



O estudo das avenidas como método de análise sobre o desenho urbano da cidade

The avenue study as a method of analysis on the city's urban design

Mariana Sousa de Andrade¹
Lysie dos Reis²

Resumo:

Temos, por objetivo, analisar o desenho urbano da cidade de Feira de Santana – Bahia, de acordo com suas transformações. Consideramos o desenho urbano como linguagem que, como tal, foi o lócus desta análise e compreensão das práticas sociais cidadinas. Com este pensamento, serão estudadas as principais avenidas da urbe, relacionando suas modificações com as estratégias de planejamento. Pretendemos, através da revisão bibliográfica e dos estudos da paisagem, entender as características dessas avenidas e, assim, utilizar este conhecimento para a compreensão do traçado da avenida Nóide Cerqueira. Percebemos então, que todas as avenidas influenciam na mudança do desenho urbano das áreas onde são construídas, sendo consideradas vetores de formação e transformação urbana.

Palavras-chave: Transformações urbanas. Cidade. Avenidas. Planejamento urbano.

Abstract:

We have, as an objective, to analyze the urban design of the city of Feira de Santana - Bahia, according to its transformations. We consider urban design as a language that, as such, was the locus of this analysis and understanding of urban social practices. With this in mind, the main avenues of the city will be studied, relating their modifications to the planning strategies. Through bibliographic review and landscape studies, we intend to understand the characteristics of these avenues and, thus, to use this knowledge to understand the layout of the Nóide Cerqueira avenue. We then perceive that all avenues influence the change of the urban design of the areas where they are constructed, being considered vectors of formation and urban transformation.

Keywords: Urban transformations. City. Avenues. Urban planning.

¹ Arquiteta e Urbanista, mestranda do Programa de Pós Graduação (Mestrado) em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS. Endereço postal: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, Feira de Santana-BA, CEP 44036-900. Email: msousa83.arq@gmail.com.

² Arquiteta e Urbanista, orientadora, Doutora em História Social pela Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS. Departamento de Ciências Humanas, Campus I, Universidade Estadual da Bahia-UNEB. Endereço postal: Rua Silveira Martins, 248 – Cabula, Salvador-BA, CEP: 40301-310. Email: lysiereis@gmail.com.

1. Introdução

Neste artigo serão analisados os desenhos das principais avenidas da cidade, suas transformações, a partir de 1950, de acordo com o crescimento da urbe, interrelacionando-os com aspectos do desenho urbano e planejamento da cidade. Consideramos o desenho urbano como uma linguagem que, como tal, permite-nos elegê-la como lócus de análise para a compreensão das práticas sociais cidadinas. Com esta proposta, esse estudo espera ser uma contribuição ao um melhor entendimento sobre o desenho de Feira de Santana, seu processo de transformação baseado nos seus traçados, que representam, ademais, as dinâmicas sociais de uma cidade singular.

Para a realização do trabalho, além da revisão bibliográfica sobre temas relacionados ao desenho e planejamento urbanos, realizamos também análise sobre a história da cidade de Feira de Santana e sua proposta de expansão urbana, por meio de pesquisa documental. Para isso, foram consultados recursos imagéticos, como fotos aéreas atuais e antigas, com o objetivo de entender o processo de mudança do seu traçado. Alguns estudos sobre o desenho da cidade de Feira de Santana, que destacam as avenidas, podem ser encontrados, como por exemplo, 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, pretendemos neste artigo, iniciar uma pesquisa 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.

Neste artigo, pretendemos então fazer uma análise do desenho das principais vias como método de estudo do desenho urbano da cidade, buscando estudar as transformações no traçado de Feira de Santana-BA, com foco nas avenidas que antecederam à Nóide Cerqueira.

2. Metodologia

Para o desenvolvimento desse trabalho, além da revisão bibliográfica, pretendemos fazer uma leitura visual da paisagem da cidade, utilizando o desenho urbano através de mapas e fotografias, como fonte de informação, conhecimento e registro histórico das práticas sociais. Será feita a leitura do desenho de Feira de Santana em diferentes momentos e décadas, comparando-os e analisando-os. 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, inclusive o desenho da Nóide Cerqueira.

3. Feira de Santana

3.1 Contextualização

A origem da cidade de Feira de Santana se deu no século XVIII e, de acordo com Santo (2012), se estruturava como ponto de passagem de mercadorias com destino ao recôncavo, litoral e sertão. Graças, principalmente, a sua localização geográfica, tinha como característica principal o comércio de mercadorias. Durante o século XIX a vila continuava se expandir, face o crescimento do povoado, das ruas e avenidas que surgiram e do aumento da população. A vila iniciou seu processo de modificação do desenho com a formação de ruas, o que revelava relativo “progresso” do lugar. O século XX 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 esta nova fase da história da cidade e de suas transformações urbanas.

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”³. A diminuição da produção agrícola, decorrente das secas e o aumento dos setores secundário e terciário, evidenciaram 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, os anos de 1968 e 2017.

³ 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.

Figura 1: Desenho da cidade de Feira de Santana em 1968.



Fonte: FEIRA DE SANTANA (1968), adaptado pela autora.

Figura 2: Desenho da cidade de Feira de Santana em 2017



Fonte: GOOGLE MAPS (2017), adaptado pela autora.

A Figura 1 mostra que, em 1968, a cidade limitava-se, quase que em sua totalidade, ao interior do Anel de Contorno (avenida Eduardo Fróes da Motta), a ser descrita posteriormente, que ainda encontrava-se incompleto. Já na Figura 2 é perceptível a expansão da cidade na área extra-anel viário, em 2017.

3.2 Planejamentos urbano x Desenho urbano

A cidade iniciou um processo rápido de crescimento urbano quando era considerada um importante centro industrial e comercial da região. O primeiro Plano Diretor foi implantado em 1969. Até então, a cidade em expansão crescia sem uma legislação que a direcionasse espacialmente. De acordo com 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 um documento maior que direcionasse o projeto urbano e planejamento específico. O planejamento baseado em um plano diretor surgiu⁴ para direcionar, controlar, organizar e zonar a cidade em expansão. Como há variadas definições sobre plano diretor, para este trabalho, optamos pela explicação de Villaça:

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 aprovadas por lei municipal (1998, p. 238).

Então, o plano seria algo baseado em diagnósticos da realidade da cidade, apresentaria uma proposta de organização espacial complexa, levando em consideração todos os elementos da estrutura urbana.

Em Feira de Santana, o plano vigente atual é a lei 1614 de 1992, um plano de 25 anos. A cidade cresceu se expandiu e não houve atualização do plano diretor. Há leis

⁴ De acordo com a Constituição Federal de 1988, art. 182, o plano diretor passou a ser obrigatório em todos os municípios com mais de vinte mil habitantes, sendo considerado o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

mais atuais (a partir de 2014) de ordenamento de ocupação do solo, código de obras, zoneamentos, porém a ausência de uma lei maior, que seria a atualização no plano diretor, torna as leis atuais isoladas, sem uma integração de um planejamento urbano superior. Villaça já afirmava que “[...] o zoneamento não é considerado plano diretor, embora muitos pensem em zoneamento quando falam em plano diretor” (1998, p. 238), ou seja, como ele mesmo definiu, plano diretor é algo mais complexo que leis isoladas, seria o conjunto delas em um só documento.

Para um maior entendimento também sobre desenho urbano e sua relação com o planejamento da cidade, consideramos 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). Entendemos que tanto os conceitos de planejamento urbano e desenho urbano englobam a organização espacial da cidade. Ou seja, eles estão interrelacionados, as propostas de planejamento alinhadas ao desenho definem o traçado da urbe. 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 para orientar o processo do traçado urbano. Então, concordando com o conceito da autora, consideramos que o desenho urbano da cidade acontecia de forma inconsciente e pautado em registros culturais locais, pois, não havia projeto urbano a ser seguido 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 concepção⁵. Ao apresentar zoneamento, com as diretrizes do uso e ocupação do solo,

⁵ 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.

não determinavam o detalhamento do desenho urbano. Havia orientações em relação a apenas alguns parâmetros técnicos, que não estabeleciam critérios tridimensionais para a expansão e concepção da forma urbana. Os planos diretores propostos para a cidade, além de não incorporarem todos os fatores discriminados por Villaça, não direcionavam, e ainda não direcionam, uma proposta de desenho urbano consciente.

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).

Conforme a autora é possível correlacionar seu posicionamento com as questões de planejamento da cidade de Feira de Santana, com as legislações que surgiram a partir do primeiro plano diretor, que seguiram a mesma lógica, pois não definiram detalhamentos para a forma urbana. A construção dos conjuntos habitacionais, a localização do comércio e indústrias com suas redes de apoio, desenharam a cidade e suas avenidas. A legislação mais recente sobre ordenamento do uso e ocupação do solo na área urbana é a lei complementar nº 086/2014⁶ e, comparada à anterior⁷, possui um nível de detalhamento maior em relação ao desenho urbano, principalmente em relação às vias da cidade, que fornece inclusive seus perfis transversais. Há também a lei ordinária nº 3473/2014, com 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. Aliados a ela, é necessário também que haja outros desenhos técnicos de profissionais capacitados, para que a expansão urbana aconteça de forma planejada e consciente.

Além do desenho urbano não ser elaborado de forma conjunta ao planejamento, o plano diretor ainda é atrasado e pouco compatível com a nova realidade da cidade. A forma tridimensional do desenho da urbe era e continua sendo feita de forma isolada, em sua maioria, em áreas da cidade em que necessitam de projeto no momento. Nessa

⁶Lei complementar que estabelece as bases normativas para a Política Municipal do Uso do Solo na área Urbana do Município de Feira de Santana.

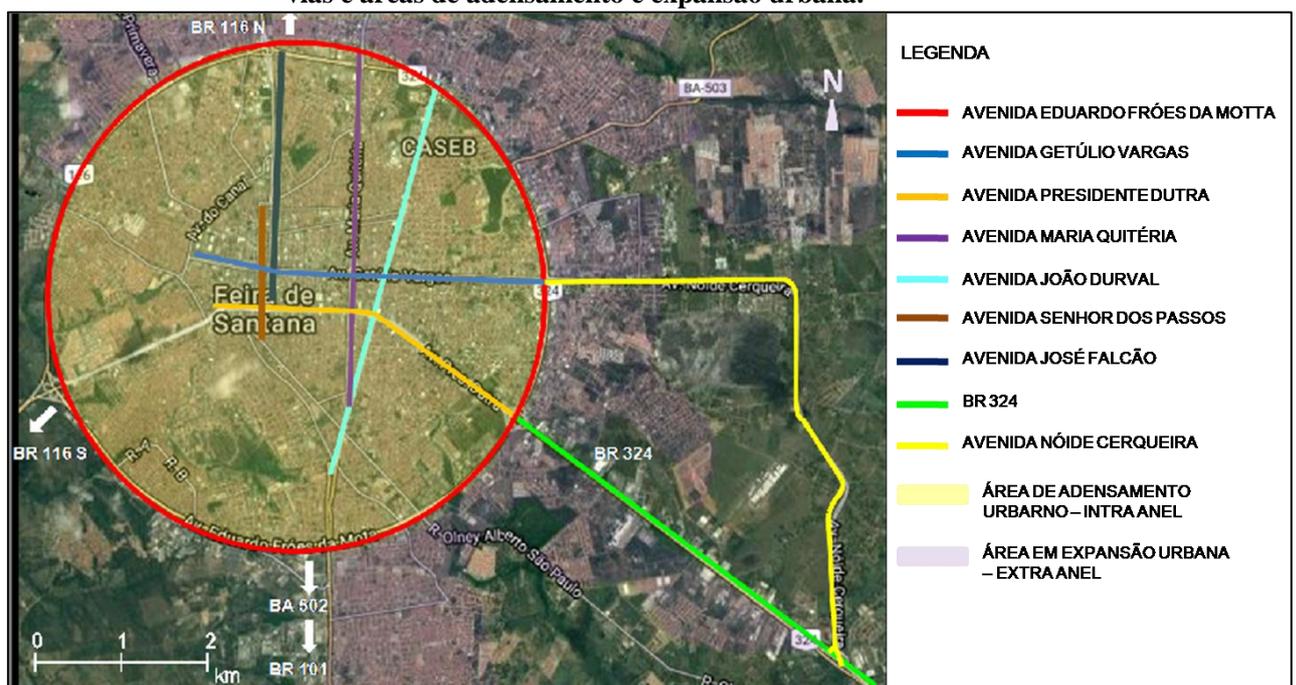
⁷Lei anterior revogada: lei complementar nº 046/2010.

etapa, os arquitetos urbanistas e engenheiros realizam o desenho técnico necessário para a intervenção. O desenho é utilizado para representar uma idéia ou para transmitir informações que resultaram na materialização espacial concreta desta idéia. (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, esquadro, etc. Atualmente são realizados,em sua maioria, através de programas 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.

3.3 As avenidas no contexto da expansão urbana

Neste tópico, propomos uma análise que destaca algumas das principais avenidas da cidade, seus desenhos, relacionando-os às propostas de planejamento urbano. Para maior entendimento, a Figura 3 servirá para auxiliar na teoria estudada com a demarcação das principais avenidas da cidade de Feira de Santana.

Figura 3: Imagem aérea atual da cidade de Feira de Santana, destacando as principais vias e áreas de adensamento e expansão urbana.



Fonte: GOOGLE MAPS (2017), adaptado pela autora.

3.3.1 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 (ver Figura 3).

Foi palco de muitas manifestações sociais, culturais, religiosas e políticas da cidade, pois 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 desenvolvimento econômico da urbe com o aumento do setor secundário e terciário desencadeou uma série de intervenções urbanas que contribuíram para sua descaracterização e mudança em seu desenho. Um exemplo foi o deslocamento da feira livre para o centro de abastecimento, em 1977.

Atualmente, a Getúlio Vargas é considerada via arterial⁸, por seu grande fluxo de veículos. Está passando por um processo de implantação do *Bus Rapid Transit* (BRT)⁹, o que levou à retirada de grande quantidade de árvores antigas que localizavam no canteiro central. Com isso, a área sombreada da avenida foi reduzida, e o pedestre que além de perder parte de seu espaço físico foi, e está sendo exposto a um desconforto térmico e ambiental, em uma cidade quente como Feira de Santana.

⁸ 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.

⁹ Um tipo de sistema de transporte público baseado no uso de ônibus.

Figuras 4 e 5: Fotos atuais (2017) da avenida Getúlio Vargas. A foto à esquerda mostra a estação do BRT, na área central do canteiro. A foto à direita mostra parte do canteiro destinada ao pedestre



Fonte: Nilo Teixeira.

A Figura 4 mostra a aridez da região da avenida em que está sendo implantada a estação do BRT, árvores foram retiradas para a construção da estação. Já a Figura 5 mostra o canteiro central que não sofreu interferência da implantação desse sistema de transporte, há árvores e calçamentos. Trata-se de uma proposta de planejamento urbano questionável. É necessário analisar até que ponto é vantajoso a instalação do BRT naquela região. Se a mesma trará benefícios para a população e para a cidade, com a retirada de árvores, seja replantando-as em outras áreas ou não, construção de estações, redução dos canteiros centrais, tornando as vias ainda mais estreitas, entre outros aspectos.

3.3.2 Avenida Senhor dos Passos

A avenida Senhor dos Passos, localizada também no centro, possui forma retilínea, fazendo parte de um eixo de ligação norte e sul da cidade. Atualmente possui 1,65 km de extensão, que a interliga 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, e tornou-se uma das mais belas avenidas residenciais da cidade, e era considerada um endereço da elite econômica e política local. Com o processo de crescimento urbano e espacial da urbe, 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 citadina. (OLIVEIRA, 2013, p.69)

O autor enfatiza a descaracterização e a mudança da paisagem urbana da avenida. O resultado desse processo foi a formação de uma avenida árida, sem conforto ambiental, com passeios reduzidos, sendo que ainda em alguns trechos, o passeio é ocupado por ambulantes com seu comércio informal. O pedestre que em épocas anteriores circulava de maneira confortável, atualmente perdeu seu espaço para o comércio e veículos. É classificada hoje, como uma via coletora¹⁰ por direcionar o fluxo de veículos para outras grandes avenidas.

Figura 6: Foto antiga, do início do século XX, da avenida Senhor dos Passos antes da expansão urbana na década de 1960.



Fonte: Site do Programa de Pós Graduação em História da UEFS:
(<http://www2.uefs.br/pgh/fotos.html>).

¹⁰Classificada 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.

Imagens 4 e 5: Fotos atuais (2017) da avenida Senhor dos Passos. A foto à esquerda, tirada em um dia de domingo à tarde – por isso o pouco fluxo de veículos - destacando estabelecimentos comerciais em toda sua extensão e nas proximidades do edifício da Prefeitura e da Igreja Senhor dos Passos. A foto à direita, tirada em dia de semana, destaca estabelecimentos comerciais e o grande fluxo de veículos



Fonte: Nilo Teixeira.

As Figura 6, 7 e 8 retratam a avenida Senhor dos Passos em diferentes épocas, fica evidente a modificação do desenho 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. Percebemos então que a proposta de modernização do espaço e planejamento da cidade revelou-se uma nova paisagem para a mesma avenida, em que o veículo foi priorizado.

3.3.3 Outras avenidas

Outras importantes avenidas surgiram a partir da década de 1950 compondo a malha urbana, acompanhando o crescimento espacial da cidade. Segundo 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[...] (2012, p. 140).

A interligação da cidade com as BR 324, BR 116 e, posteriormente, com a BR 101 criou uma importante malha de avenidas, como as avenidas Presidente Dutra, Maria Quitéria e João Durval, que conectaram assim a cidade com outras regiões do estado da

Bahia. 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 acelerou o crescimento na área extra anel. O anel de contorno é hoje um marco¹¹ para cidade, com seu traçado circular com extensão aproximada de 21 km, que divide a urbe em duas regiões: intra e extra anel. Em função dele é possível fazer uma análise mais precisa do crescimento, adensamento e a expansão da cidade. É considerada uma avenida expressa¹², 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 de veículos e 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 3). Ambas são consideradas vias arteriais, de uso misto, com áreas comerciais, residenciais e serviços. Possuem canteiros centrais pouco arborizados – a avenida Maria Quitéria apresenta melhores condições de arborização -, 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 e se une 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 Santo *et al.*:

¹¹ 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).

¹² 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.

[...] 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 os autores, percebemos que através da análise das avenidas preexistentes, a tendência é que essas grandes vias se tornem subcentros. Assim acontece com a Maria Quitéria e João Durval, que têm atraído importantes pólos comerciais para sua região, e expandem 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, percebemos, pelas manchas de adensamento e expansão urbana na foto aérea da Figura 3, 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 proporcionado pela construção de avenidas, 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, na maioria das vezes, mais afastadas. Todos esses espaços são intercalados com comércio, serviço e em lugares mais específicos, indústrias. Esse adensamento urbano pode ter sido planejado ou ser fruto crescimento desordenado da cidade.

3.3.4 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 aproximadamente 8 km de extensão. Seu desenho é diferente das demais, por possuir um traçado mais orgânico¹³ (ver Figura 3).

¹³ Traçado não totalmente regular, com a presença de curvas.

Interliga o Anel de Contorno à BR 324 e funciona 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 (ver Figura 4). Ainda não há trabalhos científicos sobre a avenida Nóide Cerqueira, por isso, este estudo é baseado na análise da expressão gráfica dos desenhos de outras avenidas de grande importância da cidade, aspectos já demonstrados, para compreender o traçado da Nóide Cerqueira. Sua construção representa uma nova etapa de crescimento da cidade, e, 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 principalmente ao adensamento urbano na região. Fica claro que a construção na região extra anel é justamente para desafogar o trânsito na área interna ao anel de contorno.

A região em que a Nóide Cerqueira foi construída era predominantemente rural, com grande número de fazendas, conforme mostra Figura 4.

Figura 9: Identificação das características da malha urbana realizada pela autora, sobre mapa digital da cidade de Feira de Santana do ano de 2002. Mostra uma região da cidade, com seus usos, antes da construção total da avenida Nóide Cerqueira.

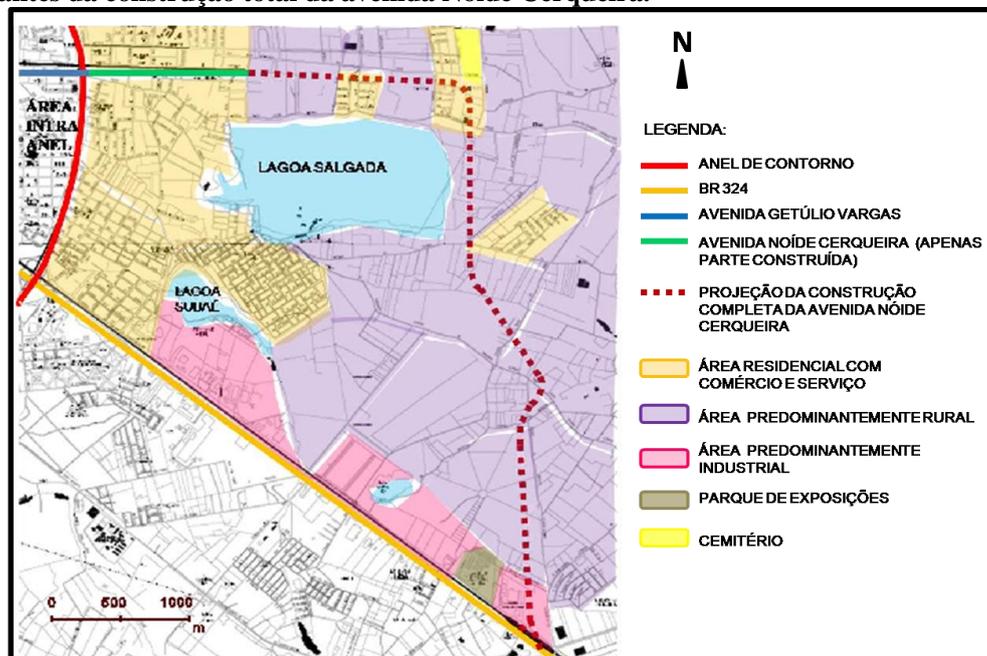
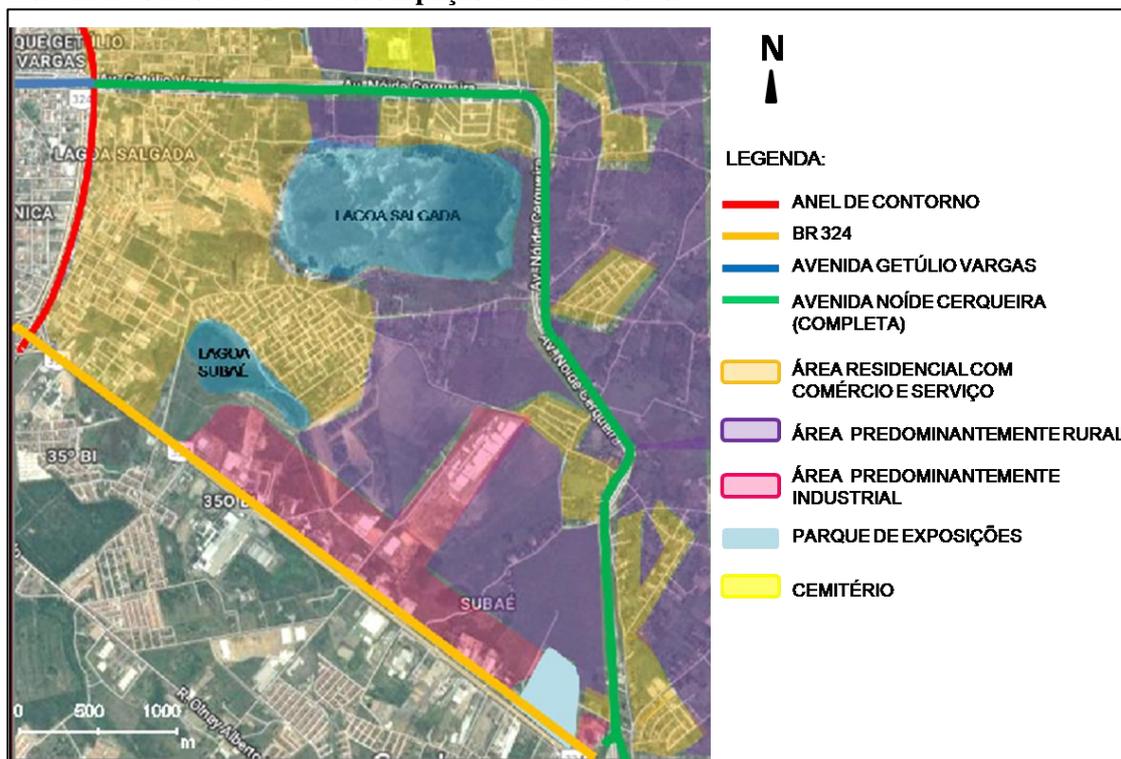


Figura 10: Identificação das características da malha urbana realizada pela autora, sobre imagem aérea atual da cidade de Feira de Santana. Mostra a avenida Nóide Cerqueira – finalizada no ano de 2014 – e a ocupação em seu entorno.



Fonte: Google maps, 2017. Desenho elaborado pela autora.

Comparando as Figuras 9 e 10, percebemos que a construção da avenida Nóide Cerqueira em 2014 modificou, e ainda modifica, o desenho do espaço urbano na área, o que interfere também nos tipos de ocupação de uso do solo. A área de implantação que era predominantemente rural, atualmente está passando por um processo de mudança no tipo de ocupação. Mesmo com apenas 3 anos de construída, notamos que já há um redesenho da paisagem urbana local. Por ser considerada uma nova avenida, ampla, está sendo alvo de uma acentuada 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. Identificamos também uma expansão, ainda que tímida, de áreas industriais. Segundo informações obtidas pelo site da Prefeitura da cidade de Feira de Santana, há ainda a previsão de construção de dois shoppings centers na região.

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.

Figuras 11 e 12: Fotos atuais (2017) da avenida Nóide Cerqueira. A foto à esquerda, tirada no início da avenida (a partir do Anel de Contorno) na via sentido centro da cidade. A foto à direita tirada à aproximadamente 3 km do Anel de Contorno, na via sentido BR 324.



Fonte: fotos tiradas pela autora.

Nas Figuras 11 e 12 ficam evidentes alguns equipamentos urbanos implantados com a construção da avenida, como parque infantil e ciclofaixa. A Imagem 7 mostra também que o entorno da avenida, em direção à BR 324, nesse ponto, é predominantemente rural.

A Nóide Cerqueira surgiu já com um aparato de legislações para direcionar e conduzir sua construção, tanto em relação ao planejamento urbano através da lei 046/2010¹⁴, quanto ao próprio desenho técnico, como por exemplo, a NBR 9050:2004¹⁵. Mesmo assim, a avenida 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, podemos considerá-la uma avenida desumanizada¹⁶ na maior parte do dia, devido principalmente a falta de arborização.

Há poucas árvores em toda sua extensão, o que torna o espaço árido e inutilizado pelo pedestre nos horários de maior insolação. Não há parques urbanos ao longo do traçado da avenida, apenas uma pequena praça no canteiro central. Ou seja, mais uma

¹⁴Lei 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.

¹⁵Norma Brasileira que estabelece critérios e parâmetros técnicos sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

¹⁶Conceito contrário a um espaço público humanizado. 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.

via na cidade em que o veículo é priorizado. Há ainda a proposta de implantação do BRT no canteiro central, ou seja, outra intervenção que impacta na área destinada ao pedestre e na própria estética e conforto ambiental da via.

Figura 13 e 14: Fotos atuais (2017) da avenida Nóide Cerqueira, ambas tiradas no início da avenida(a partir do Anel de Contorno).



Fonte: fotos tiradas pela autora.

Na Imagem 13 é possível perceber uma edificação ainda inacabada, sem cumprir as normas técnicas de construção, pois o recuo frontal¹⁷ mínimo de 6,00m para edificações não foi respeitado. A Figura 14 mostra a estação do BRT, ainda inacabada, no canteiro central da avenida. Em ambas fica nítida a aridez do ambiente provocada pela falta de arborização tanto no canteiro central quanto nos passeios.

3.4 As avenidas, alguns problemas comuns.

Alguns problemas foram detectados na maioria das avenidas. Se houvesse na cidade uma proposta de desenho urbano consciente alinhado ao planejamento urbano, o traçado da malha urbana, em particular suas avenidas, foco deste trabalho, poderia ser outro, mais humanizado. O que observamos em Feira de Santana, é uma priorização do espaço urbano para veículos. Segue relação de alguns dos problemas urbanos encontrados nas avenidas estudadas.

- Pouco espaço para pedestres

Em todas as avenidas estudadas, o espaço destinado ao pedestre é mínimo, na maioria delas, os passeios são estreitos, existe pouca área para desafogar o fluxo de

¹⁷De 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 avançada edificação. Afastamento frontal ou de frente é aquele medido entre a testada do terreno e a fachada voltada para o logradouro.

peças, que funcione como um “bolsão”, uma área de circulação maior. Há pouco espaço para caminhadas, passeios, deixando o pedestre dependente de veículo. A avenida Getúlio Vargas e a Nóide Cerqueira são as que possuem condições de trajetos pedonais melhores, pois em alguns trechos, possuem canteiros centrais com áreas para caminhadas.

- Pouca arborização

A cidade como um todo carece de áreas arborizadas, há poucas praças e parques. Em relação às avenidas, todas apresentam um desconforto térmico e ambiental proporcionados principalmente pela pouca ou total falta de arborização. A avenida Senhor dos Passos, uma das mais antigas, que no início do século XX apresentava canteiros centrais e passeios arborizados, atualmente é carente deste aspecto. De todas estudadas, a avenida Getúlio Vargas, mesmo com todas as intervenções urbanas enfrentadas, atualmente, é a que apresenta mais arborização¹⁸, localizada no canteiro central. A avenida Nóide Cerqueira, a mais recente exposta nesta pesquisa, é bastante árida, faltam árvores tanto no canteiro central, quanto nos passeios.

- Ausência de transporte intermodal

O transporte público existente em Feira de Santana se resume ao sistema de ônibus coletivo. Não há metrô, nem trem. Na proposta atual do planejamento da cidade há a implantação do BRT, que está em fase de construção. Nas avenidas, não há bicicletários, nem ciclofaixas, com exceção da Nóide Cerqueira, e ela por si só não garante mobilidade urbana na cidade, pois é preciso que haja continuidade dessa estrutura nas outras avenidas. O cidadão precisa se deslocar andando ao ponto de ônibus, muitas das vezes em locais sem condições de caminhabilidade¹⁹, e pegar 1, 2 ou até 3 ônibus até chegar ao seu destino. O deslocamento se torna demorado, desgastante, além de ser dispendioso para a maioria dos cidadãos.

- Deficiência de áreas de lazer

Para que uma avenida seja humanizada, é necessário que haja nela uma associação de atividades. De acordo com Jan Gehl,

¹⁸ Mesmo assim, a arborização ainda é pouca, proporcionando conforto térmico e ambiental em apenas poucos trechos.

¹⁹ De acordo com a Teoria da Caminhabilidade, Jeff Speck explica que uma caminhada para ser adequada, precisa atender a quatro condições principais: ser proveitosa, segura, confortável e interessante (SPECK, 2016, p. 20-21).

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 (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. Uma praça ou um parque no trajeto da avenida dinamiza o percurso, torna-o mais agradável. Em todas as avenidas estudadas, apenas a Getúlio Vargas e Nóide Cerqueira apresentam alguns equipamentos urbanos de lazer em seus canteiros centrais, como pequenas praças. Porém, são pouco arborizadas e carecem de elementos que proporcionem conforto térmico, interação com o meio ambiente e com as pessoas, não se caracterizando como locais agradáveis para o caminhar, o descanso ou contemplação.

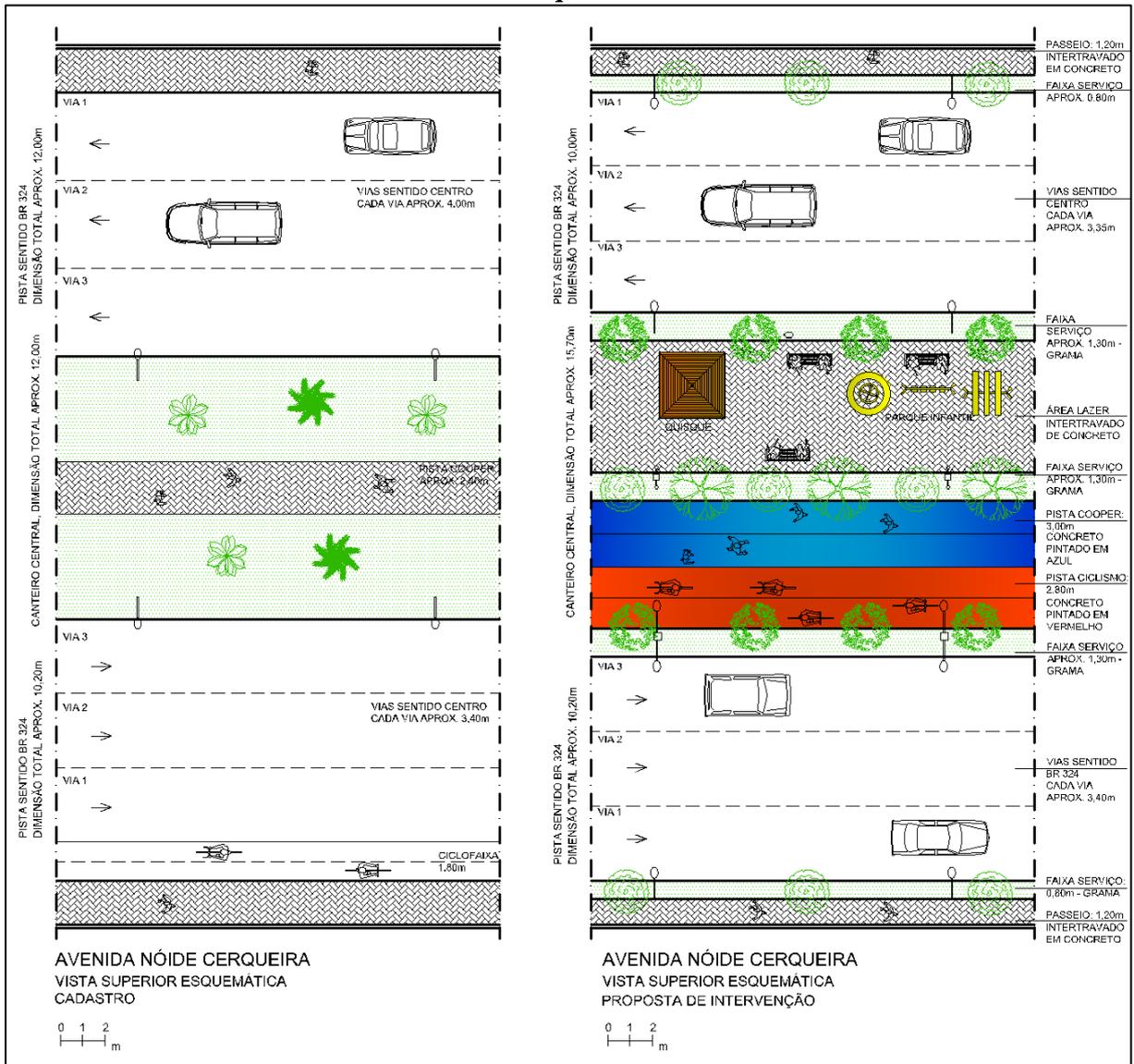
- Infraestrutura urbana precária

Há pouca iluminação nas avenidas, o que as tornam sem condições de uso no período da noite. Passeios, em muitos trechos esburacados, ou em péssimas condições de uso. Acessibilidade precária, poucas rampas, e muitos trechos com passeios estreitos. Essas são as condições atuais encontradas em grande parte das avenidas da cidade.

3.5 Proposta preliminar de intervenção na Avenida Nóide Cerqueira

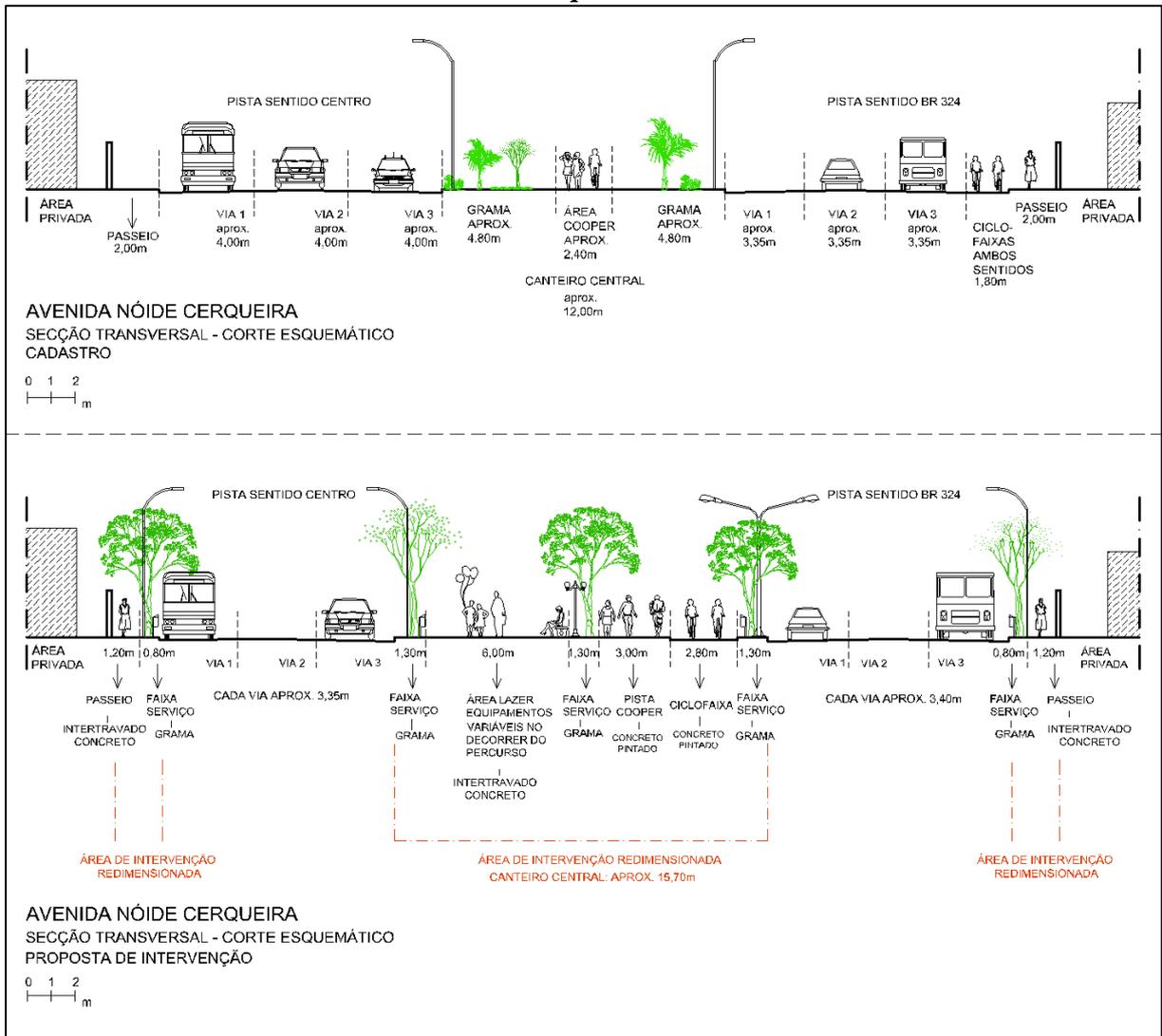
Ainda sem conclusões definitivas, conquanto já com um olhar qualificado por um ano de pesquisa tendo como lócus a Nóide, podemos indicar um redesenho no traçado urbano preexistente como alternativa à melhora da avenida para o pedestre. Nossa análise e detecção dos problemas comuns encontrados em todas as avenidas estudadas na cidade fizeram emergir esta proposta de intervenção urbana que apresentaremos a seguir. Vale destacar que tal proposta realizada nas vias e canteiros objetiva melhorar a utilização atual, pois, 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.

Figura 15: Vista Superior esquemática (cadastro e proposta) de um trecho da avenida Nóide Cerqueira.



Fonte: desenhos elaborados pelas autoras, através do programa Autocad.

Figura 16: Seção transversal esquemática (cadastrado e proposta) de um trecho da avenida Nóide Cerqueira.



Fonte: desenhos elaborados pelas autoras, através do programa Autocad.

Conforme mostramos nas Figuras 15 e 16, a intervenção contempla: diminuição das larguras das vias sentido BR 324; aumento do canteiro central; relocação da ciclofaixa para o canteiro central com o aumento de sua dimensão; delimitação da pista de Cooper; criação de faixas de serviço com arborização tanto no canteiro central, quanto nos passeios; destinação de áreas no canteiro para instalação de equipamentos variáveis como parques infantis, quiosques, mesas de jogos, etc. Vale destacar que essa proposta abarcaria os trechos em que a dimensão do canteiro central é maior, no caso 12,00m. Nos outros trechos teria que haver outra organização do espaço, priorizando a ciclofaixa e pista de Cooper. Apesar desta indicação projetual, reafirmamos a necessidade de um projeto maior, mais complexo que poderia abranger, inclusive, a área de entorno da

lagoa salgada (ver Figura 5), como parque urbano ou praça para integrar com o canteiro central.

Com a proposta de intervenção, o pedestre pode ter mais conforto e opções de lazer, pois, o espaço público além de se tornar mais arborizado, tanto no canteiro quanto nos passeios - onde atualmente não há árvores - apresenta maiores espaços destinados à implantação de equipamentos urbanos. No canteiro central, a ciclofaixa e a pista de Cooper tornam-se mais protegidas dos veículos, principalmente porque estão entre faixas de serviço. Vale destacar que a Nóide Cerqueira é considerada via arterial, de grande fluxo, por isso o pedestre precisa de uma maior proteção em suas atividades. A preocupação nesse caso seria com os retornos, e uma mudança de nível da pavimentação ou até sinaleiras, caso necessite, pode ajudar a melhorar a circulação nestes lugares.

4. 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 das áreas em que são construídas, são consideradas vetores de expansão e transformação urbana.

Porém, percebemos, através do desenho das avenidas estudadas, que o desenvolvimento do planejamento 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. 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, poucas rampas e áreas de lazer sem sombreamento. O trânsito é intenso. As poluições visuais - através do grande número de propagandas com letreiros e totens -, sonoras e ambientais - devido à intensa circulação de automóveis -, são uma constante na maioria delas. Em todas elas, inclusive na Nóide Cerqueira, as questões econômicas com o desenvolvimento das indústrias, comércios e serviços são priorizadas, o veículo 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 oferecer alguns atrativos sociais, não possui um desenho acolhedor que incorpore espaços públicos com áreas de lazer e outros serviços, que atraiam a população. 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, permitiam uma maior integração com o pedestre. Atualmente, essas características são cada vez mais raras nas avenidas de 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 culminam em espaços organizados, funcionais e de qualidade sócio-ambiental. 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 esta linha de raciocínio, fica evidente o quanto é necessário para o desenvolvimento urbano, ter a proposta de planejamento e desenho urbano da cidade juntos, intercalados e alinhados.

É necessário entender os problemas existentes na cidade, no caso deste trabalho, das avenidas, para propor alternativas e solucioná-los. A proposta de intervenção realizada por nós (Desenhos 1 e 2) seria o início para uma proposta maior, como um ponto de partida para possíveis intervenções nas avenidas da cidade. Visa aproximar a relação do espaço público com o ser humano, tornando o ambiente mais acolhedor e apropriado para os diversos usos.

Podemos considerar que o desenho atual da avenida Nóide Cerqueira segue o processo de planejamento das outras avenidas mais recentes da cidade. Em Feira de Santana, a lei prevê o zoneamento, porém o mesmo não acompanha ou contempla um desenho urbano completo e ideal. Tem um propósito, uma função, mas falta a visão tridimensional, maior conexão com a paisagem urbana, integração com a natureza, com as atividades humanas, entre outros. Relações necessárias para transformar a avenida em um espaço público, que possua diálogo com a população, rementendo-a a um

*boulevard*²⁰, um ambiente humanizado de convivência, que proporcione uma melhor qualidade de vida para seus usuários e para a cidade.

Agradecimentos

Agradecemos cordialmente ao apoio financeiro e institucional da Coordenação de Apoio Pessoal de Nível Superior (CAPES) para a realização desta pesquisa. Estendemos nossos agradecimentos também aos professores do Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade (PPGDCI) da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) pela disponibilidade e incentivo com relação à necessidade de produção de trabalhos científicos. E aos professores da própria UEFS, Nilo Teixeira e Janio Santos, pela colaboração e fornecimento de materiais relacionados ao desenho e planejamento urbano da cidade, tão importantes e necessários para o desenvolvimento deste trabalho.

Referências

- 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.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**, 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2015.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: editora, 2006.
- 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 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, 2013.
- 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, UFBA, 2012.
- TEIXEIRA, Maria Fernanda Montanha. **Planejamento urbano e desenho urbano: um estudo sobre suas relações múltiplas e mutantes**. Curitiba: PPGTU, 2013.
- OLIVEIRA, Lysie dos Reis; TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. A história contada a partir do desenho. In: **CONGRESSO INTERNACIONAL DE ENGENHARIA GRÁFICA NAS ARTES E NO DESENHO**, Feira de Santana – UEFS, 1998.
- SANTO, Sandra Medeiros et al. Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. In: **Revista Geográfica da América Central**, número especial, EGAL. Salvador - UFBA, 2011.

²⁰Vias largas que são projetadas com preocupação paisagística.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2016.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: **Cidade: Centro de Assessoria e Estudos Urbanos**, Publicações, Artigos. Porto Alegre: Ongcidade, 2000.

Sites

ARQUITETO JAN GEHL. Disponível em: <http://www.altosestudios.com.br/?p=53573>, acesso 10 de maio de 2017.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm., acesso em 18 de julho de 2017

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2910800>>, acesso: 10 de maio de 2017.

LEGISLAÇÃO FEIRA DE SANTANA: LEI ORDINÁRIA Nº 3473/2014, lei COMPLEMENTAR nº 086/2014. Disponíveis em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/328/leis-de-feira-de-santana>, acesso: 05 de maio de 2017.

PREFEITURA DE FEIRA DE SANTANA. Disponível em: <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=13771&materia=Novo-shopping-center-e-lan%E7ado-em-Feira.html>, acesso em 19 de julho de 2017.

Data de Recebimento: 19/08/2017

Data de Aprovação: 11/10/2017

Para citar essa obra:

ANDRADE, Mariana Souza de; REIS, Lysie dos, F. C. V. O estudo das avenidas como método de análise sobre o desenho urbano da cidade. In: **RUA** [online]. n°. 23. Volume 2, p. 389 - 167 – e-ISSN 2179-9911 - Junho/2017. Consultada no Portal Labeurb – Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade.

<http://www.labeurb.unicamp.br/rua/>

Capa: Figura 4: Desenho da cidade de Feira de Santana em 1968. Fonte: FEIRA DE SANTANA (1968), adaptado pela autora.

Laboratório de Estudos Urbanos – LABEURB
Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade – NUDECRI
Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP

<http://www.labeurb.unicamp.br/>

Endereço:

LABEURB - LABORATÓRIO DE ESTUDOS URBANOS
UNICAMP/COGEN / NUDECRI

CAIXA POSTAL 6166

Campinas/SP – Brasil

CEP 13083-892

Fone/ Fax: (19) 3521-7900

Contato: <http://www.labeurb.unicamp.br/contato>