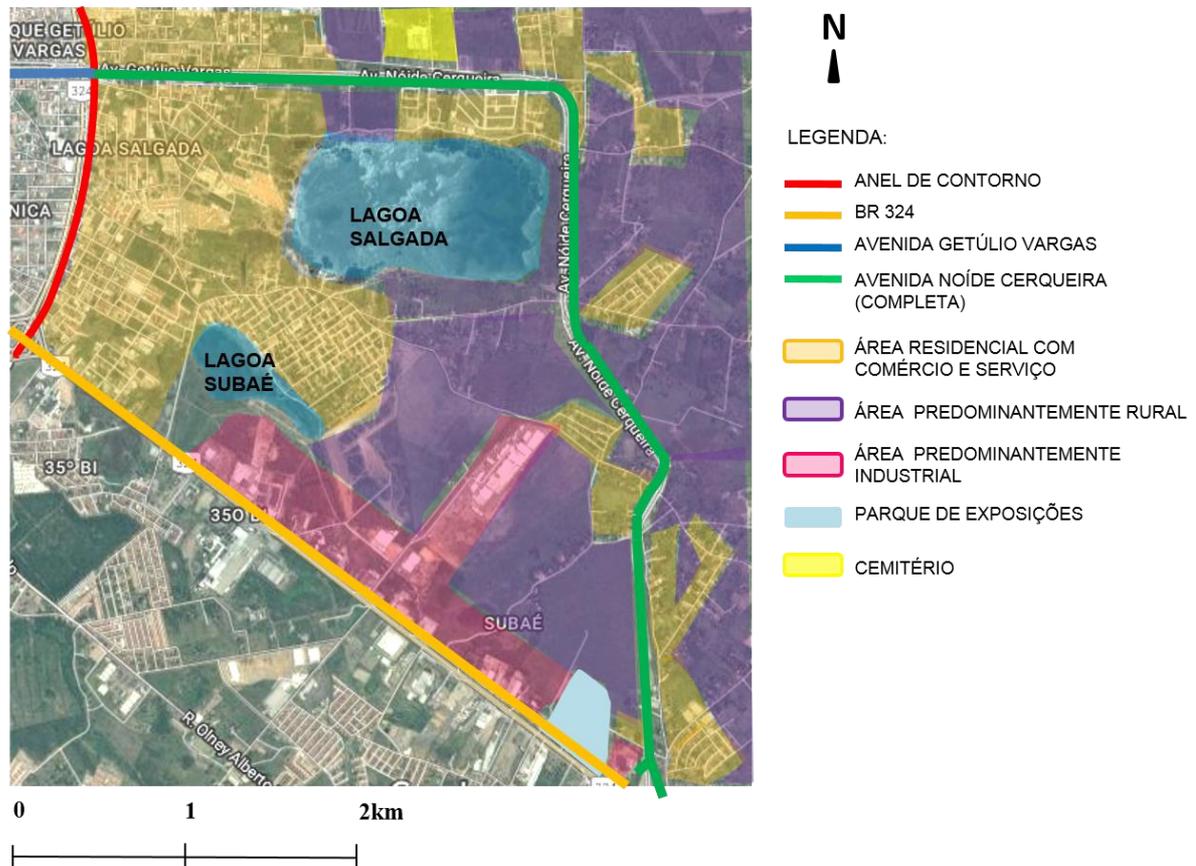
Sudeste da cidade, é a maior na região extra anel viário, com 8 km de extensão. Interliga o anel de contorno à BR 324 e funciona como alternativa viária para quem chega e sai da cidade. A região em que foi implantada era predominantemente rural, conforme mostra a Figura 10 (no ano de 2002), com grande número de fazendas. Sua construção representa uma nova etapa de crescimento da urbe, e pode ter sido, inclusive, uma estratégia para a ocupação urbana na região extra anel.

Figura 10: Identificação das características da malha urbana realizada pela autora, sobre mapa digital da cidade de Feira de Santana do ano de 2002. Fonte: Adaptado de Planta digital em AUTOCAD, cadastro da cidade de Feira de Santana -BA em 2002.



A Figura 11 mostra o desenho urbano da área de implantação da Nóide Cerqueira no ano de 2018, destacando algumas características da área de entorno. O traçado atual está em verde, para uma melhor análise do espaço estudado.

Figura 11: Identificação das características da malha urbana realizada pela autora, sobre imagem aérea atual da cidade de Feira de Santana. Fonte: Adaptado de Google Earth, 2018 (<https://earth.google.com/web/@-12.27644309,-38.91981555,223.89202355a,11567.50892253d,35y,359.99994243h,0t,0r/data=ChMaEQoJL20vMDUweDY1GAEqASgc>).



Comparando os mapas das Figuras 10 e 11, é possível perceber que a construção da Nóide Cerqueira vem modificando o desenho do espaço urbano, interferindo também nos tipos de ocupação de uso do solo do seu entorno. É uma modificação ainda tímida, com o aumento da área residencial e industrial na região.

Atualmente, esta avenida está sendo alvo de grande especulação imobiliária e incertezas em relação à sua futura ocupação. Há um aumento na área residencial, com comércios e serviços e, conseqüentemente, uma diminuição na área rural. Já está acontecendo a construção de um *shopping center* na região, o Shopping Avenida (Figura 12 a), e a previsão de construção de outro, o Parque Shopping (Figura 12 b). Ambas as propostas, quando concluídas, poderão alterar consideravelmente o traçado de seu entorno e a configuração da avenida como um todo. A mancha urbana na região poderá mudar, inclusive o tipo de uso das edificações do entorno, que, hoje em dia, é tipicamente residencial, para comercial e de serviços.

A Nóide Cerqueira possui algumas áreas em seu trajeto destinadas ao lazer e esporte. Há ciclofaixa em toda sua extensão, pista para caminhada de aproximadamente 2 km, um parque infantil (Figura 13 a) e alguns aparelhos de ginástica. Pelo fato de a cidade possuir poucas opções de áreas de lazer,

a Nóide Cerqueira, mesmo sendo uma avenida pouco arborizada, e com poucas áreas de lazer intercaladas no cabteiro central, está sendo muito utilizada pela população para o lazer e esporte.

Figuras 12: (a) e (b) Fotos da avenida Nóide Cerqueira em 2018.



(a)

(b)

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 (Figura 13 b). 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 como nas próprias vias de circulação de veículos.

Figuras 13: (a) e (b) Fotos da avenida Nóide Cerqueira em 2018.



(a)

(b)

As vias da Nóide ainda não possuem um fluxo tão intenso de veículos quanto outras da cidade, por isso, elas ainda são bastante utilizadas para as atividades esportivas. Todo o seu comprimento é explorado pelos esportistas, desde a área mais urbanizada à rural.

A Figura 14 (a) mostra um trecho da avenida mais afastado no anel de contorno. Percebe-se a aridez da via, provocada pela falta de arborização — nesse trecho, não há espaços destinados ao lazer, com exceção da

ciclofaixa. Não há áreas sombreadas nos passeios laterais e canteiro central. A Figura 14 (b) destaca uma estação de BRT na área antes destinada ao canteiro central. Fica claro, então, que a Nóide Cerqueira já está sofrendo mudança em seu traçado original, sendo redesenhada para atender as novas exigências da cidade.

Figuras 14: (a) e (b) Fotos da avenida Nóide Cerqueira em 2018.



Percebe-se que a Nóide Cerqueira, mesmo tendo seu desenho direcionado ao fluxo de veículos e para a conexão viária da cidade, possui algumas características que são voltadas para o pedestre, como a existência de áreas de lazer e esporte já descritas anteriormente. Porém, assim como vem ocorrendo em outras novas avenidas da cidade, esta vem sendo redesenhada, sendo alvo de novos empreendimentos comerciais, como, por exemplo, a construção de *shoppings centers*, apostados por grandes construtores e investidores imobiliários, além da implantação do BRT, como já descrito — redesenhos urbanos que são alvos do poder do capital e da proposta de modernização empregada na cidade atual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base na bibliografia estudada, foi possível compreender que as transformações ocorridas na Feira de Santana de implantação inicial para uma Feira de Santana moderna, com avenidas, foram marcadas por numerosas modificações urbanas.

O sentido de modernidade na cidade traz a ideia de progresso e evolução, com melhorias urbanas por meio de transporte público de qualidade, oferta de saúde e educação para a população, moradias descentes, áreas de lazer públicas com praças e parques, conforto ambiental e térmico, qualidade do ar, etc. Uma cidade com tais características propicia melhor qualidade de vida para as pessoas que nela habitam.

Entende-se, também, que avenida é um símbolo da modernidade, e uma cidade com avenidas, em determinadas épocas do passado, tinha relação direta com a proposta de progresso e melhoria. A Feira de Santana já possui um grande número de vias, conforme demonstrado neste artigo. Porém, as que existem, sofreram ou vem sofrendo transformações que não estão

proporcionando melhores condições de caminhabilidade e uso social para o pedestre.

A Senhor dos Passos, que era uma avenida residencial humanizada, arborizada, com largos passeios e canteiros centrais, se transformou em uma avenida comercial, quente, com passeios reduzidos e poucas árvores, gerando pouco conforto ambiental para os usuários.

A Getúlio Vargas, local de manifestação cultural e social, vem sofrendo constantes modificações em seu desenho, e, atualmente, está passando por outro processo de implantação do BRT, interferindo, dessa maneira, na área destinada ao pedestre.

Outras importantes avenidas já citadas também estão passando por transformações em seus desenhos, como a construção de trincheiras, duplicação de vias, retirada de árvores e continuação da proposta de instalação do BRT. Percebe-se que a maioria das intervenções atuais nessas vias da cidade 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.

É preocupante pensar no futuro da avenida Nóide Cerqueira, atualmente tão utilizada pela população para o lazer e esporte. Caso não haja um planejamento urbano estratégico adequado para essa via, que valorize o espaço para o pedestre, acolhendo-o e aumentando suas áreas de convivência, ela pode ter o mesmo destino das outras vias já mencionadas, transformando-se em uma via com características exclusivas para veículos.

Tais atitudes fazem repensar qual é o conceito de modernidade advindo do poder público e das autoridades locais, que permitem a diminuição dos passeios, redução das áreas destinadas aos pedestres, retirada de árvores para ampliar o espaço para circulação dos veículos, etc. 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. Um sistema intermodal de transporte público acessível, com conexões de linhas de ônibus, metrô, bicicletas e áreas protegidas para caminhadas, contribuiria para uma redução da dimensão das vias, do uso de automóveis, já que a população teria opções confortáveis de transportes, e, conseqüentemente um aumento de áreas livres para a população. Seria o ideal para uma cidade com o porte populacional de Feira de Santana.

Um desenho urbano que proporcione qualidade de vida para o pedestre nas ruas e avenidas deve contemplar largos passeios, com arborização e utilização de materiais adequados, associados à oferta de áreas de lazer e atrativos sociais, para que assim haja maior convívio social e melhor interação entre o pedestre e o espaço público. Compreende-se, então, com este estudo, que, com a proposta de modernização em Feira de Santana, as avenidas estão deixando de ser áreas sociais, com poucas áreas de convívio e interação, tornando-se espaços cada vez menos humanizados, sendo voltados quase que exclusivamente para os automóveis.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, L. D. 2015. Feira de Santana: entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas (1950-2009), 1ª ed., Feira de Santana, UEFS Editora. 298p.
- BLOGSPOT CIDADE PRINCESA. 2014. Foto da Avenida Getúlio Vargas (2014). Disponível em: <http://cidadeprincesa.blogspot.com>. Acesso em 02/01/2019.
- BONAMETTI, J. H. 2006. A arquitetura eclética e a modernização da paisagem urbana brasileira. FAP/Revista Científica, Curitiba, v.1, jan. /dez. p. 1-11.
- DEL RIO, V. 1990. Introdução ao desenho urbano no Processo de Planejamento, 1ª ed., São Paulo, Pini. 198p.
- FEIRA DE SANTANA. 2014. 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 29/12/2017.
- FREITAS, N. B. 2009. 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.
- GAMA, R. G. 1994. Memória fotográfica de Feira de Santana. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana.
- 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 29/05/2018.
- LYNCH, K. 2006. A imagem da cidade. São Paulo: ed. Martins Fontes, 227p.
- MAPAS BLOG. 2014. Localização Feira de Santana. Disponível em: <https://mapasblog.blogspot.com/2014/08/mapas-de-feira-de-santana-ba.html>. Acesso em 31/07/2018.
- OLIVEIRA, M. L. S. 2014. Feira de Santana no contexto da urbanização brasileira e a questão da moradia na favela, 1ª ed. Feira de Santana. UEFS editora, 137p.
- OLIVEIRA, S. A. 2013. Desenhando a idéia 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, 158 p.
- POPPINO, R. E. 1968. Feira de Santana. 1ª Ed. Salvador, Bahia: Itapuã, 328p.
- PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Feira de Santana. Feira de Santana: Governo do Estado da Bahia/ COPLAN S/A, v. 1 e 2, 1968.
- PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA (UEFS). Disponível em: <http://www2.uefs.br/pgh/fotos.html>. Acesso em 20/05/2017.
- QUEIROZ, A. M. 2013. Da rua para o shopping Feiraguay: desenho urbano e memória visual do comércio popular em Feira de Santana, BA (1970-2012). Feira de Santana-BA. Dissertação de Mestrado. PPGDCI/UEFS, 151p.
- SANTO, S. M. 2012. A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010). Salvador-BA. Tese de doutorado. FAUFBA/UFBA, 275p.
- WALL, E.; WATERMAN, T. 2012. Desenho urbano, 1ª Ed. Porto Alegre: Bookman. 184p.

NOTAS

ⁱ Segundo Kevin Lynch, os marcos são referências em que o observador não precisa entrar neles, “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. 53).

ⁱⁱ Classificação estabelecida pela Lei Complementar 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 por meio de via marginal.

ⁱⁱⁱ Segundo Kevin Lynch, “pontos nodais são pontos, lugares estratégicos de uma cidade por meio dos quais o observador pode entrar” (LYNCH, 2006, p. 52), são tipicamente, conexões de vias ou concentrações de alguma característica.

^{iv} 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.

^v Um tipo de sistema de transporte público baseado no uso de ônibus.

^{vi} De acordo com João Henrique Bonametti, ecletismo é o estilo arquitetônico considerado uma mistura de estilos, “a palavra ecletismo significa a atitude antiga de formar um todo a partir da justaposição de elementos escolhidos entre diferentes sistemas” (BONAMETTI, 2006, p. 2).

^{vii} Classificação estabelecida pela Lei Complementar 086/2014, que descreve via arterial como via destinada a atender 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.

Submetido: 16/12/2017
Aceito: 08/01/2019