




UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL DE FEIRA DE SANTANA

IASMIN SANTANA DOS SANTOS - 2017.1

An architectural rendering of a commercial center reconstruction project. The scene shows a wide, paved pedestrian walkway on the left with a person walking. In the center, there's a modern, open-air structure with a flat roof supported by columns, possibly a market or public space. To the right, there's a building with a facade that has some text, and a person is walking towards it. The background features large, leafy trees and a clear sky. The entire image is in a light, monochromatic color scheme.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL DE FEIRA DE SANTANA

TFG - Trabalho Final de Graduação apresentado junto à Universidade Federal da Bahia, Curso de Arquitetura e Urbanismo, realizado pela aluna

IASMIN SANTANA DOS SANTOS

Orientadores: Prof^ª. Gabriela Gusmão Sampaio e Prof. Carlos Amorim Bahia

Salvador, Agosto de 2017.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4	PROJETOS DE REFERÊNCIA	35
Introdução	5	Times Square	36
Objetivos	6	Passarela em Motril	37
Problematização/Justificativa	7	Mercado popular da Rocinha	38
CONTEXTUALIZAÇÃO	8	PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO	39
Localização de feira de santana	9	Modificações viárias	41
Histórico de feira de santana	10	Tratamento nas ruas e cruzamentos existentes	43
Aspectos socioeconômicos e demográficos	12	Áreas proibidas para estacionar	44
A influência da industrialização no crescimento do trabalho informal em Feira de Santana	14	Vagas de carga e descarga, deficiente físico e idoso	44
		Estacionamentos	45
		Áreas de apoio para comerciantes informais	45
DADOS DA ÁREA A SER TRABALHADA	16	Nova conexão peatonal	46
Delimitação da área de estudo	17	Ruas para pedestres	48
Uso do solo/Gabarito	18	Reestruturação das praças	53
Sistema viário	20		
Legislação incidente	22		
		CONCLUSÃO	55
ANÁLISE URBANA DA ÁREA	23	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	56
Circulação de pedestres	24		
Circulação de veículos	27	ANEXOS - PLANTAS TÉCNICAS	58
Circulação de tráfego pesado e carga e descarga	30		
Praças e arborização	31		
Comércio informal: feiras livres, camelôs e ambulante	32		

APRESENTAÇÃO



INTRODUÇÃO

Surgida no século XVIII, Feira de Santana, cidade localizada a cerca de 110 km de Salvador, sempre teve uma vocação mercantil devido à existência de um entreposto comercial e uma feira livre inicialmente implantada para atender os criadores de gado e viajantes que passavam pela região. As obras de adequação urbana posteriormente realizadas em função dessa ascensão comercial foi fator decisivo para expansão da cidade e seu fortalecimento econômico.

De acordo com o censo de 2010, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o setor de serviços, que nesse caso também envolve a atividade comercial, é responsável por cerca de 70% do PIB de Feira de Santana, seguido pela indústria, com aproximadamente 28%. A atividade comercial e de serviços tem função decisiva na organização espacial do território através de polos, destacando-se o Shopping Boulevard, o Shopping América Outlet, o Centro de Abastecimento e o Feiraguay, centro comercial popular de produtos falsificados e importados.

O centro de Feira de Santana, área onde o comércio e serviço se concentram atualmente e ponto de partida do surgimento da cidade, carrega uma importância urbana que vai

além do seu valor histórico e cultural, agrupando uma dinâmica de fluxos de pessoas, mercadorias e transportes, tornando-a extremamente ativa em horário comercial.

Porém, a urbanização no centro, apesar de constantemente remodelada na busca de atender a demanda da economia diversificada, não acompanha o crescimento da cidade que, de acordo com o censo IBGE de 2016, apresenta população superior a 600 mil habitantes. Assim, é observado um conflito entre população, meio ambiente e expansão comercial, sobretudo devido à falta de incentivos financeiros do governo vigente e agravado pela forte presença do comércio informal, pela grande quantidade de espaços subutilizados e pela mobilidade precária de pedestres e veículos nessa área da cidade.

Desse modo, o presente trabalho é um estudo sobre a dinâmica urbana do centro comercial de Feira de Santana diante do quadro observado, a fim de apresentar propostas que objetivam a reabilitação dessa área da cidade, tornando-a mais atrativa para a população considerando suas características e o seu potencial.



Figura 01: Imagem aérea de Feira de Santana
Fonte: <https://logiscal.com.br/>. Acesso em Abril de 2017

OBJETIVOS

OBJETIVO GERAL:

Apresentar um anteprojeto urbano para reestruturar a área central de Feira de Santana de acordo com as necessidades da população e do comércio existente, de forma a reafirmar esse poder econômico, histórico e social da cidade e fomentar o consumo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Reordenar o espaço visando promover melhor mobilidade;
 - Limitar o uso do automóvel, priorizando a acessibilidade e circulação de pedestres;
 - Aumentar as áreas de circulação dos pedestres;
 - Recuperar os espaços públicos, tratando-os como espaços necessários para o dia a dia da população, funcionando como áreas de deslocamento e também de convívio, lazer e descanso dos usuários;
 - Utilizar os espaços vazios e subutilizados para inserir novos usos;
 - Criar áreas adaptadas para uso dos vendedores informais, articulando essa atividade com as demais que acontecem no seu entorno.
 - Resgatar a vitalidade urbana a fim de atrair novas pessoas para o bairro.

PROBLEMATIZAÇÃO/JUSTIFICATIVA

Em geral, os centros das cidades são suas áreas mais movimentadas. Os diferentes tipos de fluxos existentes, sejam de pessoas, transportes, serviços ou mercadorias geram um entrelaçamento de atividades que as tornam extremamente dinâmicas em horário comercial.

No centro de Feira de Santana, primeiro núcleo urbano do município, encontra-se a maior parte do comércio e serviços da cidade. Na região se estabeleceram as principais instituições públicas, edifícios religiosos, e outros marcos simbólicos, elementos que foram capazes de transformar a área em referência histórica e econômica para seus habitantes, reforçada por sua localização estratégica, e pela representatividade de Feira de Santana como principal entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste brasileiro.

Apesar dessa importância e de ser um elemento essencial da organização urbana da cidade, o centro passa por um processo de desvalorização, ocasionado pela falta de investimentos e a iniciativa do governo vigente em criar uma nova área de concentração comercial em outros locais da cidade, ocasionando o deslocamento de atividades econômicas para espaços estratégicos.

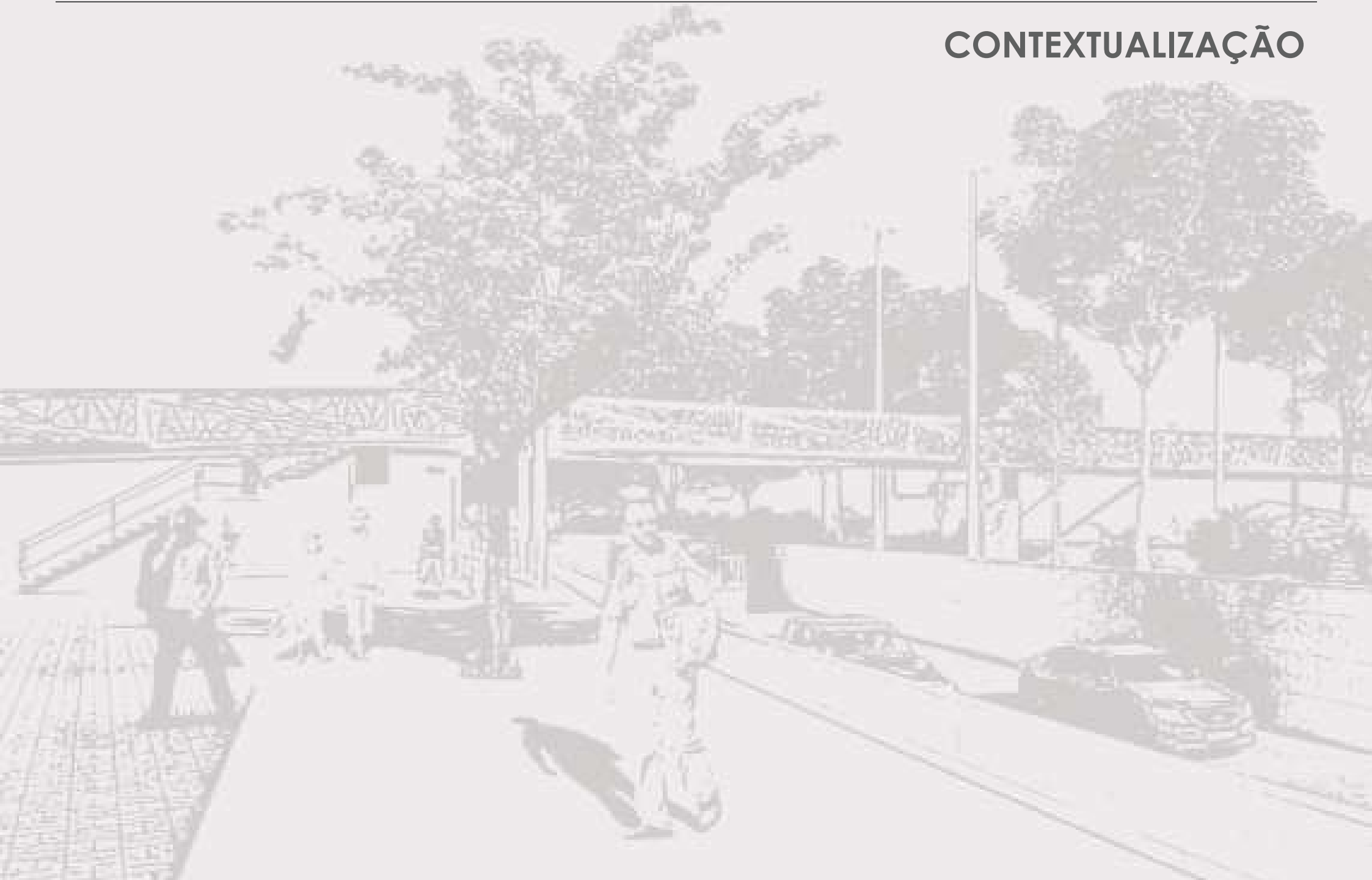
O baixo fluxo da população após o horário comercial, espaços públicos subutilizados, imóveis vazios, desorganização no trânsito, escassez de estacionamentos, veículos particulares estacionados em locais proibidos, calçadas estreitas para a circulação de pedestres, falta de acessibilidade e a invasão de ruas e calçadas pelo comércio popular informal são fatores

que também contribuem para a decadência e degradação do bairro, que apesar do grande fluxo de pessoas diariamente, passa a ser utilizada por poucos segmentos da sociedade.



Dessa forma, a proposta de requalificação do centro comercial de Feira de Santana é relevante para valorização econômica e da identidade do bairro, e melhoria da qualidade de vida e da integração entre transeuntes e o centro.

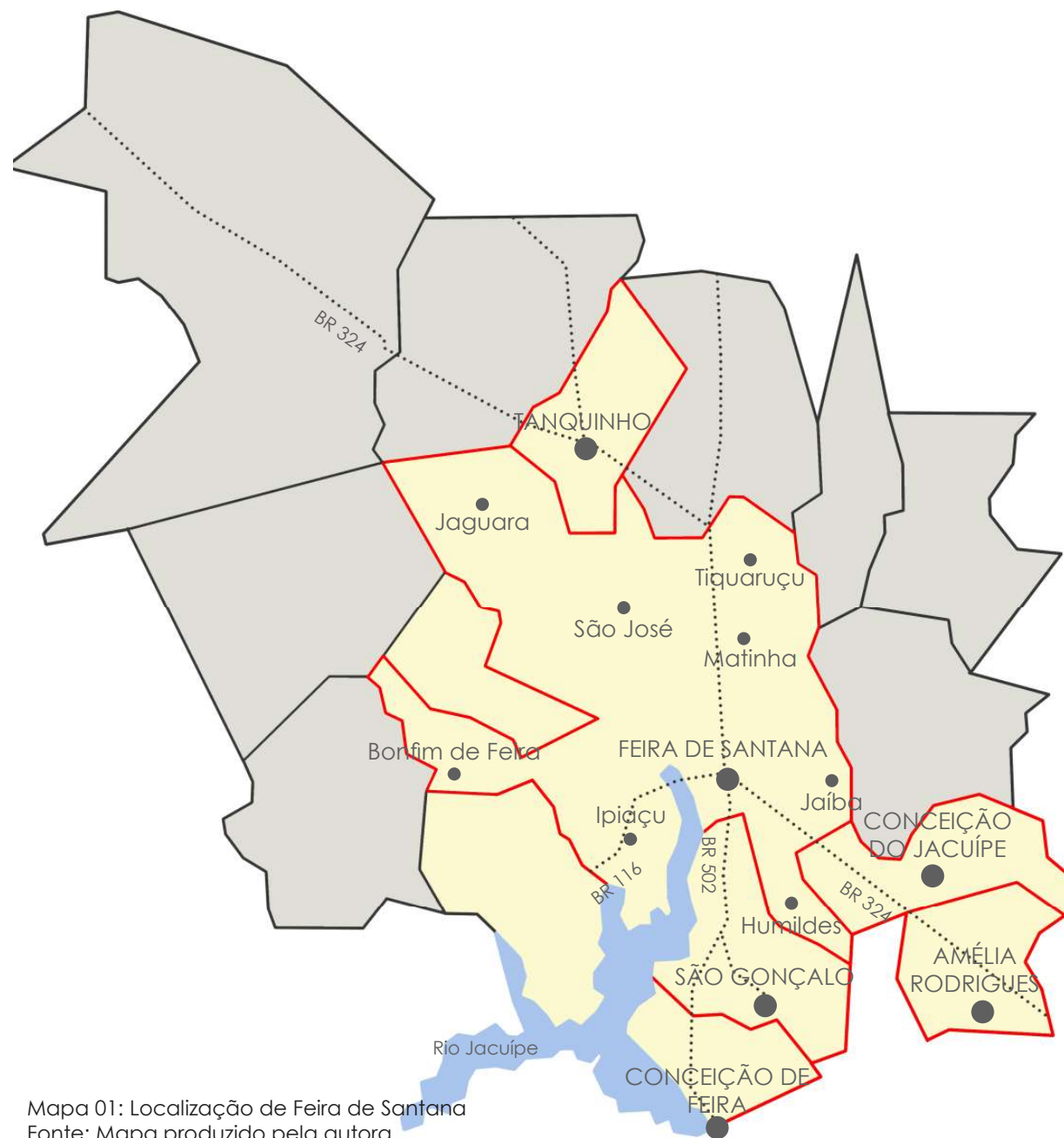
CONTEXTUALIZAÇÃO



LOCALIZAÇÃO DE FEIRA DE SANTANA

Feira de Santana é um município brasileiro localizado no Estado da Bahia situado a cerca de 110 quilômetros de sua capital, Salvador, a qual se liga através da rodovia BR-324.

Sua região Metropolitana é composta pelos municípios de Amélia Rodrigues, Conceição de Feira, Conceição do Jacuípe, Tanquinho e São Gonçalo dos Campos. Considerada como capital regional, concentra cerca de 900 mil habitantes e é formada por nove distritos: Feira de Santana (sede), Jaguará, São José, Matinha, Tiquaruçu, Jaíba, Bonfim de Feira, Ipiacu e Humildes. O município sede possui uma população de aproximadamente 622.639 mil habitantes, de acordo com a estimativa de 2016, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).



Mapa 01: Localização de Feira de Santana
Fonte: Mapa produzido pela autora

HISTÓRICO DE FEIRA DE SANTANA

O município de Feira de Santana tem sua origem no século XVIII, na fazenda denominada “Santana dos olhos d’água”, de propriedade de Domingos Barbosa de Araújo e Ana Brandoa. Uma capela ali construída servia como ponto de encontro para os viajantes que se deslocavam pelo interior do nordeste brasileiro, sobretudo, por tropeiros que comercializavam produtos oriundos do alto sertão baiano, devido à abundância de água do local.

Aos poucos foi se estabelecendo um entreposto comercial e a feira livre foi posteriormente organizada para atender as necessidades dos viajantes, surgindo, a partir daí, outras formas de comércio, como a feira de gado.

No final do século XVIII, com uma importância expressiva, a localidade tornou-se a maior feira da Bahia. A agricultura local passou a existir na região em função da demanda dos comerciantes e subsistência dos moradores, caracterizada pela grande produção de alimentos.

O crescimento da feira de gado levou criadores a investir em obras de adequação urbana e com a construção de estradas para o transporte de animais, produtos agrícolas, transporte de pessoas e a facilidade de acesso a outras regiões do país, a cidade foi impulsionada ao crescimento e desenvolvimento econômico.

Feira de Santana obteve sua emancipação político-administrativa em 18 de setembro de 1833, transformando-se em Vila de Santana de Feira, com território desmembrado do município de Cachoeira.



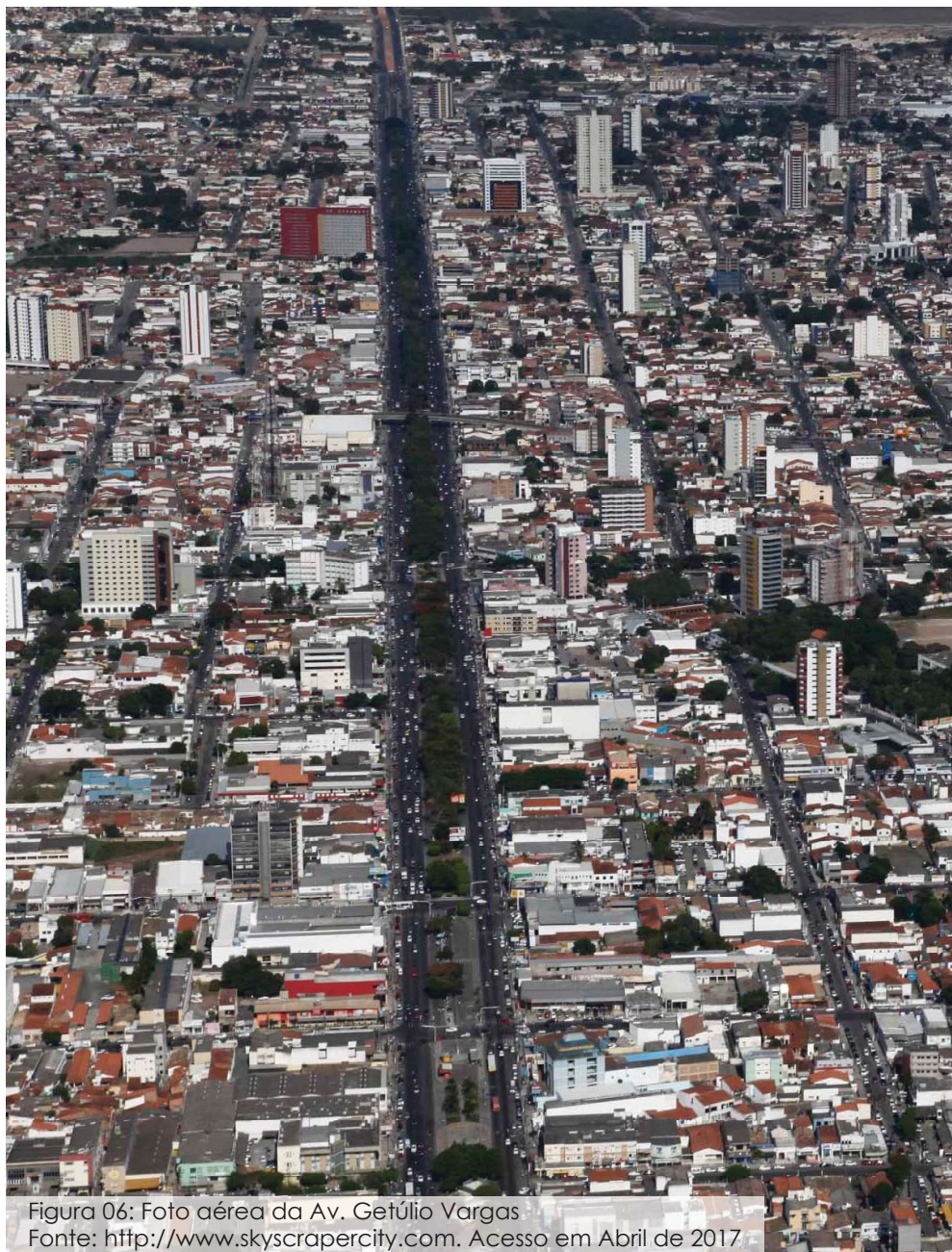


Figura 06: Foto aérea da Av. Getúlio Vargas
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>. Acesso em Abril de 2017

A influência comercial na economia e na configuração espacial da cidade foi acentuada em 1970, com a criação do Centro Integrado do Subaé (CIS), parque industrial que tem como principal objetivo estimular a expansão de Feira de Santana como polo secundário do Estado da Bahia, para complementar o eixo industrial no estado. A sua instalação ocasionou uma expansão populacional na cidade, facilitou o transporte de carga através do crescimento da infraestrutura urbana e de novos investimentos para cidade, e conseqüentemente, fortaleceu o comércio devido à atração de indústrias e geração de empregos.

Feira de Santana atualmente possui a segunda maior população da Bahia, com estrutura de uma cidade de médio porte. Como segundo centro urbano da Bahia e núcleo comercial inter-regional, a cidade tem um mercado que ultrapassa sua dimensão metropolitana, o que evidencia e traduz sua magnitude no setor terciário local.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS

Feira de Santana responde pela segunda mais importante economia regional da Bahia e exerce a função de centro comercial e abastecimento de um grande número de cidades da microrregião. De acordo com dados divulgados pela Associação Comercial e Empresarial de Feira de Santana (ACEFS), o município possui aproximadamente 25.000 mil empresas formalmente registradas, divididas entre os setores de serviços, comércio e indústria, representados no Gráfico 01.

Apesar de comércio e serviços serem os setores de maior importância econômica da estrutura produtiva municipal em geração de emprego e renda, o contingente de trabalhadores informais na cidade superam aos registrados no setor formal (Gráfico 02), dados que comprovam a presença marcante do comércio de rua, principal fonte de renda para um número significativo de famílias no município.

Gráfico 01: Divisão por setor das empresas de Feira de Santana

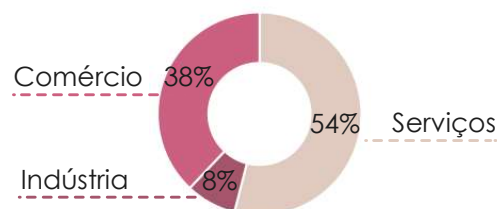
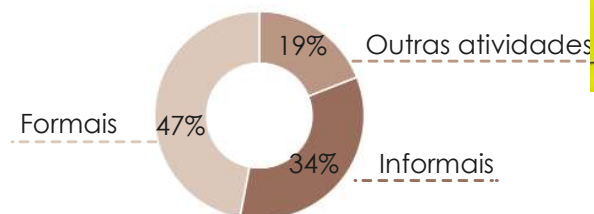


Gráfico 02: Índice de trabalhadores por setor em Feira de Santana



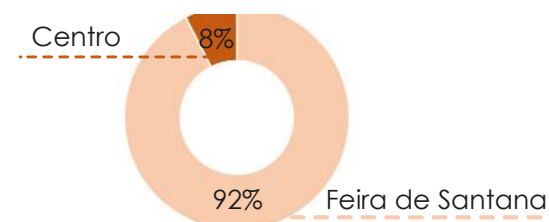
Fonte: Trabalho informal na área comercial do município de Feira de Santana - BA
<http://periodicos.uesb.br/>

De acordo os dados demográficos obtidos no IBGE, o centro, delimitado em vermelho no mapa 02, apresenta baixa densidade populacional, característica coerente com a predominância comercial que o bairro possui, e representa aproximadamente 2% da população da cidade sede, de acordo com o Gráfico 03.

Mapa 02: Sinopse do Censo 2010 - Densidade demográfica



Gráfico 03: População do bairro em relação ao município



Fonte: IBGE, Sinopse por setores, censo 2010

A diversidade da área mostra, através do mapa 03, que não existe nenhuma tipologia comercial predominante no comércio feirense. São vendidas diferentes mercadorias, entre elas, roupas, calçados, eletrônicos e utensílios domésticos, e atuam também muitos serviços, como estacionamentos, empresariais e depósitos.

Mapa 03: Tipologias comercial do centro
Fonte: Mapa produzido pela autora



A INFLUÊNCIA DA INDUSTRIALIZAÇÃO NO CRESCIMENTO DO TRABALHO INFORMAL EM FEIRA DE SANTANA

Até o final do século XX, a base da economia baiana foi centrada na agricultura, e as vantagens da localização de Feira de Santana a tornaram um importante entreposto comercial, proporcionando uma rápida expansão do comércio.

Como forma de diversificar a economia e minimizar as disparidades existentes entre as regiões do Brasil, em 1970 a Bahia foi incorporada à política de descentralização econômica, e tinha como objetivo alcançar os ideais desenvolvimentistas propostos por Juscelino Kubitschek na década de 1950. Assim, foram implantados o Centro Industrial do Aratu (CIA), o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) e o Centro Industrial do Subaé (CIS) em Feira de Santana, no bairro Tomba.

No final do século XX, o crescimento do setor industrial aliado aos grandes investimentos do capital estrangeiro no país ocasionou a elevação dos índices populacionais, através do êxodo rural e migrações constantes de famílias que buscavam melhores condições de vida e oportunidades de trabalho. Porém, as cidades não estavam preparadas para absorver toda a mão de obra disponível, e as famílias viam no setor informal uma alternativa para sobrevivência, aumentando as taxas de subemprego e a marginalização nas cidades.

Acompanhando o processo de industrialização, em 1970 foram adotadas no Brasil políticas de urbanização relacionadas ao uso do solo, a fim de promover o controle e o ordenamento do espaço público, remodelando e embelezando as cidades. Em Feira de Santana, essa política foi implantada em 1977, com a remoção das feiras livres, que até então aconteciam no centro

da cidade, dividindo o espaço com lojas e residências da elite local, sendo transferidas para o Centro de Abastecimento, com o objetivo de criar um local exclusivo para a comercialização de produtos agropecuários, alimentícios, roupas, calçados, etc.

O Feiraguay também surgiu como uma alternativa de retirar a concentração de ambulantes no centro da cidade e criar uma opção de sobrevivência para os desempregados.

No início dos anos de 1980, se tratava apenas de um comércio realizado em carros-de-mão ou barraquinhas colocadas aleatoriamente no centro da cidade. Em 1996, após algumas ações políticas, o Feiraguay foi transferido para uma região mais afastada, na Praça Presidente Médici, e hoje comercializa produtos importados do Paraguai.

Por se tratar de atividades que dependem do fluxo contínuo de pedestres, muitos comerciantes oriundos do Centro de Abastecimento e do Feiraguay voltaram a atuar em seus antigos pontos, montando pequenas barracas, e com a falta de vagas no mercado formal, outros foram surgindo, disputando o espaço com antigos vendedores e lojistas.

Atualmente, o centro passa por um processo de popularização, onde o comércio e serviços considerados mais sofisticados estão sendo transferidos para outras áreas da cidade com padrão de consumo elevado, como é o caso da Avenida Getúlio Vargas e da Avenida Joao Durval Carneiro, local onde está implantado o Shopping Boulevard, principal centro comercial da cidade. O aparecimento de novos serviços e estabelecimentos comerciais vem crescendo nessas avenidas.

Através de pesquisas baseadas em levantamento de campo e informações disponibilizadas em meios eletrônicos, existem aproximadamente 3.000 comerciantes informais de diversos segmentos, e de acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana, 1.800 são cadastrados pela prefeitura. Apesar de estarem espalhados por toda a cidade, a Praça Bernardino Bahia, a Rua Marechal Deodoro e a Rua Sales Barbosa são alguns locais onde se mais se concentram.

A Rua Sales Barbosa, calçadão de uso exclusivo para pedestres, é considerada o maior ponto de vendas no varejo da cidade. A área é marcada por conflitos relacionados à disputa do território entre os lojistas e comércio ambulante e à falta de infraestrutura do local. Mesmo com as recorrentes reconfigurações espaciais e vigilância dos órgãos municipais o comércio ambulante não deixou de existir, e o aumento dessa atividade, justificou a padronização das barracas da área pela própria prefeitura, como uma tentativa de ordenamento.

A nova proposta do governo atual para organizar os trabalhadores informais do centro da cidade é a construção de um Shopping Popular. O projeto prevê a construção de 1.800 boxes e quiosques e pretende relocar os comerciantes para uma área ao lado do atual Centro de Abastecimento e dessa forma, deixar as calçadas livres para os transeuntes.

Tal iniciativa vem sendo discutida pela sociedade. O Shopping Popular é uma alternativa que aumenta a oferta de empregos, oferece estrutura adequada para esse tipo de

comércio, e possibilita a melhora da infraestrutura do centro com a retirada dos camelôs, porém, assim como as antigas intervenções ocorridas na área na década de 1990, não atendem à demanda de todos os ambulantes e camelôs da região, além da ocorrência de protestos com relação a valores de alugueis dos boxes, e à viabilidade das vendas no Shopping devido à distância da região original dos comerciantes.



Figura 07: Proposta para o novo Shopping Popular.
Fonte: www.youtube.com/watch?v=TelFYMcjJpY. Acesso em Julho de 2017

DADOS DA ÁREA A SER TRABALHADA



DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

De acordo com o mapa da zona urbana de Feira de Santana, disponibilizada pela Secretaria Municipal de Planejamento na prefeitura da cidade sede, foi delimitado o perímetro do centro urbano da cidade, objeto de estudo e área de análise e intervenção do trabalho.

A região possui uma área equivalente a 3 km² e tem seu perímetro composto pelas Avenida Maria Quitéria, Avenida Padre José de Anchieta, Rua Cristovão Barreto e Rua Carlos Valadares, estabelecendo a área da cidade mais vinculada às atividades comerciais, tanto varejistas quanto atacadistas, e à oferta de serviços e equipamentos institucionais.



LEGENDA	
01	Centro
02	Baraúnas
03	Queimadinha
04	São João
05	Ponto Central
06	Serraria Brasil
07	Brasília
08	Olhos D'água
09	Chácara São Cosme
10	Muchila
11	Pedra do Descanso
12	Calumbi
13	Rua Nova
14	Cruzeiro
15	Sobradinho

USO DO SOLO/GABARITO

O mapa 05 a seguir apresenta as características de uso e ocupação do solo atreladas ao gabarito das edificações no perímetro do Centro.

O viés comercial e de serviço é predominante na totalidade do bairro, com ocorrência de áreas residenciais nas extremidades da poligonal.

Também são identificados áreas institucionais, praças e equipamentos de uso mistos, caracterizados por envolver simultaneamente dois tipos de atividades.

De maneira geral, a área possui baixa verticalização, com predomínio de quadras com edificações de um ou dois pavimentos. Na região central predominam-se edifícios de dois e três pavimentos, composto de área de vendas no térreo e estoque nos pavimentos superiores.

A alta concentração de atividades acontecendo simultaneamente no centro da cidade acarreta o aumento do fluxo de pessoas no local em horário comercial, trazendo problemas como congestionamentos de veículos e falta de estacionamentos, ao passo que, a ausência de usos noturnos ocasiona o esvaziamento da área a noite, o que torna a região subutilizada e insegura para os habitantes.



Figura 08: Uso comercial na Av. Senhor dos Passos
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017



Figura 09: Região predominantemente residencial
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Fev de 2017



Mapa 05: Uso do solo e gabarito do Centro
 Fonte: Mapa produzido pela autora

SISTEMA VIÁRIO

As vias de maior porte em Feira de Santana, designadas como vias arteriais no PDDU vigente, são utilizadas como os principais acessos ao bairro, e são importantes avenidas para a cidade, encontrando grandes polos geradores de tráfego, como hospitais, escolas e terminais rodoviários e urbanos. As vias coletoras formam binários importantes para a região, devido à localização estratégica de acesso à área central, sendo, muitas vezes, parcialmente utilizadas como área para carga e descarga de mercadorias pelos comerciantes locais. Fato que, em geral não gera maiores transtornos devido à grande capacidade de fluxo das vias.

Com relação ao transporte público, existem dois terminais urbanos na área, localizados na Rua Olímpio Vital e na Avenida Senhor dos Passos, e 3,27 km de faixas exclusivas de ônibus, localizadas nas Avenida Senhor dos Passos, Avenida Visconde do Rio Branco, Avenida Getúlio Vargas e Rua José Joaquim Seabra.

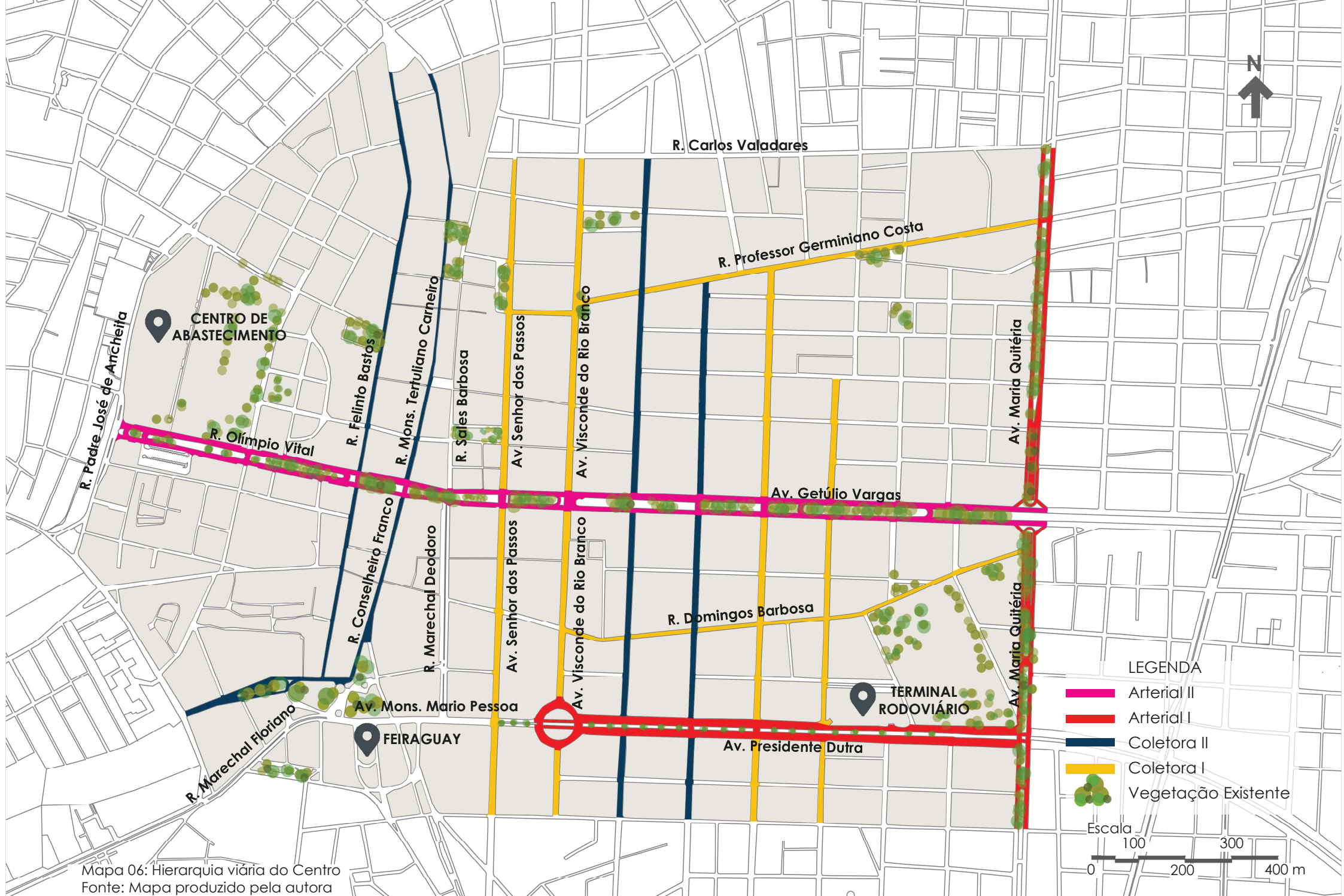
Com relação ao trânsito típico da área, as vias que apresentam maiores congestionamentos nos horários picos são as Avenida Senhor dos Passos, Avenida Monsenhor Mario Pessoa e Rua Professor Geminiano Costa, justificado pelo comércio intenso, pela concentração de serviços e pelo desenho viário deficiente em alguns trechos na área.



Figura 10: Av. Getúlio Vargas
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Fev de 2017



Figura 11: Av. Presidente Dutra
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Fev de 2017



Mapa 06: Hierarquia viária do Centro
 Fonte: Mapa produzido pela autora

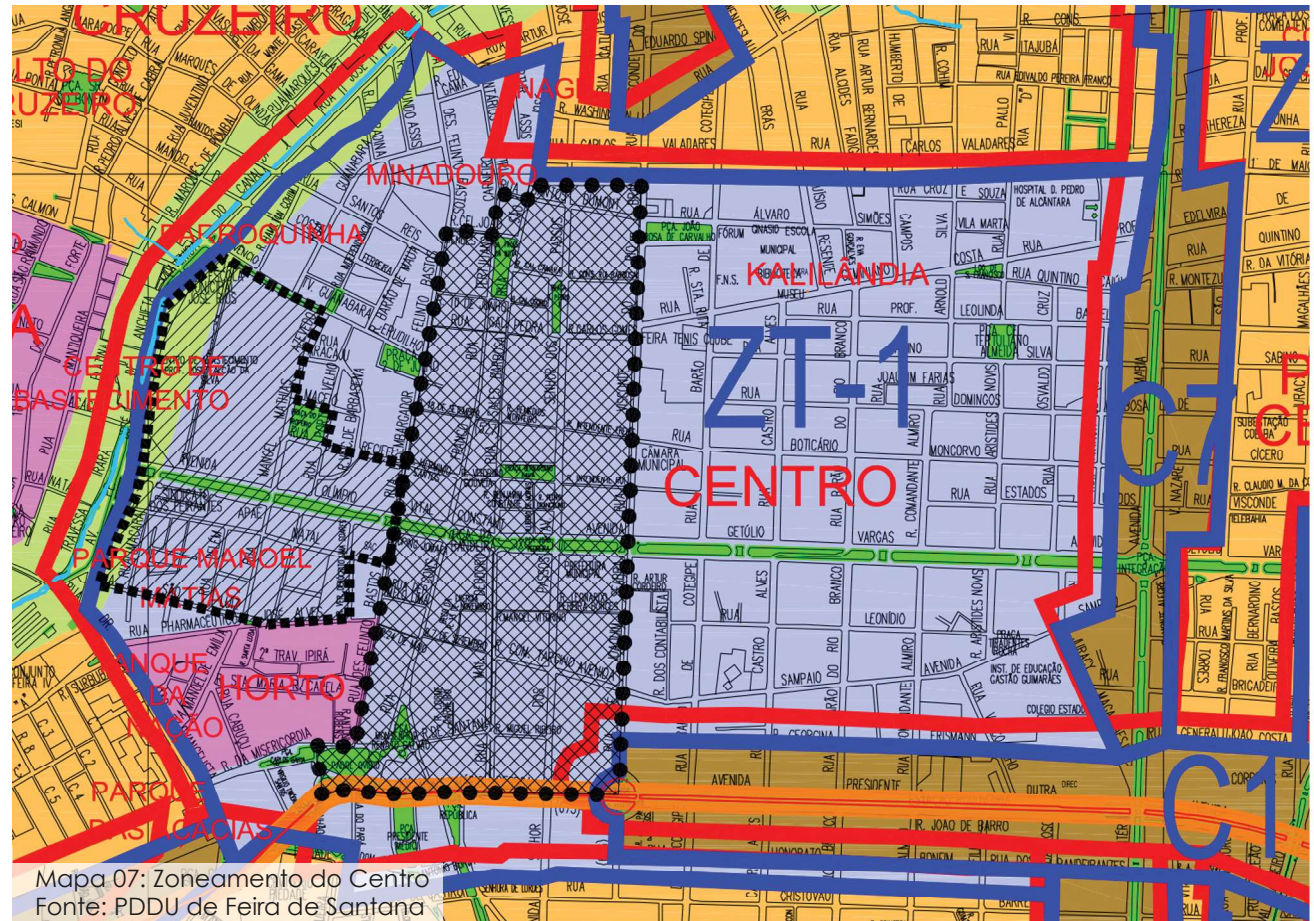
LEGISLAÇÃO INCIDENTE

A área está inserida na zona de usos comerciais e de serviços, e de acordo com o PDDU de Feira de Santana são:

“Áreas com predominância de atividades do Setor Terciário nas quais são permitidos maior adensamento demográfico e edílico, diversidade de atividades e maior porte de empreendimentos em razão da oferta equipamentos urbanos” Plano Diretor de Feira de Santana, 2006.

Possui uma zona especial de interesse social, destinadas predominantemente à moradia de população de baixa renda, à regularização fundiária sustentável e a produção de Habitações de Interesse Social, localizada na comunidade do barro vermelho, e apresenta dois corredores de usos diversificados, caracterizados por oferecer maior grau de permissividade aos usos do solo.

Com relação aos parâmetros de ocupação, o centro apresenta área com gabarito limitado a 20 metros e área sem exigência de recuo frontal, marcados no mapa 07.



Mapa 07: Zoneamento do Centro
Fonte: PDDU de Feira de Santana

Escala
100 300
0 200 400 m

LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Perímetro urbano |  | Áreas de preservação permanente - APP |
|  | Limite de Zona |  | Áreas verdes e Praças |
|  | Área com limite de Gabarito |  | Zona especial de interesse social - ZEIS |
|  | Área sem exigência de recuo frontal |  | Zona de adensamento restrito - ZR |
|  | Área com limite de gabarito |  | Zona de adensamento preferencial - ZP |
|  | Corredor de atividades diversificadas - C |  | Zona de usos comerciais e de serviços - ZT |

ANÁLISE URBANA DA ÁREA

O centro urbano de Feira de Santana possui alta complexidade devido à diversidade de fluxos que ali convergem, produzindo cenários de dinâmicas mistas. Dessa forma, são apresentados diagnósticos e mapas síntese das situações críticas encontradas na região, conforme os temas a seguir:

- Circulação de pedestres
- Circulação de pedestres
- Circulação de veículos
- Circulação de tráfego pesado e carga e descarga
- Praças e arborização
- Comércio informal: feiras livres, camelôs e ambulante

CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

O movimento pedonal é intenso em todo horário comercial, com destaque na porção central do bairro, onde se localiza a maior parte do comércio varejista da área.

Nessa região, encontra-se a maior parte das vias exclusivas de pedestres e muitas calçadas não estão adequadas em tamanho, condição dos revestimentos de pisos (diferenciados e desnivelados), acessibilidade e sinalização para essa grande demanda. Além disso, ruas com calçadas estreitas forçam os pedestres a dividir espaço com os veículos, em uma evidente situação de risco.

A ausência de fluidez também é identificada pela falta de continuidade dos percursos, provocada pela presença de mobiliário urbano mal posicionado, pelas bancas de comerciantes ultrapassando os limites de suas lojas, pela invasão por veículos nas calçadas, pelas barracas de camelôs e ambulantes, pelos vendedores de frutas e carrinhos variados, inclusive nas áreas de cruzamentos semafóricos com grande circulação de pessoas, identificados no mapa 08.



Figura 12: Calçadas estreitas na R. Monsenhor Tertuliano Carneiro.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 13: Ambulantes ocupando as calçadas da Av. Senhor dos Passos.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016

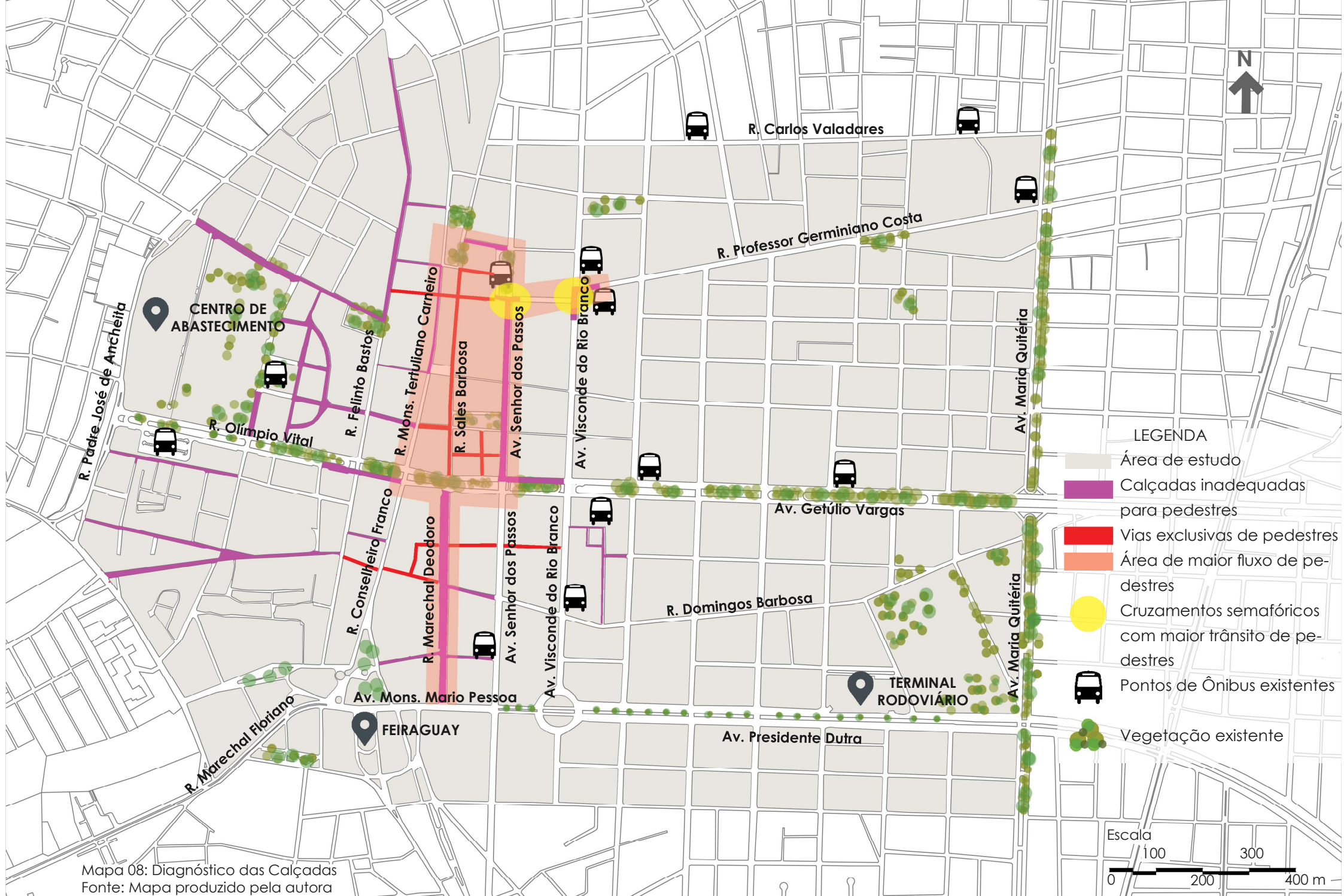


Figura 14: Invasão das calçadas por comerciantes na R. Sales Barbosa.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017

Figura 16: Ocupação das calçadas por ambulantes na Av. Senhor dos Passos
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016

Figura 15: Intenso movimento de pedestres na Av. Senhor dos Passos.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016

Figura 17: Ambulantes e vegetação dificultando a passagem de pedestres.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017



CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS

A falta de conhecimento da população em pegar rotas alternativas impossibilita a distribuição de fluxos por algumas vias da poligonal, deixando o tráfego lento. Porém, os maiores problemas de congestionamento na área acontecem nos horários de pico.

O maior problema relacionado a desenho viário foi identificado na Avenida Monsenhor Mario Pessoa, que apresenta um conflito de tráfego devido à redução da quantidade de faixas de rolamento derivadas da Avenida Presidente Dutra, que ao estreitar-se, favorece o congestionamento do trecho em sentido Avenida Marechal Floriano.

A fluidez do trânsito também é prejudicada pelo grande número de semáforos não sincronizados, agravado pelo estacionamento permitido ao longo da maior parte das vias, e localização de pontos de motos, táxis, moto-táxis e vans, onde os veículos excedem os espaços reservados.

De acordo com o Plano Diretor de Circulação, Sistema Viário e Tráfego de Feira de Santana, a Rua Marechal Deodoro é considerada uma via pouco relevante para o tráfego, devido a sua pequena extensão. A área apresenta baixo fluxo de veículos, porém, a movimentação de mercadorias é grande, devido à feira livre, ao supermercado e às lojas de eletrodomésticos. Problema encontrado também na área é a existência de vias estreitas, inferiores a 5 metros e calçadas praticamente inexistentes, ocasionando o conflito de pedestres e carros nesses locais e contribuindo também para a desordem no tráfego local.

Com relação ao transporte público, encontram-se na área dois terminais de ônibus, localizados na Rua Dr. Olímpio Vital e Avenida Senhor dos Passos.

Dentro da poligonal de estudo, estão sendo construídas estações de passageiros para instalação do sistema Bus Rapid Transit (BRT), com obras previstas para término no ano de 2017 e que contará com dois corredores exclusivos localizados nas Avenidas João Durval Carneiro e Getúlio Vargas, se conectando com os terminais de ônibus existentes na cidade através do sistema integrado de transporte (SIT). A construção do BRT proporcionará maior fluidez da circulação urbana, diminuindo a quantidade de veículos particulares nas ruas e movimentando maior quantidade de pessoas em menor tempo, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico e mobilidade do centro urbano.



Figura 18: R. Marechal Deodoro, via com estacionamento em ambos os lados, prejudicando o tráfego de pedestres.

Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 19: Trecho conflituoso na Av. Monsenhor Mario Pessoa.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017



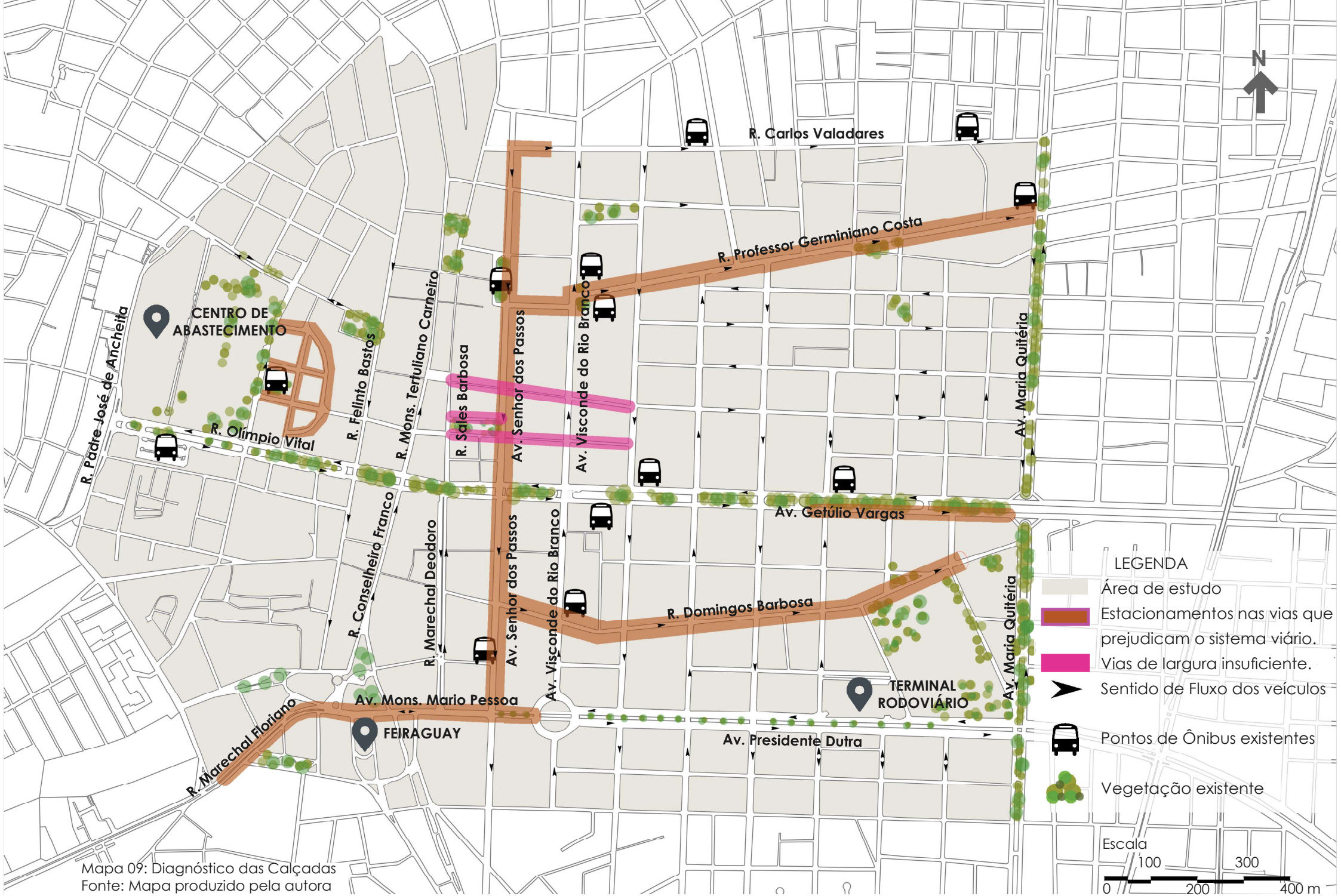
Figura 21: Estacionamento e Vias estreitas no largo da Igreja dos Remédios.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 20: Via estreita- R. Intenente Freire.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017



Figura 22: Av. Senhor dos Passos. Via com 4 faixas e estacionamento.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017



Mapa 09: Diagnóstico das Calçadas
 Fonte: Mapa produzido pela autora

- LEGENDA**
- Área de estudo
 - Estacionamentos nas vias que prejudicam o sistema viário.
 - Vias de largura insuficiente.
 - Sentido de Fluxo dos veículos
 - Pontos de Ônibus existentes
 - Vegetação existente



CIRCULAÇÃO DE TRÁFEGO PESADO E CARGA E DESCARGA

Caminhões circulam livremente e sem restrições de acesso ou de horários nas principais vias da cidade, e principalmente no perímetro do centro de abastecimento, região caracterizada pelo predomínio do comércio atacadista, onde fazem embarque e desembarque de cargas, muitas vezes em filas duplas, fato que aumenta a ocorrência de congestionamento nesse local. O Plano Diretor de Circulação, Sistema Viário e Tráfego de Feira de Santana diagnosticam a Rua Desembargador Filinto Bastos e a Rua Conselheiro Franco como as vias com maiores problemas de carga e descarga na área central.

Visando solucionar tal problema, foi criado o Porto Seco de Feira de Santana, situado às margens da rodovia BR 324, responsável por transferir as cargas de veículos rodoviários pesados para veículos leves, e dessa forma distribuí-los na área urbana. Devido à falta de fiscalização pela prefeitura tal solução não é cumprida, e atualmente, caminhões ainda circulam na área.



Figura 23: Carga e descarga em horário comercial na R. Des. Felinto Bastos.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 24: Carga e descarga em horário comercial na R. Visconde de Barbacena.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016

PRAÇAS E ARBORIZAÇÃO

A área estudada é pouco arborizada e possui vegetação distribuída sem nenhum planejamento e muitas vezes obstruem calçadas e fiação elétrica, pondo em risco a população. Grande parte das árvores de maior porte são encontradas nas praças e nos canteiros centrais das principais avenidas.

O Centro possui treze praças distribuídas na área de estudo e representam uma região de recreação e descanso em consequência do ambiente urbano densificado somado a carência de espaços públicos e de lazer. Grande parte das mesmas não apresenta alta circulação de pessoas pela falta de equipamentos, pela dificuldade de circulação devido a sequência de bancas de comerciantes ocupando a praça, pela distância das regiões que apresentam maior fluxo de pedestres e pela falta de manutenção e limpeza.



Figura 26: Ausência de vegetação na Av. Visconde do Rio Branco.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 25: Vegetação e equipamentos escassos na Praça Dois de Julho.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016



Figura 27: Vegetação existente na Praça Froés da Mota.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Out. de 2016

COMÉRCIO INFORMAL: FEIRAS LIVRES, CAMELÔS E AMBULANTE

Essa atividade está distribuída por toda poligonal, porém, é possível identificar áreas onde a concentração da mesma é evidente, justificado pela grande circulação de pessoas, ou pelas áreas livres e acessíveis.

Na Rua Sales Barbosa estão abrigados aproximadamente 700 camelôs que comercializam itens que variam entre vestuário, eletrônicos, gêneros alimentícios e acessórios, convivendo em conflito com o com os lojistas da área.

Na Praça Bernadino Bahia localiza-se a Feira Verde, espaço coberto e iluminado construído pela prefeitura para a comercialização de hortaliças e frutas por ambulantes previamente cadastrados. Tal ação fez parte do projeto do governo municipal para organizar o centro da cidade, porém, novos ambulantes voltaram a se concentrar no mesmo local, funcionando como uma extensão da mesma, gerando novamente um embate entre os comerciantes (formais e informais). A Praça do Tropeiro apresenta características semelhantes das citadas anteriormente. Nessa área ocorre a comercialização dos mesmos produtos característicos de feiras livres e que são encontrados, também, no Centro de Abastecimento, localizado a frente da praça.

Pode-se encontrar na Rua Marechal Deodoro outra concentração de Feira Livre onde os comerciantes se instalam nas calçadas e na via. Os pedestres são obrigados a andar na rua, entre veículos trafegando e estacionados, ocasionando um ponto de insegurança da poligonal. O mesmo acontece nos cruzamentos da Avenida Senhor Dos Passos com a Rua

Carlos Gomes e da Avenida Visconde do Rio Branco com a Rua Professor Geminiano Costa.

Na Avenida Senhor dos Passos até a Praça do Nordeste encontram-se camelôs de diversos segmentos ocupando as calçadas. A falta de cuidado com o espaço urbano por esses comerciantes é demonstrada através ocupação indevida da área, apropriando-se de paredes, degraus, postes, etc., para darem visualização à sua mercadoria e interrompendo a passagem de pedestres.

A poligonal não apresenta áreas destinadas às necessidades básicas dos camelôs, como alimentação e uso de sanitários, e muitas vezes isso acontece nos estabelecimentos de comerciantes formais.

Dessa forma, o comércio informal concorre com o formal em Feira de Santana devido a semelhança da variedade de produtos, facilidade de acesso, exposição e menor valor das mercadorias, de forma que, o comércio informal muitas vezes leva vantagem devido à aproximação imediata com o cliente nas ruas da cidade



Figura 28: Comércio informal na R. Sales Barbosa.
Fonte: www.correiofeirense.com.br. Acesso em Março de 2017.



Figura 30: Barraca de camelôs nas calçadas da Av. Senhor dos Passos.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017.



Figura 29: Feira livre na R. Marechal Deodoro.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017.



Figura 31: Barraca de camelôs na R. Sales Barbosa.
Fonte: Acervo Pessoal. Acesso em Março de 2017.



Mapa 10: Diagnóstico das Calçadas
 Fonte: Mapa produzido pela autora

PROJETOS DE REFERÊNCIA



TIMES SQUARE

No ano de 2008, a superlotação das calçadas obrigava os pedestres a avançarem as ruas na Times Square, área localizada em Nova York. Em maio de 2009, a cidade implementou o projeto Broadway Boulevard, que incluiu novas zonas pedonais na região da Times Square e no Madison Square Park. Parte da Avenida Broadway foi fechada para os veículos e foram instaladas praças com o objetivo de aumentar a segurança para os pedestres e diminuir o congestionamento de veículos.

Foram transformados em calçadas cerca de 45.000 m² de vias, e apesar de diminuir o espaço de tráfego de veículos, o congestionamento diminuiu nas avenidas vizinhas. Os acidentes de trânsito caíram 63%, as lesões de pedestres caíram 35%, e o número de estabelecimentos comerciais aumentaram 180%.

O projeto aumentou o fluxo de pedestres no local e hoje pessoas de todo o mundo convergem para esse ambiente diariamente para desfrutar dos cafés, concertos, exposições de arte e outras atividades que são desenvolvidas no local.

O projeto representa a execução de medidas que priorizam os pedestres sem prejudicar o fluxo de veículos, e une o contexto comercial existente com espaços de convivência, tornando a área ainda mais atrativa para a população.



Figura 32: Times Square antes e depois da intervenção
Fonte: www.archdaily.com.br. Acesso em Agosto de 2017.



Figura 33: Times Square
Fonte: www.nytimes.com. Acesso em Agosto de 2017.

PASSARELA EM MOTRIL

Localizada em Motril, Espanha, a passarela foi projetada pelo escritório Gijón Arquitectura e une os jardins do Paseo de las Explanadas e o Parque de los Pueblos de las Américas, melhorando a acessibilidade e resolvendo a sequência peatonal entre os dois espaços públicos.

A estrutura foi construída em concreto e aço, possui elementos metálicos de tamanhos e espessuras variáveis, com espaços vazados no guarda corpo preenchidos por vidro, e se unem ao pilar em árvore. O desenho e a materialidade da passarela permitiram uma fácil adaptação da mesma no seu entorno.



Figura 34: Passarela em Motril.
Fonte: www.gijonarquitectura.com/. Acesso em Agosto de 2017.



Figura 35: Passarela em Motril.
Fonte: www.gijonarquitectura.com/. Acesso em Agosto de 2017.



Figura 36: Passarela em Motril.
Fonte: www.gijonarquitectura.com/. Acesso em Agosto de 2017.

MERCADO POPULAR DA ROCINHA

O projeto, desenvolvido pelo arquiteto Rodrigo Azevedo, surgiu da necessidade de reestruturar o comércio informal concentrado na entrada da favela da Rocinha, no Rio de Janeiro, Brasil.

O terreno para a implantação da proposta é o mesmo já ocupado pelos ambulantes. A calçada de cerca de 150 metros de extensão, com largura variável de 6 a 20 metros, abriga as atividades dos comerciantes em uma cobertura única em lona tensionada. Um volume em alvenaria concentra os serviços, administração, casa de máquinas e sanitários.

A proposta mostra que é possível fazer uma requalificação urbana popular sem a necessidade de relocar, modificar ou destruir as atividades já existentes na área e trazer condições dignas de trabalho para comerciantes informais.



Figura 37: Mercado Público da Rocinha
Fonte: www.panoramio.com/. Acesso em Abril de 2017.

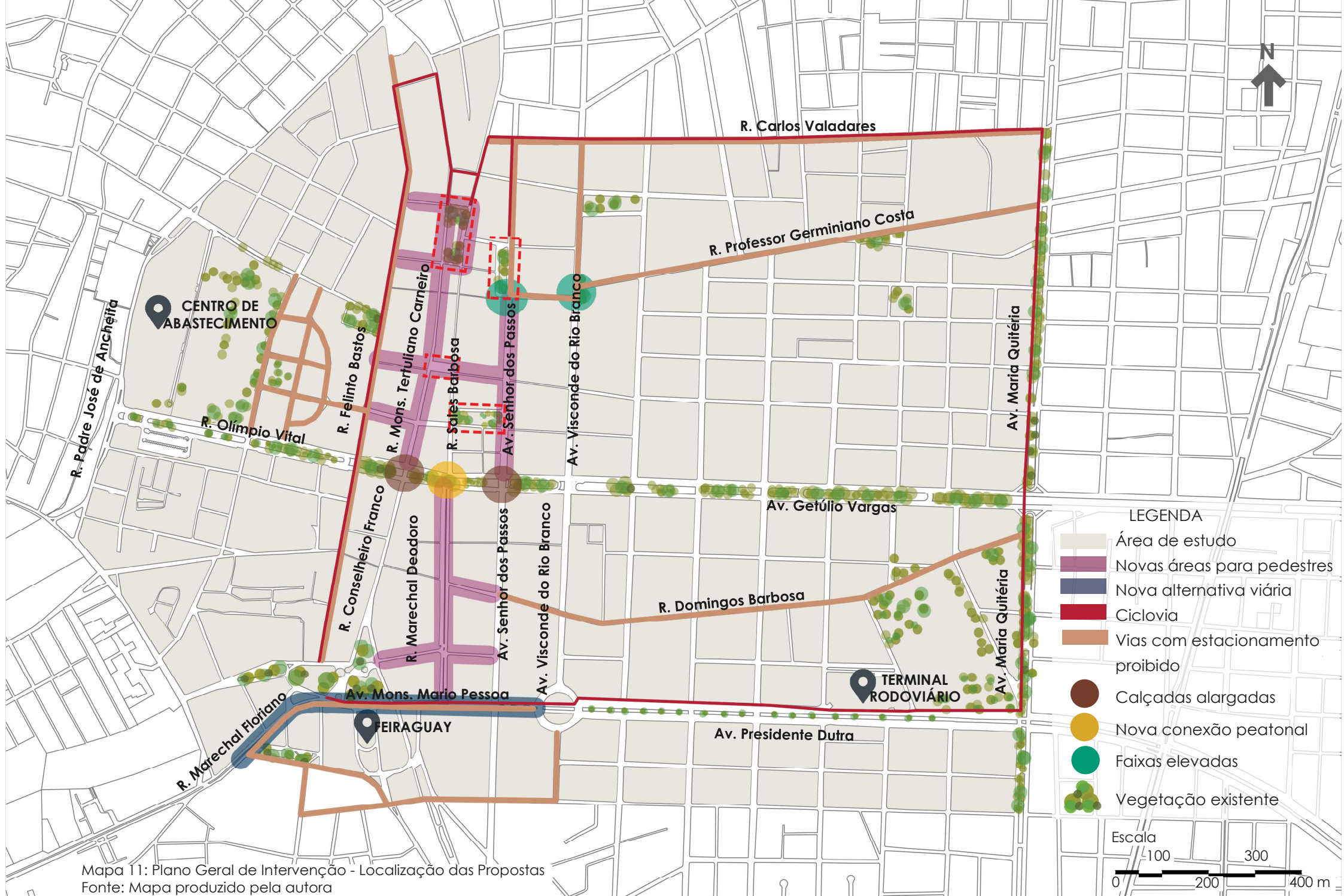
PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO

Para que fossem atendidas as necessidades dos usuários da área, foram consideradas três estruturas facilitadoras da urbanidade como elementos norteadores para o projeto:

1 - Sociabilidade: Espaços públicos convidativos e de qualidade para incentivar o uso do espaço pela população.

2 - Mobilidade: Uso limitado do automóvel e ampliação de áreas para pedestres.

3 - Valorização: Incentivar e preservar o comércio local, incluindo a atividade informal e suas necessidades no meio urbano existente.



Mapa 11: Plano Geral de Intervenção - Localização das Propostas
 Fonte: Mapa produzido pela autora

MODIFICAÇÕES VIÁRIAS

Visa melhorar a circulação de veículos, reduzir e direcionar o tráfego para atender às novas necessidades da área.

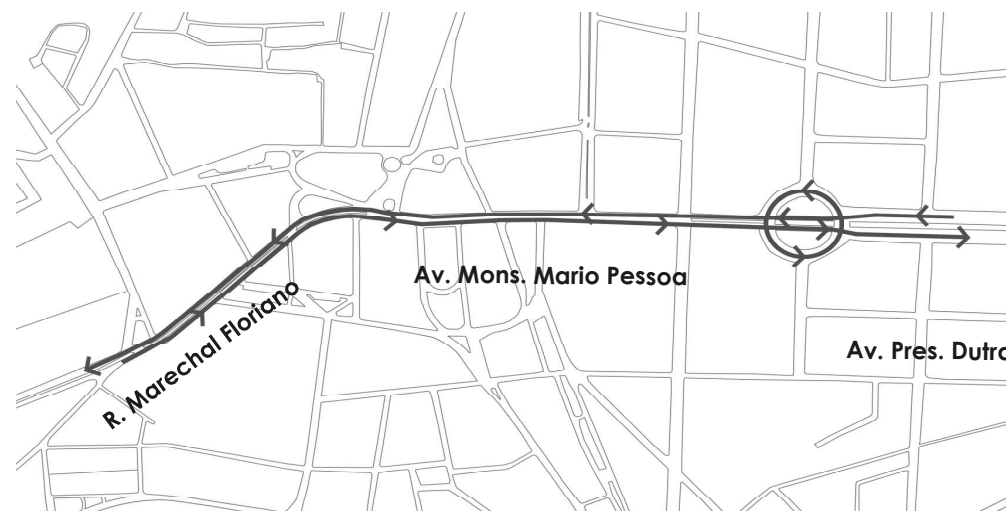
- Nova alternativa viária para Rua Monsenhor Mário Pessoa

Alteração de sentido duplo para sentido único na Rua Monsenhor Mario Pessoa em direção à Rua Marechal Floriano. Os veículos oriundos da Rua Marechal Floriano poderão acessar a Avenida Presidente Dutra através da Rua Papa João VI ou Rua José de Alencar, conforme o mapa 14.

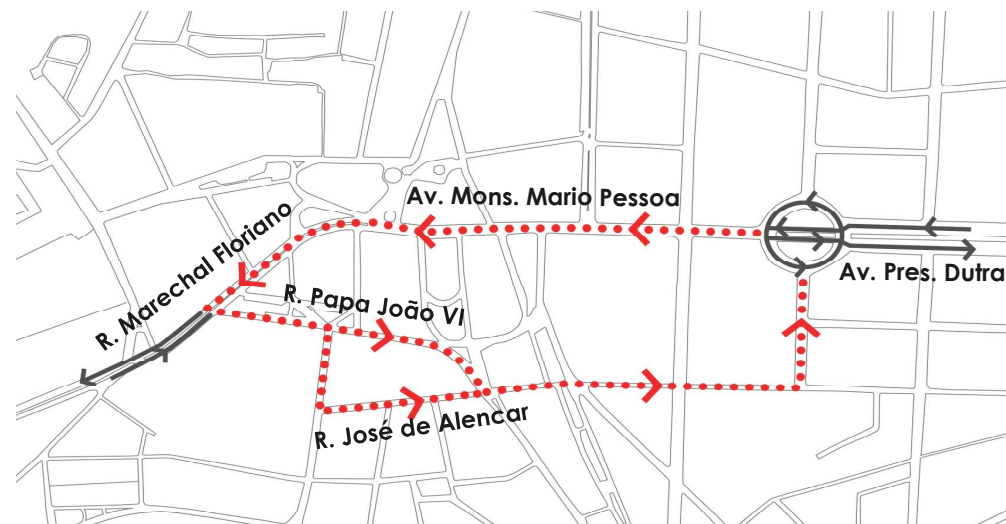
O projeto expõe a nova Av. Monsenhor Mário Pessoa com 14 metros de largura, reestruturação das calçadas existentes e indicação de vegetação pequeno médio e grande porte.



Mapa 12: Localização da intervenção
Fonte: Mapa produzido pela autora



Mapa 13: Sentido atual do fluxo de veículos
Fonte: Mapa produzido pela autora



Mapa 14: Proposta para o fluxo de veículos
Fonte: Mapa produzido pela autora



• Desvios dos fluxos

Desvio dos veículos que acessariam a Avenida Senhor dos Passos e Avenida Monsenhor Tertuliano Carneiro para a Rua Prof. Geminiano Costa, conforme o mapa 15.

Mapa 15: Diagnóstico das Calçadas
 Fonte: Mapa produzido pela autora

TRATAMENTO NAS RUAS E CRUZAMENTOS EXISTENTES

- Travessias elevadas

Inserção de travessias de pedestre em nível e com cor e material diferenciado nos cruzamentos semaforicos com grande fluxo de pedestres.

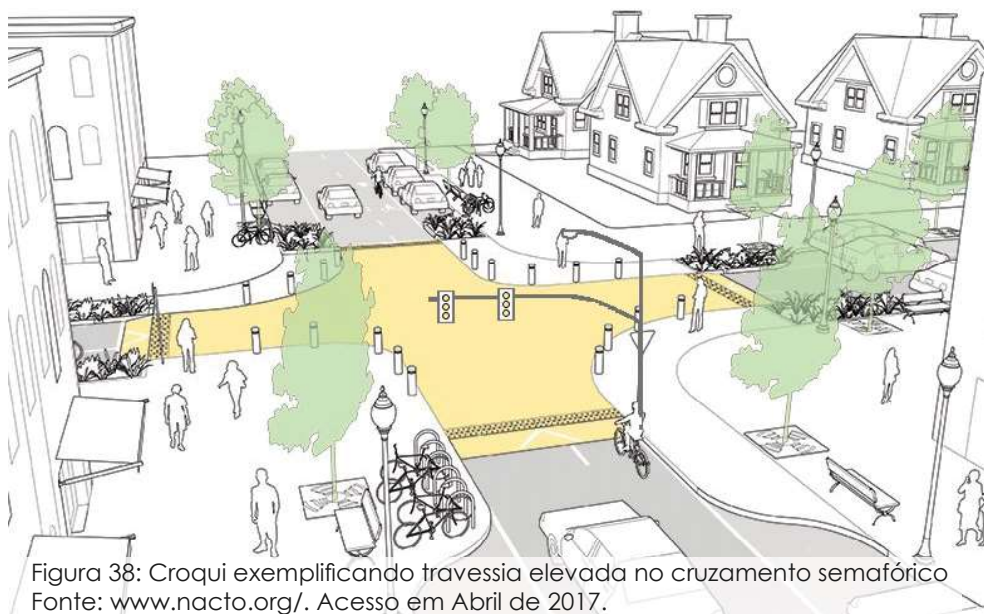


Figura 38: Croqui exemplificando travessia elevada no cruzamento semaforico
Fonte: www.nacto.org/. Acesso em Abril de 2017.

- Reforma das calçadas

Reestruturação das calçadas inadequadas para circulação de pedestres, colocando rampas de acessibilidade em todas as esquinas, nivelando e unificando a pavimentação com material antiderrapante e não trepidante e alargando as calçadas nas áreas de travessia com grande fluxo de veículos.



Figura 39: Croqui exemplificando situação das calçadas e travessias antes da intervenção
Fonte: www.nacto.org/. Acesso em Abril de 2017.



Figura 40: Croqui exemplificando travessia elevada
Fonte: www.nacto.org/. Acesso em Abril de 2017.

ÁREAS PROIBIDAS PARA ESTACIONAR

Eliminação das faixas de estacionamento em determinadas ruas, totalizando aproximadamente 1600 vagas, para uso alternativo das mesmas, utilizando-a para alargar calçadas, aumentar a capacidade de fluxo da via e instalar ciclovias.



Figura 41: Situação Atual - R. Desembargador. Felinto Bastos
Fonte: Google Maps. Acesso em Agosto de 2017.



Figura 42: Proposta de intervenção - R. Desembargador. Felinto Bastos
Fonte: Imagem produzida pela autora

VAGAS DE CARGA E DESCARGA, DEFICIENTE FÍSICO E IDOSO

As vagas existentes para carga e descarga, deficientes físicos e idosos serão mantidos por toda a poligonal. Porém, nas ruas de pedestres, as vagas de carga e descarga só poderão ser utilizadas após o horário comercial, assim como o tráfego de veículos para manutenção da área.



Figura 43: Croqui exemplificando as vagas existentes prejudicando o tráfego de pedestres
Fonte: www.nacto.org/. Acesso em Abril de 2017.



Figura 44: Croqui exemplificando vias compartilhadas com vagas especiais
Fonte: www.nacto.org/. Acesso em Abril de 2017.






ESTACIONAMENTOS

Criação de novas possibilidades de vagas para os usuários nos terrenos vazios da área e criação de edifícios garagens com até 4 pavimentos.

Serão criadas aproximadamente 2.000 vagas, que somadas aos estacionamentos existentes supre a demanda das vagas retiradas das ruas e aumenta a oferta das mesmas

ÁREAS DE APOIO PARA COMERCIANTES INFORMAIS

Criação de pontos de assistência para comerciantes informais, projetados para atender as necessidades básicas desse segmento. Contendo instalações sanitárias e vestiários masculino e feminino, cozinha e áreas de descanso e integração.

LEGENDA	
	Apoio aos ambulantes
	Lotes vazios
	Estacionamentos existentes
	Estacionamentos remanejados
	Novos estacionamentos



NOVA CONEXÃO PEATONAL

Implantação de passarela que articula a Rua Sales Barbosa à Rua Marechal Floriano Peixoto, se conectando também com a Avenida Getúlio Vargas, que foi rebaixada em dois metros para a passagem de veículos, localizada no mapa 11.

O projeto foi pensado para resolver a continuidade dos dois calçadões que são interrompidos por uma via arterial de grande fluxo e possui aproximadamente 120 m de comprimento. Para sua construção será utilizada laje steel deck e perfis tubulares metálicos no guarda corpo, que por sua vez, são amarrados com vigas metálicas e cabos de alta resistência.



Figura 45: Proposta para a conexão peatonal
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 46: Proposta para a conexão peatonal
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 47: Proposta para a conexão peatonal
Fonte: Imagem produzida pela autora

RUAS PARA PEDESTRES

Transformação das Rua Marechal Floriano e Rua Monsenhor Tertuliano Carneiro e da Avenida Senhor dos Passos em ruas para circulação de pedestres, localizados no mapa 11, permitindo o acesso de veículos apenas para idosos e deficientes físicos. Carga e descarga e veículos para manutenção das vias e lojas só terão acesso após o horário comercial.

O calçadão da Avenida senhor dos Passos possui área rebaixada em 0,60 m destinada a ambulantes, de forma que não bloqueie a visibilidade do comércio formal situado às margens da Avenida. Já a Rua Marechal Floriano, possui área destinada a ambulantes de feira livre diferenciada pela cor da pavimentação.

A proposta de paginação do piso foi pensada de forma viabilizar todas as necessidades dos pedestres. Dessa forma, optou-se pelo piso intertravado tipo paver retangular nos tons de cinza.

O projeto também conta com a indicação de vegetação de pequeno, médio e grande porte, iluminação pública, e mobiliário urbano para utilização dos transeuntes em todos os calçadões.



Figura 48: Situação Atual - R. Mons. Tertuliano Carneiro
Fonte: Google Maps. Acesso em Março de 2017.



Figura 49: Proposta de intervenção - R. Mons. Tertuliano Carneiro
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 50: Proposta de intervenção - R. Sales Barbosa
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 51: Proposta de intervenção - R. Marechal Deodoro
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 52: Proposta de intervenção - R. Marechal Deodoro
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 53: Proposta de intervenção - Av. Sales Barbosa
Fonte: Imagem produzida pela autora

REESTRUTURAÇÃO DAS PRAÇAS

Incorporação de elementos aos espaços públicos que reúna pessoas de todas as idades e equipamentos compatíveis com as necessidades dos transeuntes.

Sua reestruturação contará com equipamentos que promovam o lazer e descanso, como: coberturas, bancos, paraciclos, áreas para exposições de filmes e teatro aberto, áreas destinadas a atividades lúdicas e espaços recreativos.

As praças Bernadino Bahia, Froés da Mota, D. Pedro II e Largo dos Remédios são os principais lugares dessa reestruturação, e estão localizados no mapa 11.



Figura 54: Situação Atual - Av. Senhor dos Passos
Fonte: Google Maps. Acesso em Março de 2017.



Figura 55: Proposta de intervenção - Av. Senhor dos Passos
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 56: Situação Atual - Praça Bernadino Bahia
Fonte: Imagem produzida pela autora



Figura 57: Proposta de intervenção - Praça Bernadino Bahia
Fonte: Imagem produzida pela autora

CONCLUSÃO

Em tempos de debates acerca dos problemas urbanos e da relevância do planejamento urbano na vida das pessoas, o presente trabalho de graduação apresenta-se como uma alternativa para área comercial do centro de Feira de Santana, região que agrupa uma dinâmica de fluxos de pessoas, mercadorias e transportes e conflituosa por diversos fatores, entre eles a disputa entre comerciantes formais e informais.

Assim, através de estruturas facilitadoras de urbanidade procurou-se originar um lugar buscando a inclusão social e um sistema que potencializasse as relações interpessoais e comerciais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

VARGAS, Heliana Comin. CENTROS URBANOS: POR QUÊ INTERVIR?. In: Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais, 2006, São Paulo. Disponível em: <http://www.labcom.fau.usp.br/?page_id=97> Acesso em: 08 fev. 2017.

Pomponet, André. O centro de Feira e o Centro de Abastecimento. Feira de Santana, 29 abril 2009. Disponível em: <<http://andrepomponet.blogspot.com.br/search?q=centro+>> Acesso em: 08 fev. 2017.

Pomponet, André. A reconfiguração do centro comercial II. Feira de Santana, 7 março 2014. Disponível em: <<http://andrepomponet.blogspot.com.br/search?q=comercial+II>> Acesso em: 08 fev. 2017.

SANTOS, Lucas Bispo de Oliveira; HENRIQUE, Wendel. CARACTERIZAÇÃO DA EVOLUÇÃO URBANA E DA SITUAÇÃO URBANA ATUAL DE FEIRA DE SANTANA. Disponível em: <<http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/viewFile/3744/3428>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

ARAUJO, Alessandra Oliveira. O COMÉRCIO INFORMAL EM FEIRA DE SANTANA – BAHIA - BRASIL: PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Gografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/17.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

BOMFIM, Juarez Duarte; CORREIA, Juliana da Silva. A INFLUÊNCIA DA INDUSTRIALIZAÇÃO COMO CONDICIONANTE PARA AS MUDANÇAS NO ESPAÇO URBANO EM FEIRA DE SANTANA - BAHIA. Disponível em: <<http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/viewFile/3736/3421>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

CARNEIRO, Gabriele Sousa et al. TRABALHO INFORMAL NA ÁREA COMERCIAL DO MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA-BA. Disponível em: <<http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/viewFile/5641/5370>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

CORREIA, Juliana da Silva; BOMFIM, Juarez Duarte. INFLUÊNCIA DA INDUSTRIALIZAÇÃO COMO CONDICIONANTE PARA AS MUDANÇAS NO ESPAÇO URBANO EM FEIRA DE SANTANA-BAHIA. Disponível em: <<http://www.xvisemic.esy.es/archivos/sessao-vi/juliana-da-silva-correia.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

CONTINI, Alana. REABILITAÇÃO URBANA NO CENTRO DE CURITIBA. 2014. 104 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento Acadêmico de Construção Civil, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/3942/1/CT_COARQ_2014_2_01.pdf>. Acesso em: 09 fev. 2017.

DÍAZ, Angel Gijón. Estructura que se integra en el paisaje resolviendo el paso elevado, la accesibilidad, la iluminación y respetando la vegetación existente. Disponível em: <http://www.gijonarquitectura.com/pasarela_peatonal-1.html>. Acesso em: 18 out. 2017.

HOLANDA, Marina de (Ed.). Passarela em Motril / Gijón Arquitectura e Vicente Guallart. 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-35064/passarela-em-motril-gijon-arquitectura-e-vicente-guallart>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

AUGUST, Carlos. Fotos de Feira de Santana – BA. Disponível em: <<http://cidadesemfotos.blogspot.com.br/2014/08/fotos-de-feira-de-santana-ba.html>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

PINIWEB. Iniciadas as obras do BRT de Feira de Santana, na Bahia. 2015. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/Transporte/iniciadas-as-obras-do-brt-de-feira-de-santana-na-355923-1.aspx>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 09 fev. 2017.

Associação Comerça e Empresarial de Feira de Santana. Disponível em: <www.acefs.com.br/feira.php>. Acesso em: 11 fev. 2017.

HOLANDA, Marina de. Passarela em Motril / Gijón Arquitectura e Vicente Guallart. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-35064/passarela-em-motril-gijon-arquitectura-e-vicente-guallart>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

Institute for Transportation and Development Policy. Disponível em: <<https://www.itdp.org/>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana - Pddu: Projeto de lei, Setembro. 2006. Acesso em: 12 fev. 2017.

CONSULTORIA, Prisma. PROJETO FUNCIONAL E OPERACIONAL DO SISTEMA BRT DE FEIRA DE SANTANA – PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA. Marco, 2014. Disponível em: <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/seplan/arq/Projeto_Sistema_BRT.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

ANEXOS - PLANTAS TÉCNICAS

01/10 - Planta de Localização

02/10 - Planta de Situação

03/10 - Situação Atual

04/10 - Plano Geral de Intervenção

05/10 - Av. Senhor dos Passos

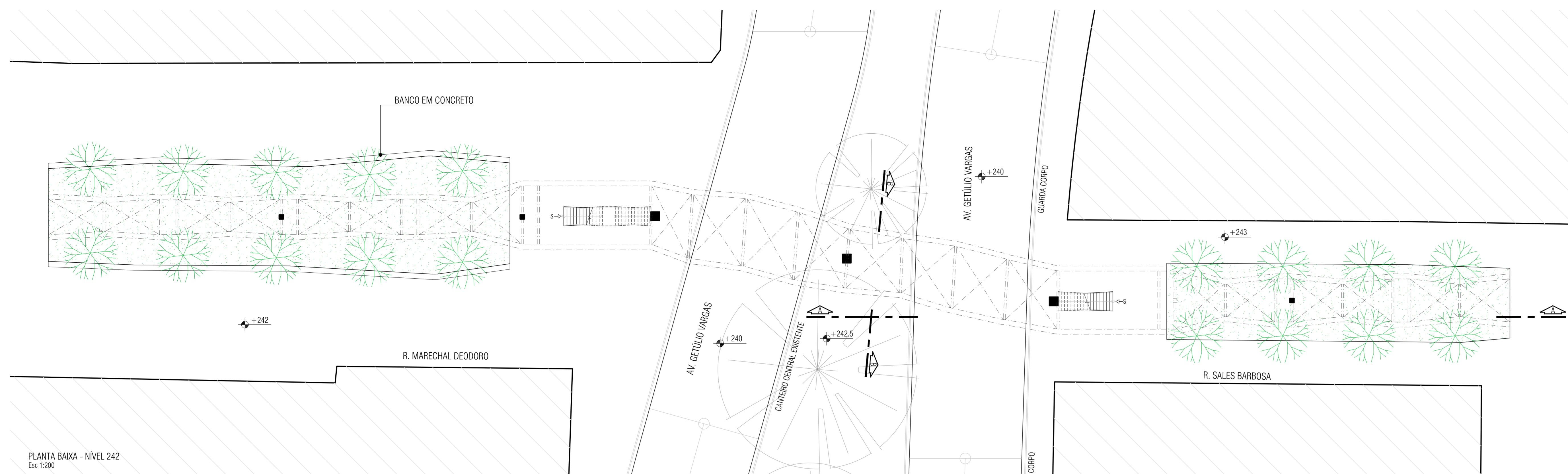
06/10 - R. Marechal Floriano Peixoto

07/10 - R. Mons. Mário Pessoa

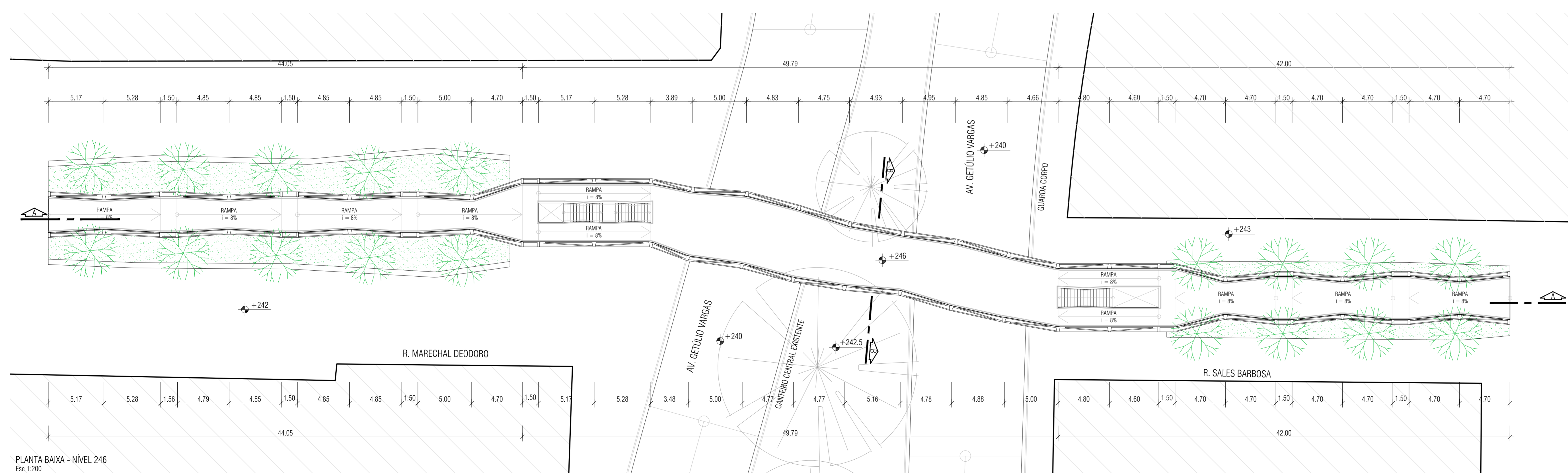
08/10 - Av. Getúlio Vargas

09/10 - Passarela - Implantação

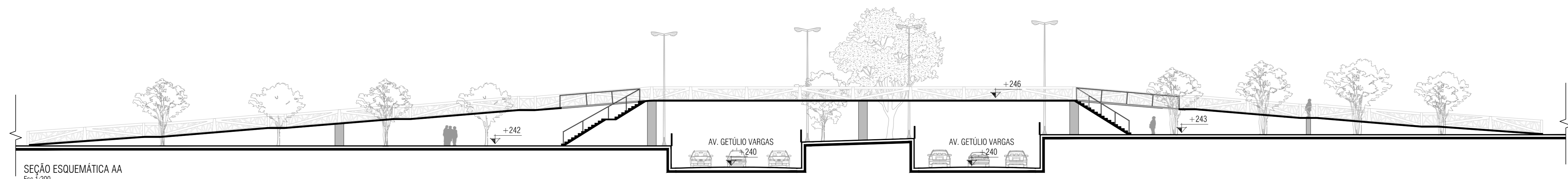
10/10 - Passarela - Projeto



PLANTA BAIXA - NÍVEL 242
Esc 1:200



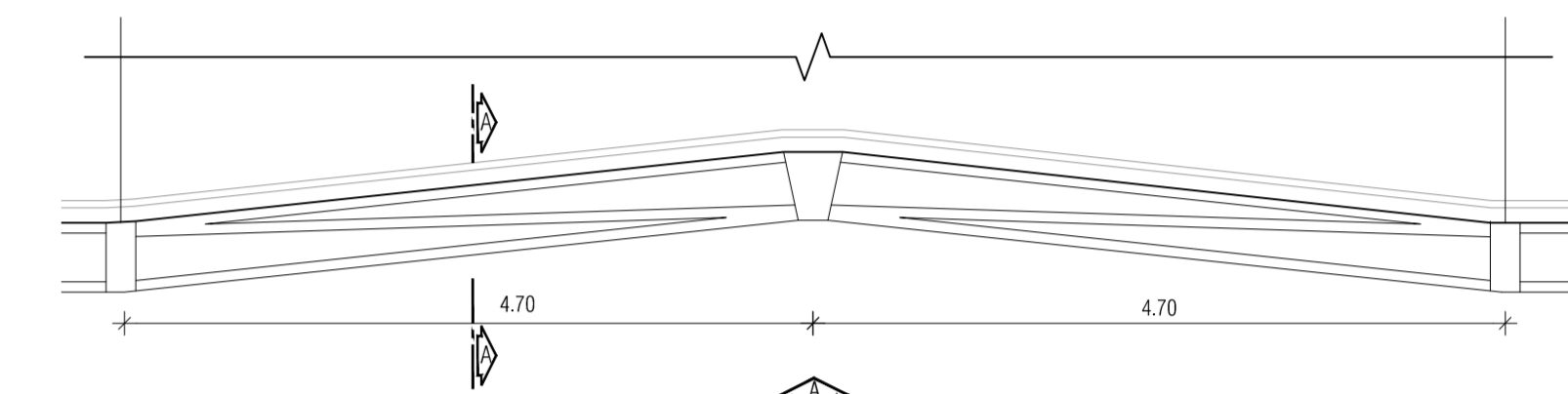
PLANTA BAIXA - NÍVEL 246
Esc 1:200



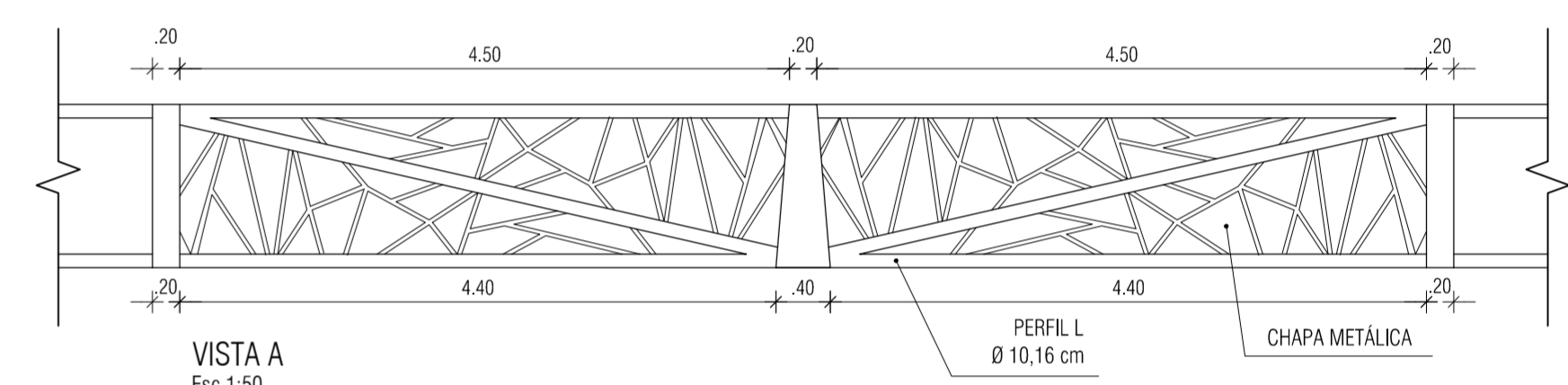
SEÇÃO ESQUEMÁTICA AA
Esc 1:200

LEGENDA:

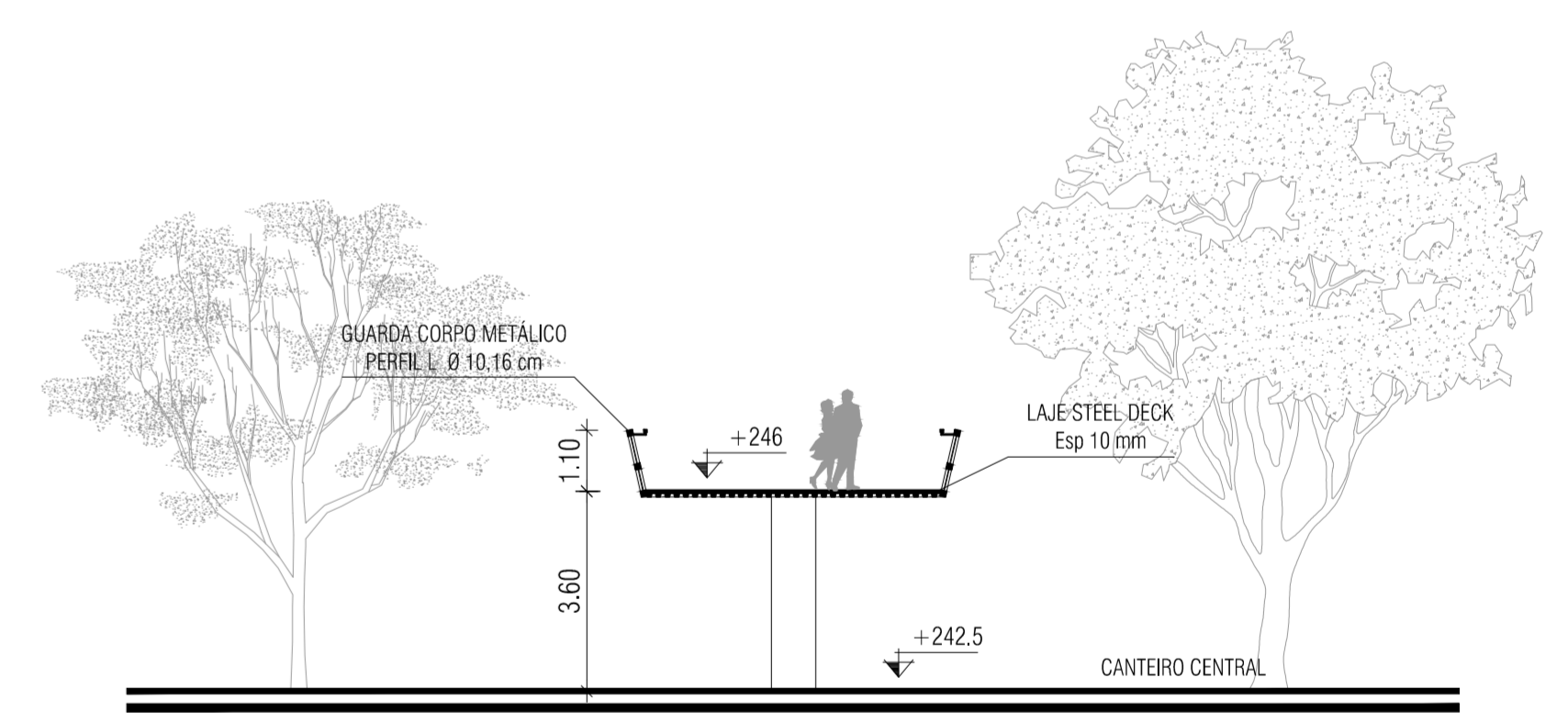
- EDIFICAÇÕES EXISTENTES
- ÁREA GRAMADA PROPOSTA
- ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
- ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
- ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
- ÁRVORES EXISTENTES



PLANTA BAIXA
Esc 1:50



VISTA A
Esc 1:50



SEÇÃO ESQUEMÁTICA BB
Esc 1:125

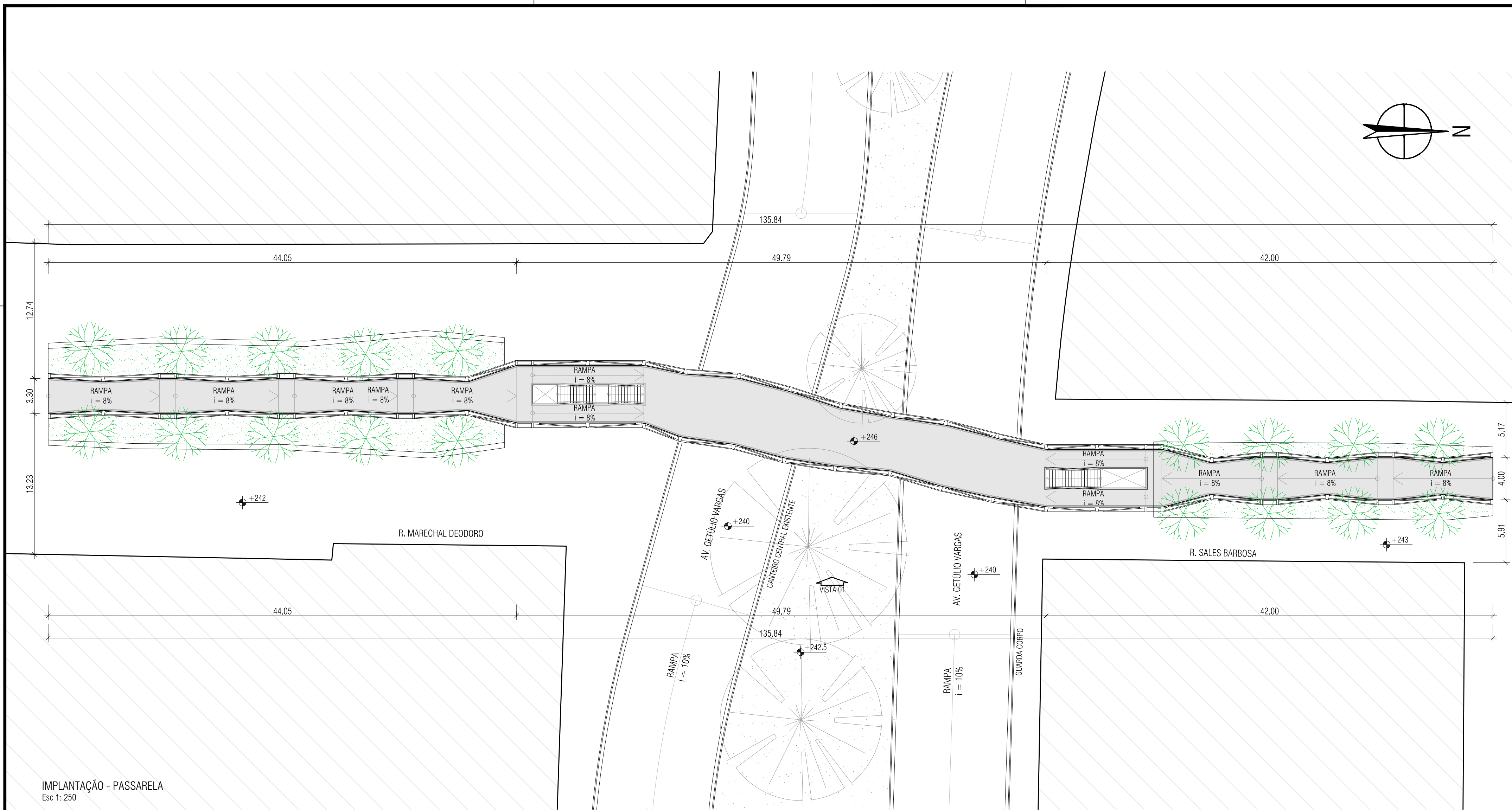
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL
PASSARELA - PLANTA BAIXA

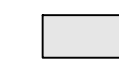






ASSUNTO:
ALUNO:
IASMIN SANTANA DOS SANTOS

ORIENTADOR:
CARLOS AMORIM BAHIA
GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO

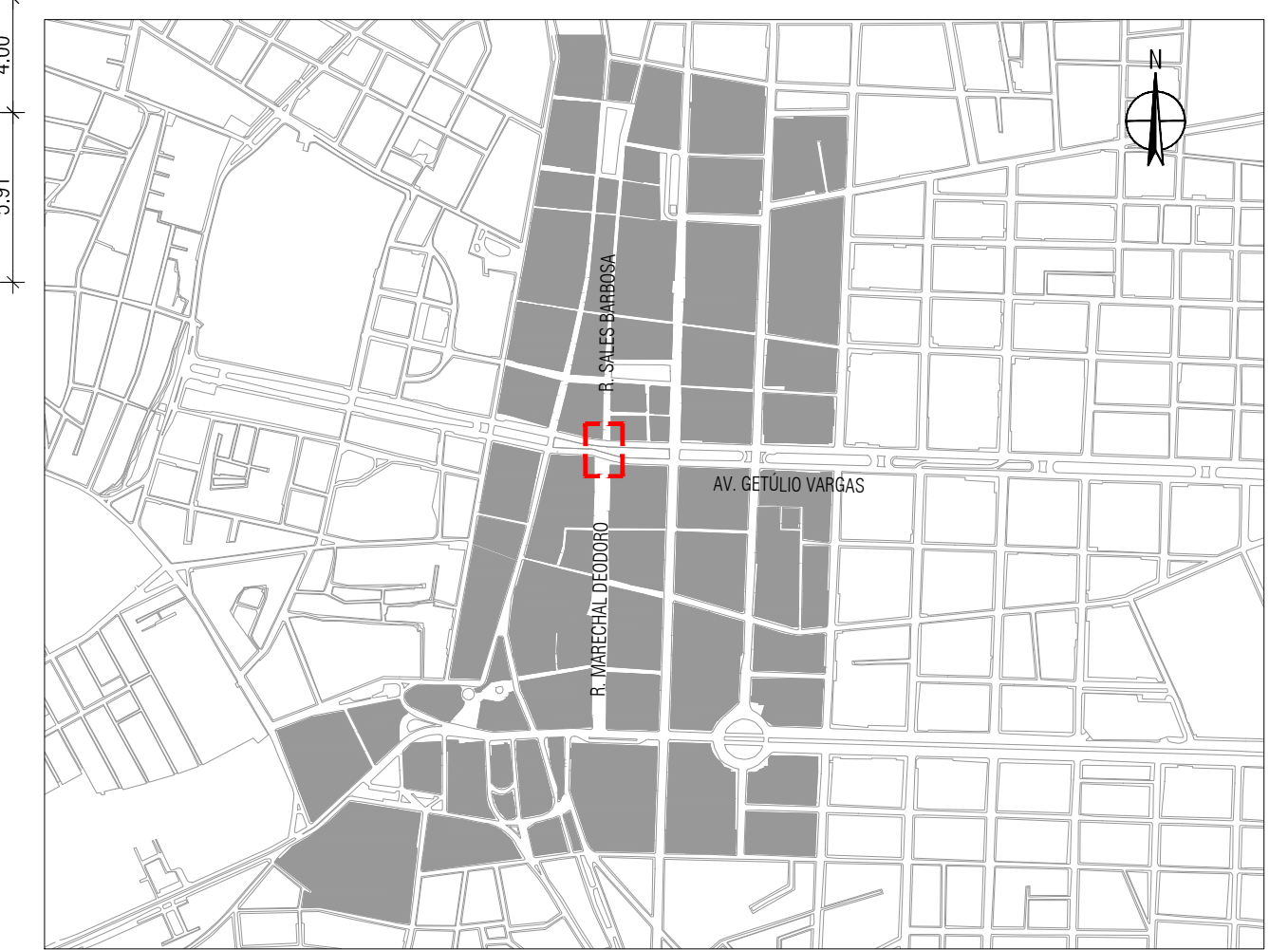
FRANCHA:
10/10
ESCALA:
INDICADA
DATA:
AGOSTO/2017





LEGENDA:

-  PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO
-  EDIFICAÇÕES EXISTENTES
-  ÁREA GRAMADA PROPOSTA
-  ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
-  ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
-  ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
-  ÁRVORES EXISTENTES

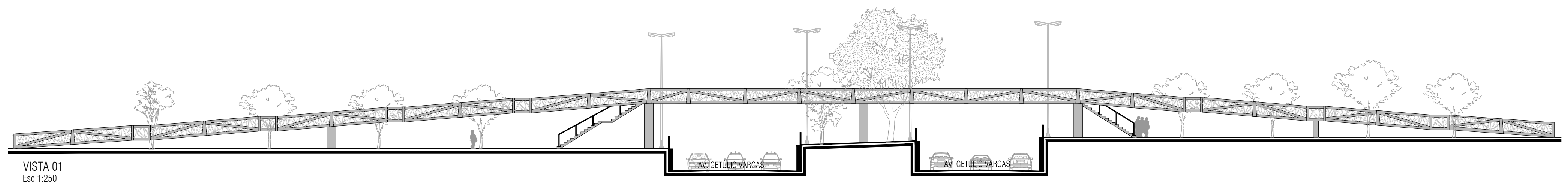
IMPLANTAÇÃO - PASSARELA
Esc 1: 250



PLANTA CHAVE

- LEGENDA:
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO
 -  ÁREA AMPLIADA

ESCALA GRÁFICA
0 100 200 300 m

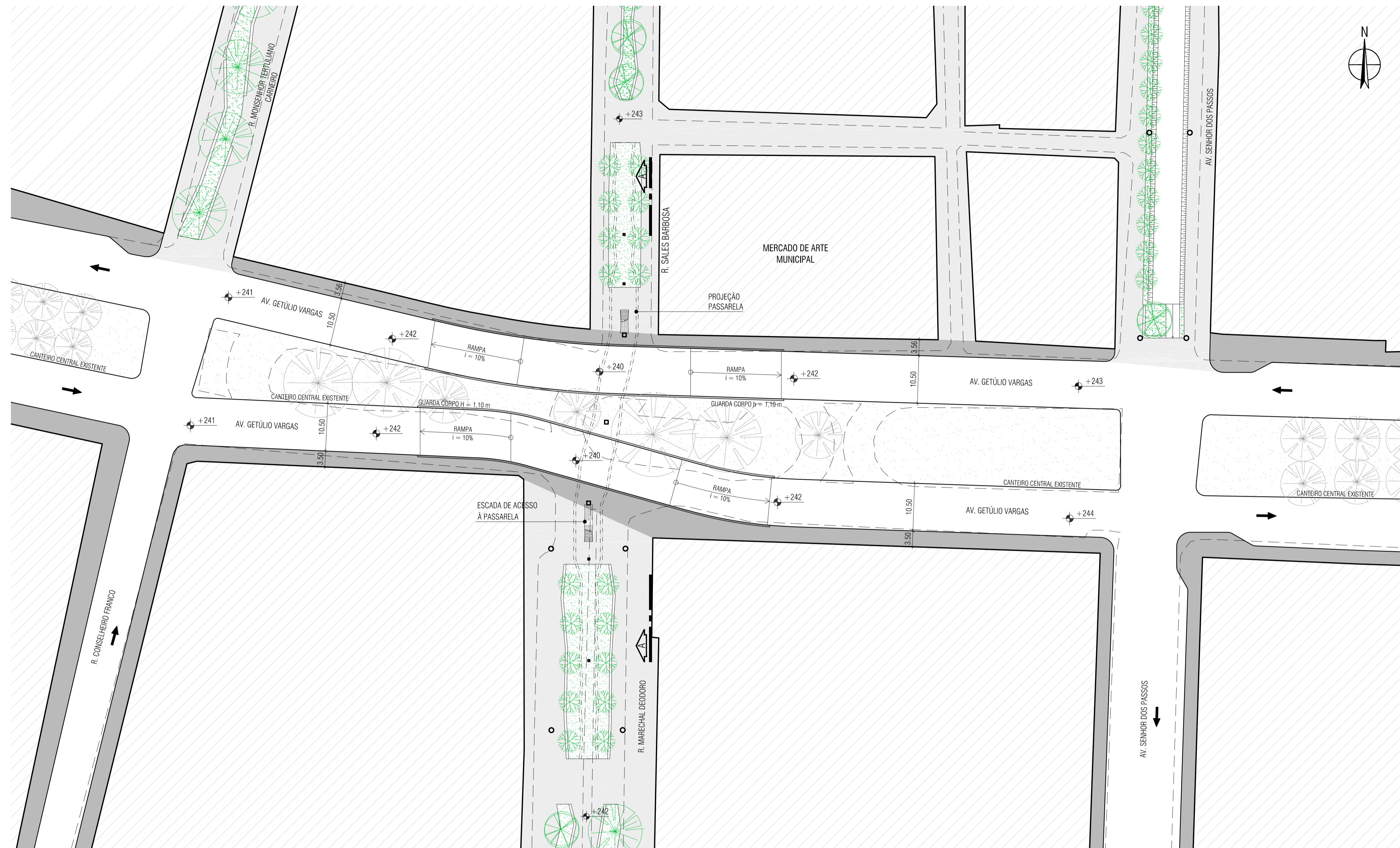


VISTA 01
Esc 1:250

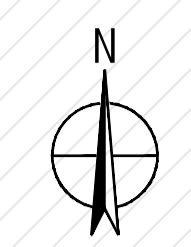
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL
PASSARELA - IMPLANTAÇÃO

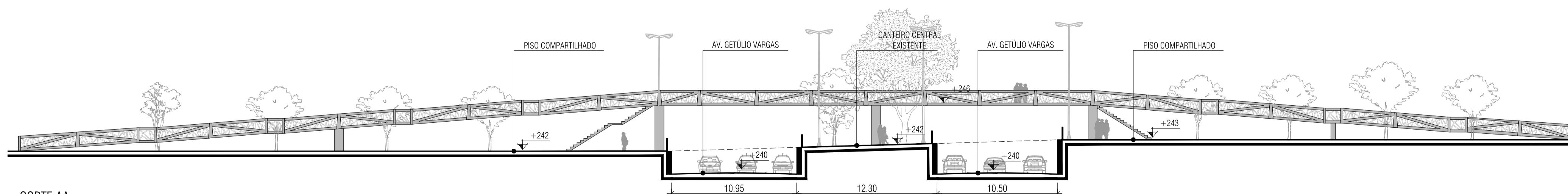
ASSUNTO:	ORIENTADOR:	ESCALA:
IASMIN SANTANA DOS SANTOS	CARLOS AMORIM BAHIA GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO	INDICADA DATA: AGOSTO/2017
PRANCHA:	09/10	



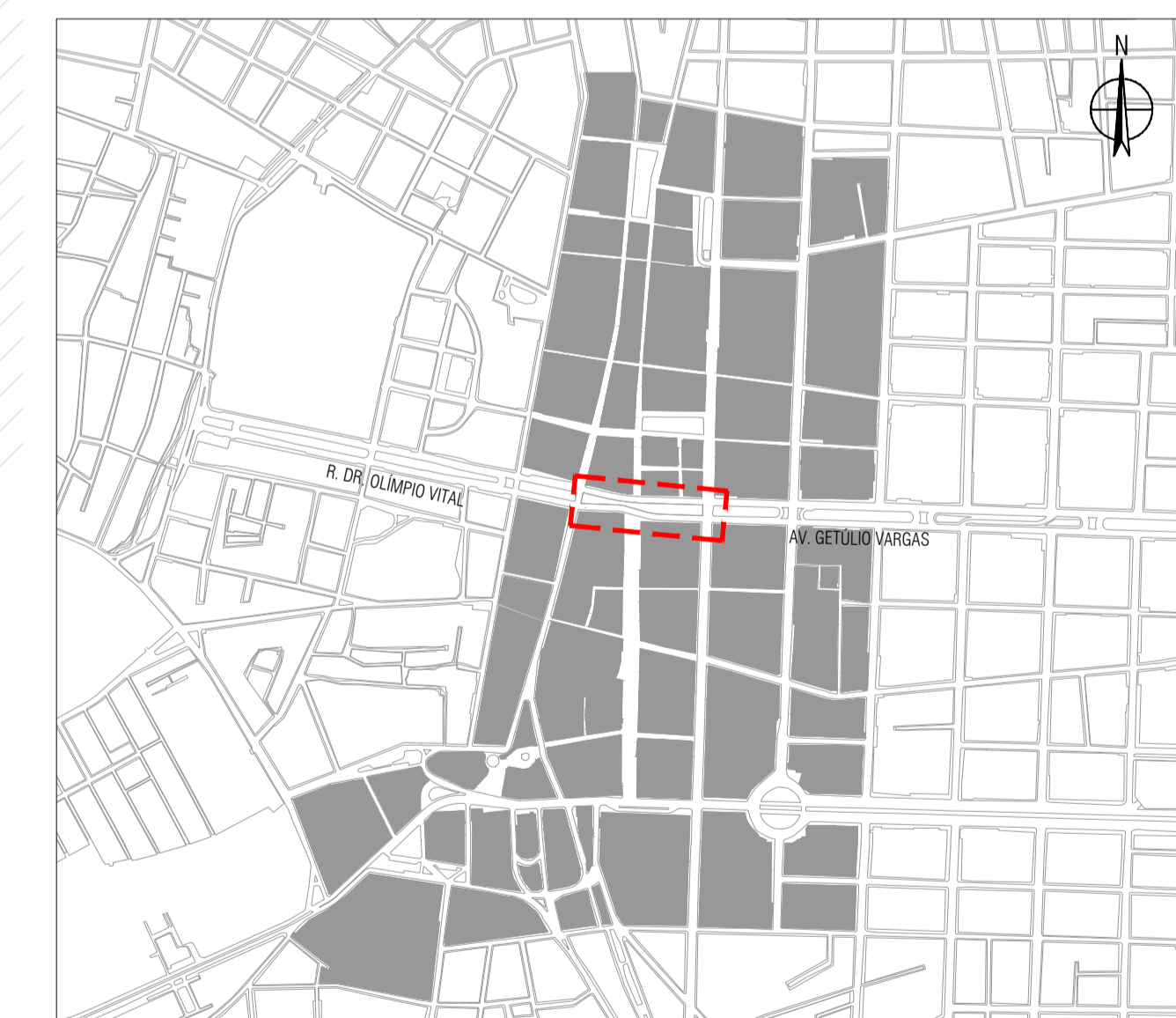
- LEGENDA:**
- PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO
 - PISO COMPARTILHADO COM PAVIMENTAÇÃO INTERTRAVADA EM BLOCO PAVER
 - EDIFICAÇÕES EXISTENTES
 - MEIO FIO RETIRADO
 - MEIO FIO PROPOSTO
 - ÁREA GRAMADA PROPOSTA
 - ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES EXISTENTES
 - PONTOS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA PROPOSTOS



PLANTA BAIXA - AV. MONSENHOR MÁRIO PESSOA
Esc 1:500



CORTE AA
Esc 1:500



PLANTA CHAVE
LEGENDA:
 ÁREA DE INTERVENÇÃO
 ÁREA AMPLIADA

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

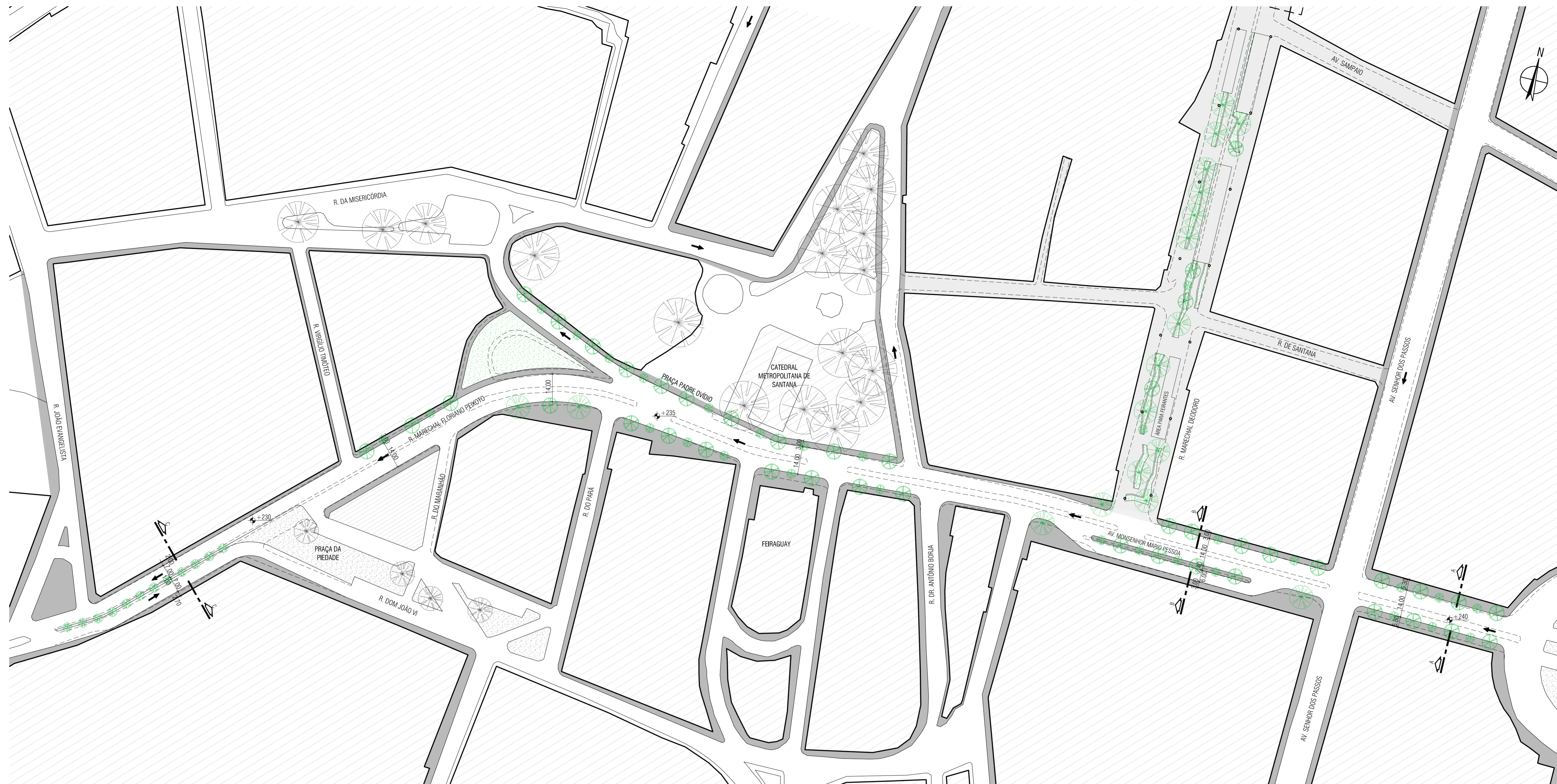
REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL

AV. GETÚLIO VARGAS

ASSUNTO:	PRANCHA:
ALUNO:	ESCALA:
ORIENTADOR:	INDICADA
DATA:	AGOSTO/2017

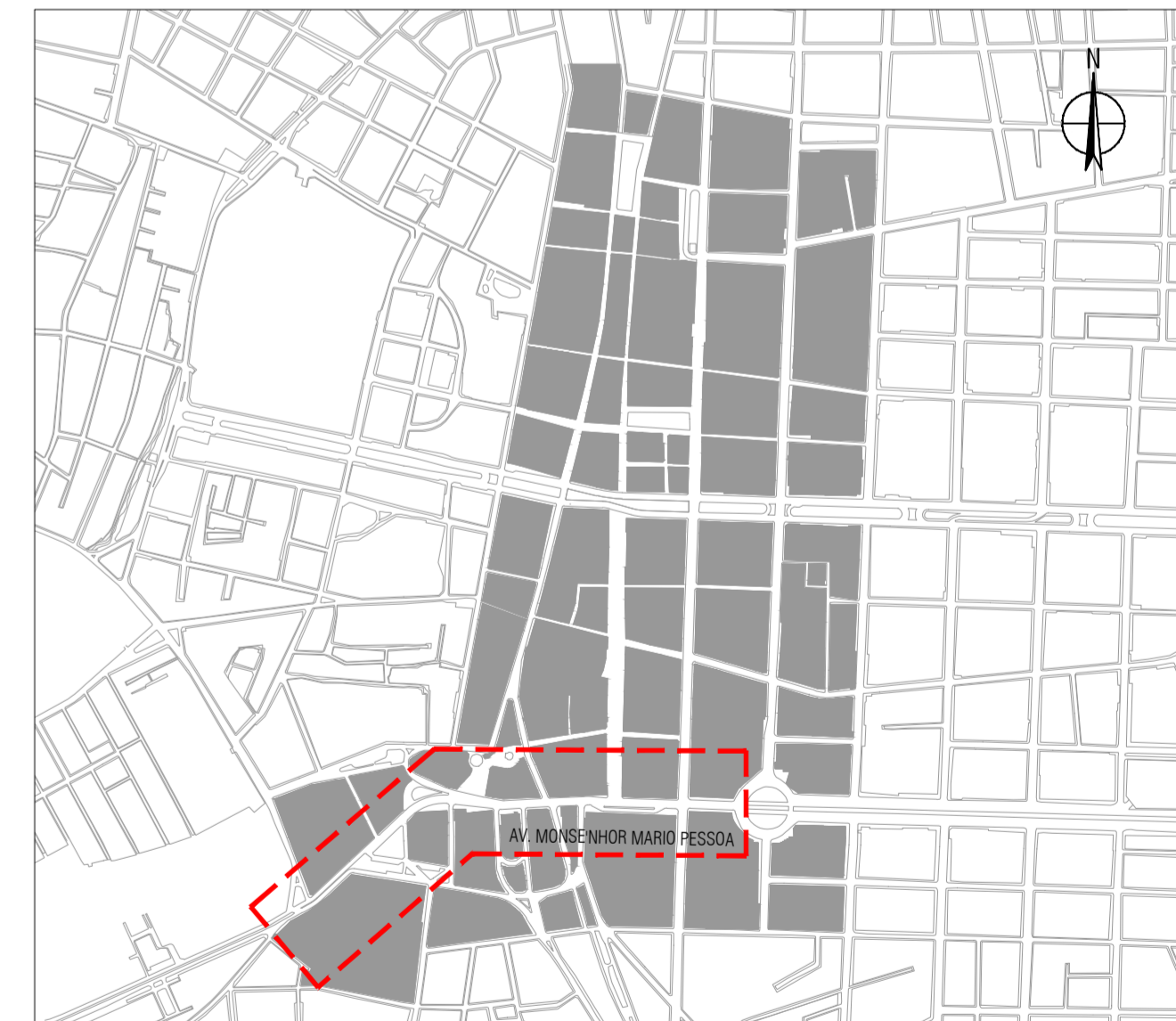
IASMIN SANTANA DOS SANTOS
CARLOS AMORIM BAHIA
GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO

08/10

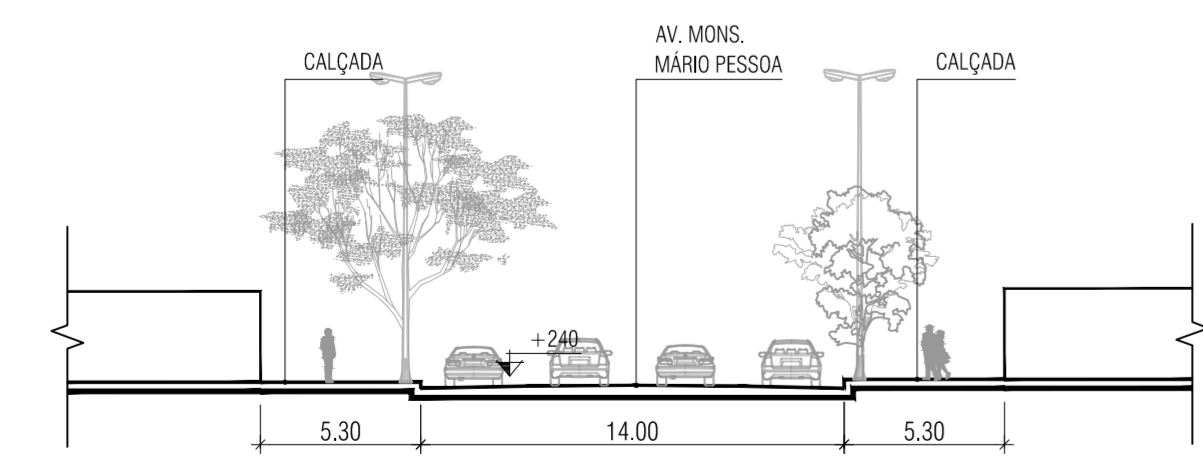


- LEGENDA:**
- PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO
 - ▨ PISO COMPARTILHADO COM PAVIMENTAÇÃO INTERTRAVADA EM BLOCO PAVER
 - ▭ EDIFICAÇÕES EXISTENTES
 - - - MEIO FIO RETIRADO
 - MEIO FIO PROPOSTO
 - ▨ ÁREA GRAMADA PROPOSTA
 - ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES EXISTENTES
 - PONTOS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA PROPOSTOS - LÂMPADA LED A CADA 40 M

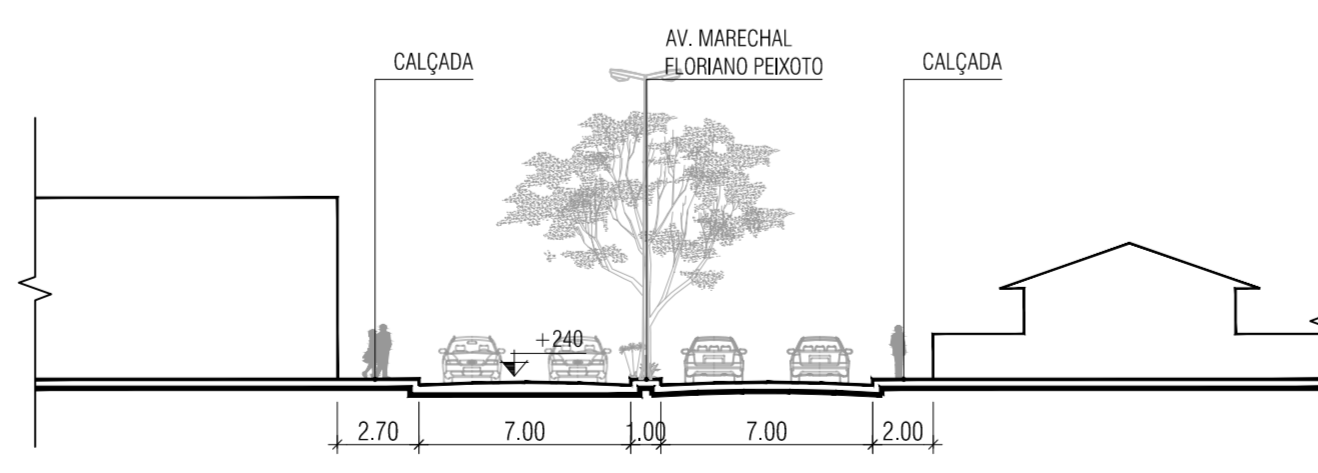
PLANTA BAIXA - AV. MONSENHOR MARIO PESSOA
Esc 1:1000



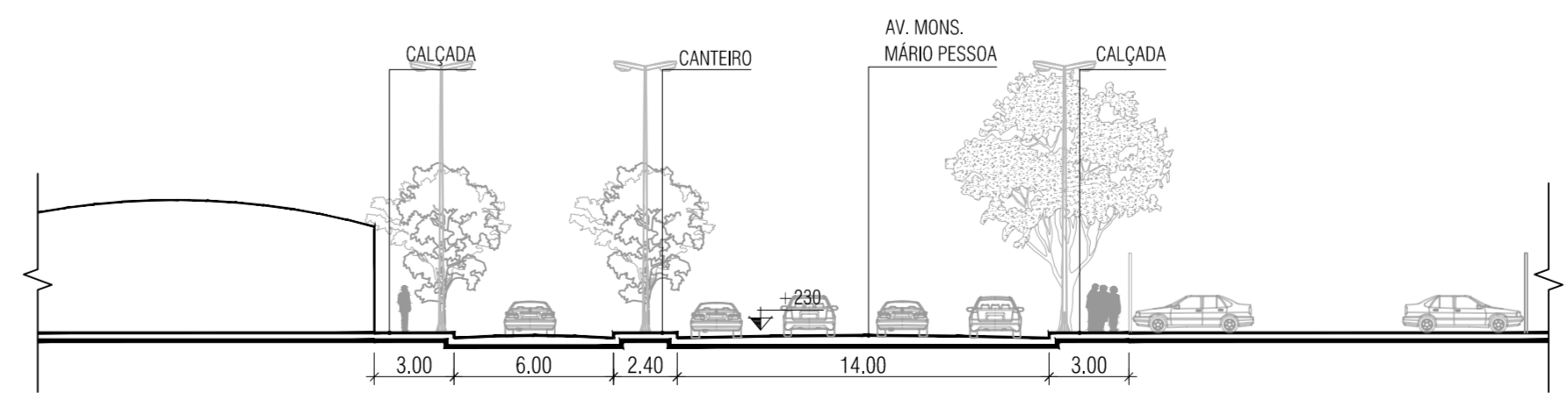
PLANTA CHAVE
LEGENDA:
■ ÁREA DE INTERVENÇÃO
▭ ÁREA AMPLIADA



CORTE ESQUEMÁTICO AA
Esc 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO BB
Esc 1:250

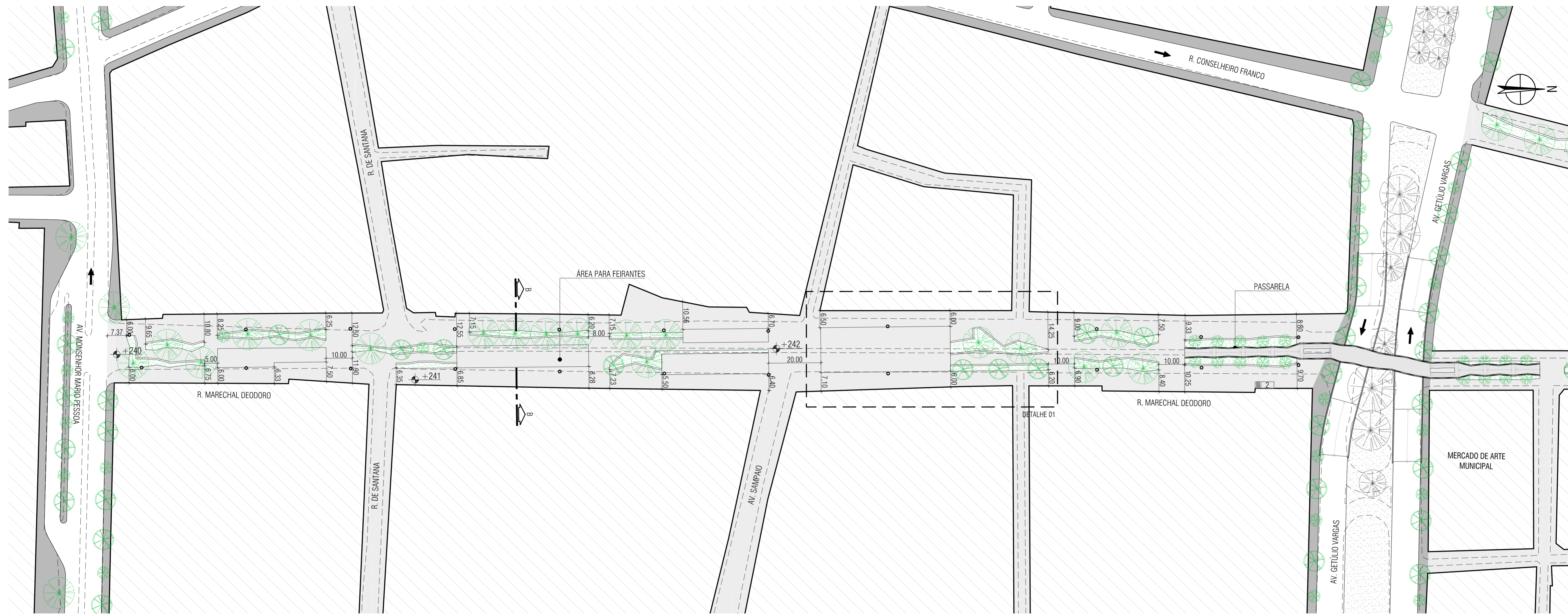


CORTE ESQUEMÁTICO CC
Esc 1:250

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

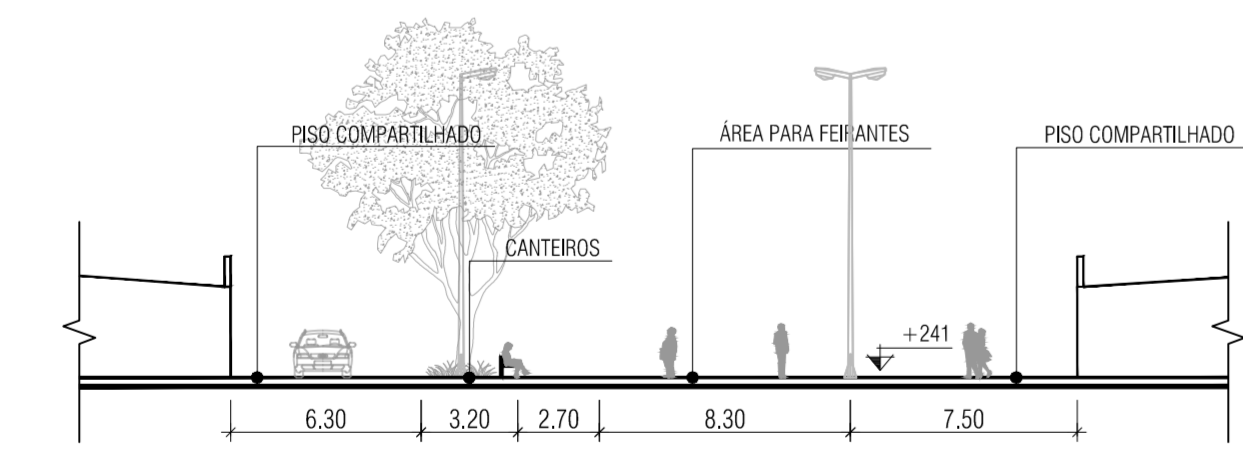
REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL
AV. MONSENHOR MARIO PESSOA

ASSUNTO:	FRANCHA:
ALUNO:	07/10
IASMIN SANTANA DOS SANTOS	
ORIENTADOR:	ESCALA:
CARLOS AMORIM BAHIA	INDICADA
GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO	DATA:
	AGOSTO/2017

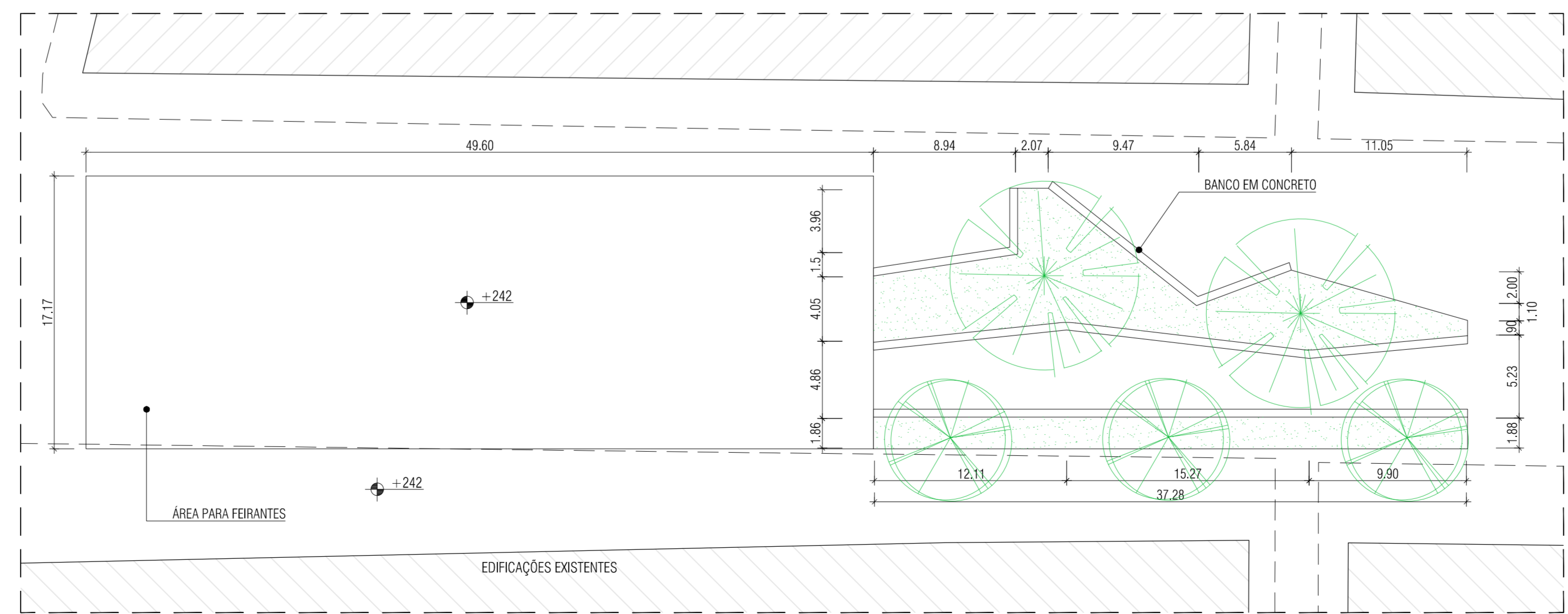


PLANTA BAIXA - R. MARECHAL DEODORO
Esc 1:750

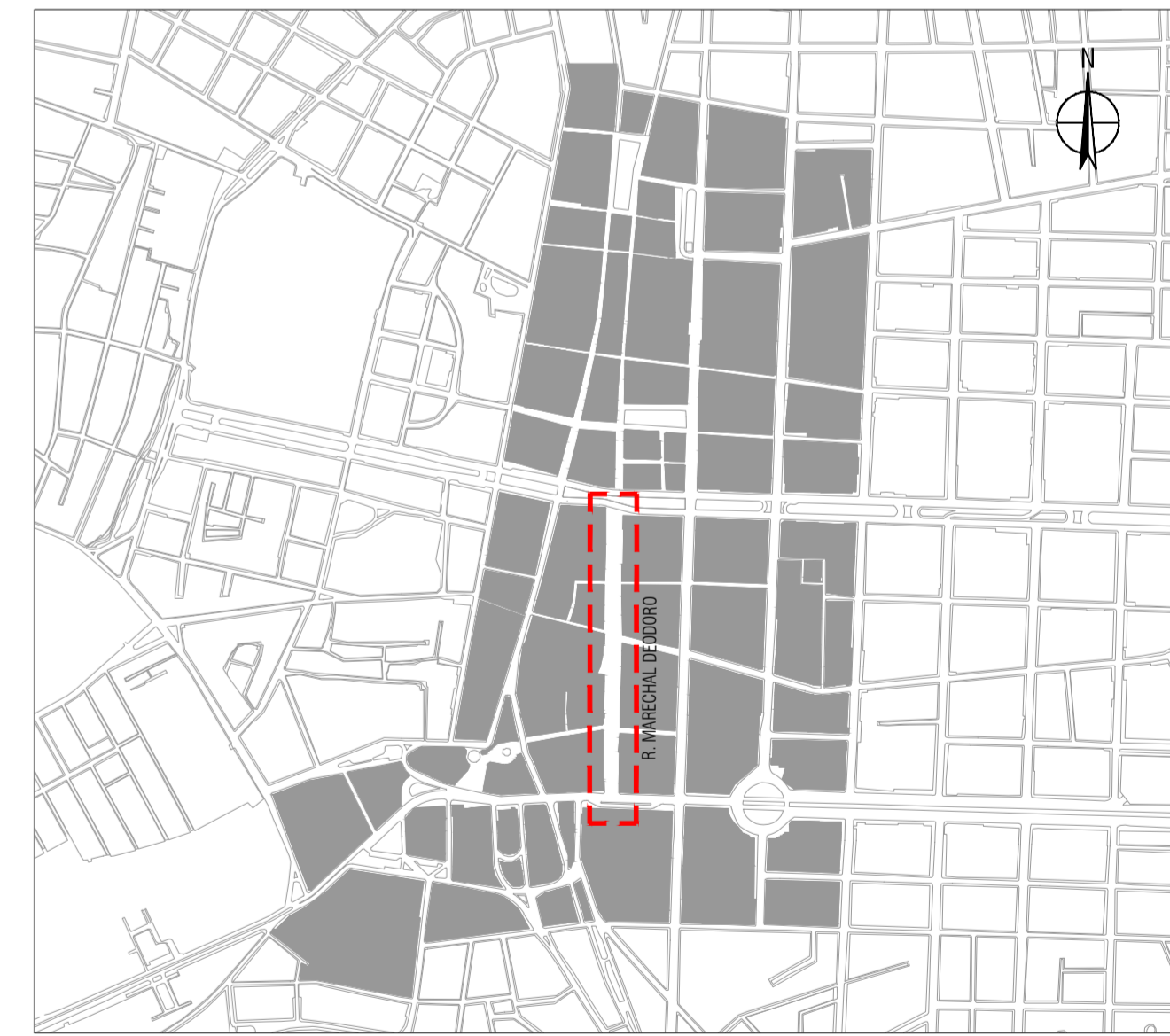
- LEGENDA:**
- PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO
 - PISO COMPARTILHADO COM PAVIMENTAÇÃO INTERTRAVADA EM BLOCO PAVER
 - EDIFICAÇÕES EXISTENTES
 - MEIO FIO RETIRADO
 - MEIO FIO PROPOSTO
 - 1 VAGA IDOSO EXISTENTE
 - 2 VAGA PCD EXISTENTE
 - ÁREA GRAMADA PROPOSTA
 - ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES EXISTENTES
 - PONTOS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA PROPOSTOS - LÂMPADA LED A CADA 40 M



CORTE ESQUEMÁTICO AA
Esc 1:250



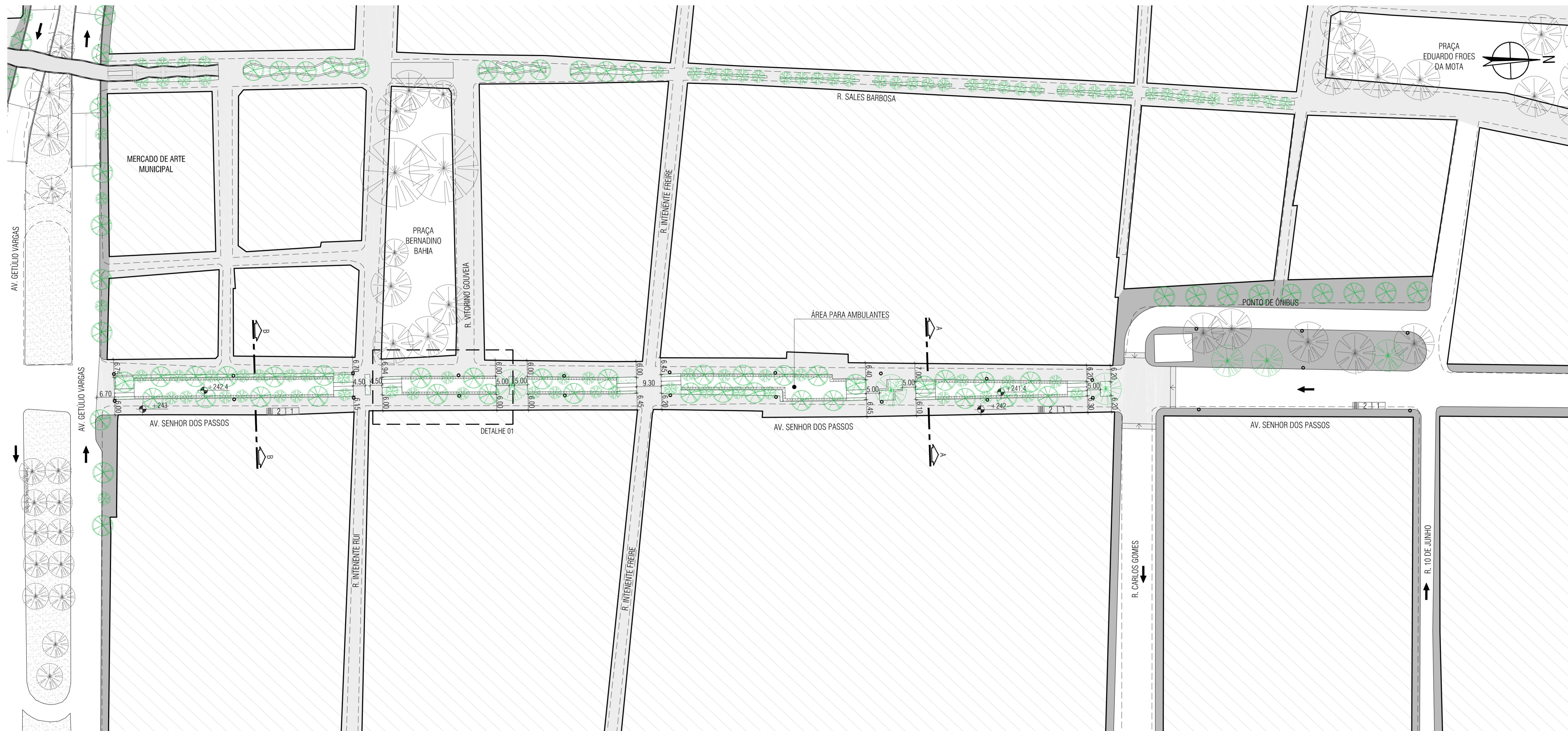
DETALHE 01 - TRECHO DA R. MARECHAL DEODORO
Esc 1:250



PLANTA CHAVE
LEGENDA:
 ÁREA DE INTERVENÇÃO
 ÁREA AMPLIADA

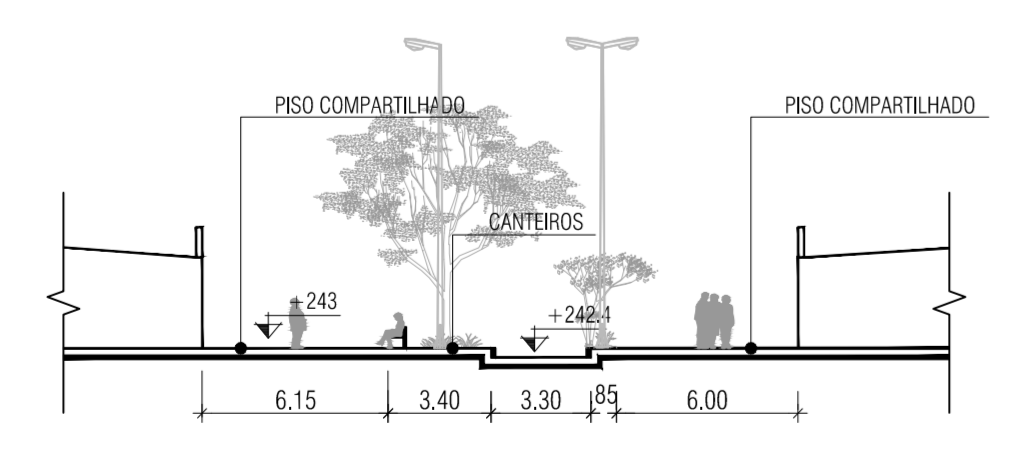
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL

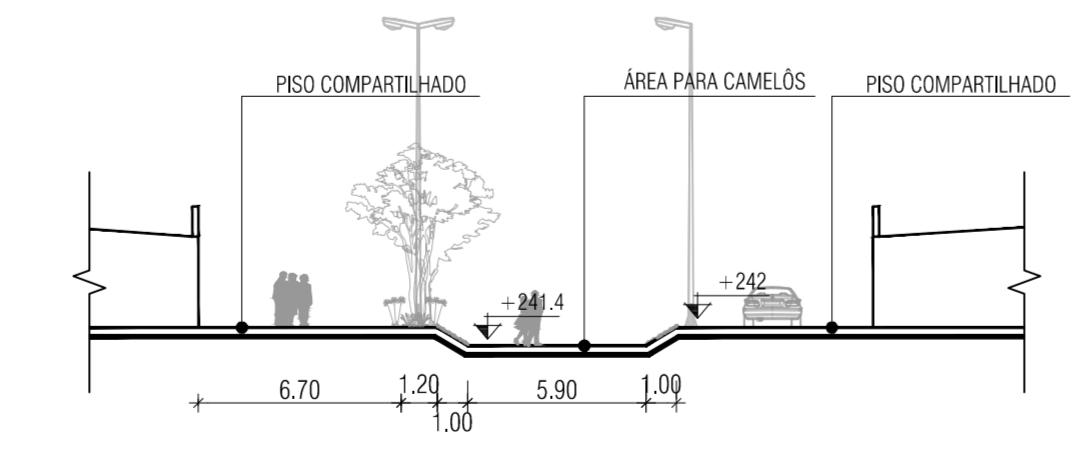


- LEGENDA:**
- PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO
 - ▨ PISO COMPARTILHADO COM PAVIMENTAÇÃO INTERTRAVADA EM BLOCO PAVER
 - ▭ EDIFICAÇÕES EXISTENTES
 - - - - MEIO FIO RETIRADO
 - MEIO FIO PROPOSTO
 - 1 VAGA IDOSO EXISTENTE
 - 2 VAGA PCD EXISTENTE
 - ▨ ÁREA GRAMADA PROPOSTA
 - ÁRVORES DE PEQUENO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE MÉDIO PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES DE GRANDE PORTE PROPOSTAS
 - ÁRVORES EXISTENTES
 - PONTOS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA PROPOSTOS - LÂMPADA LED A CADA 40 M

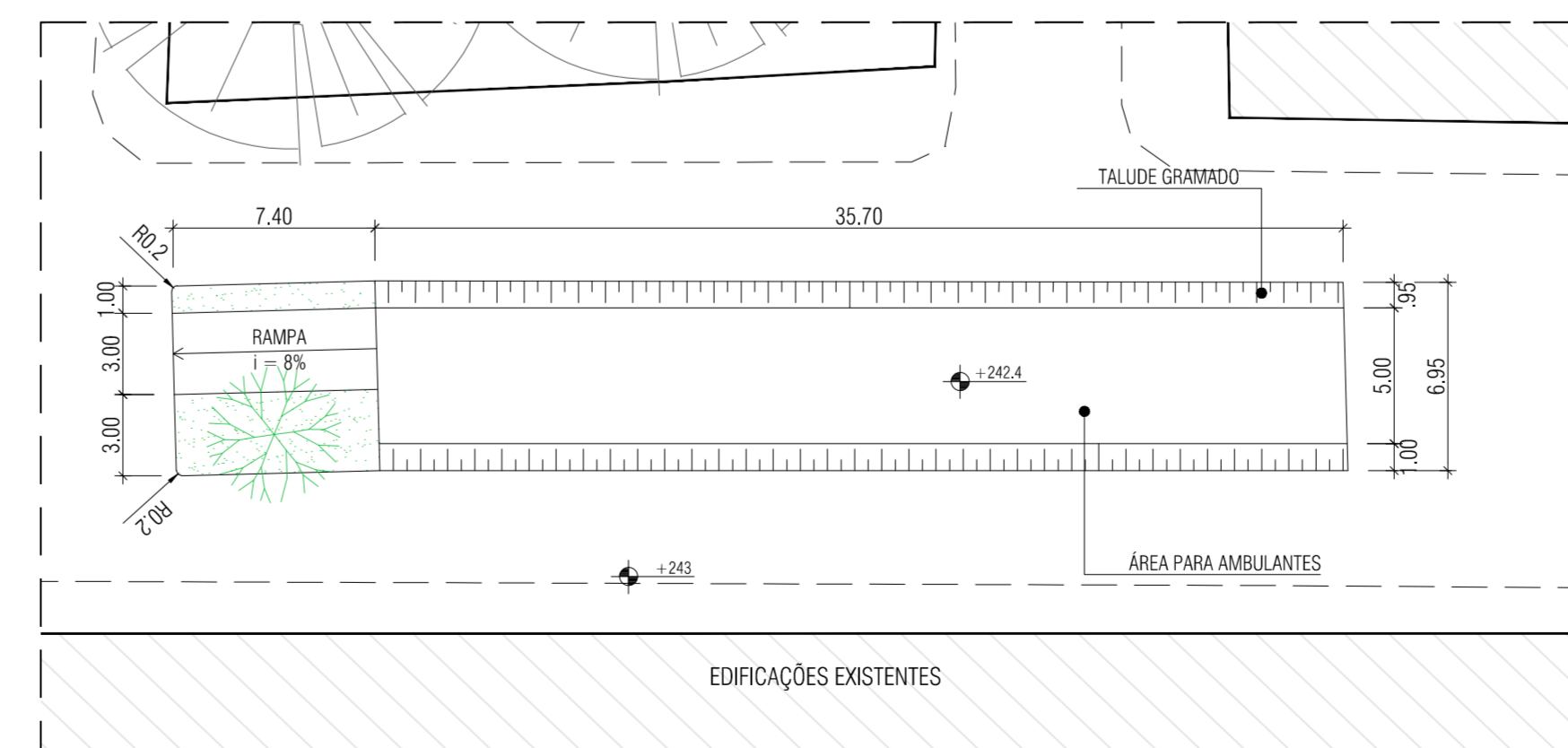
PLANTA BAIXA - AV. SENHOR DOS PASSOS
Esc 1:750



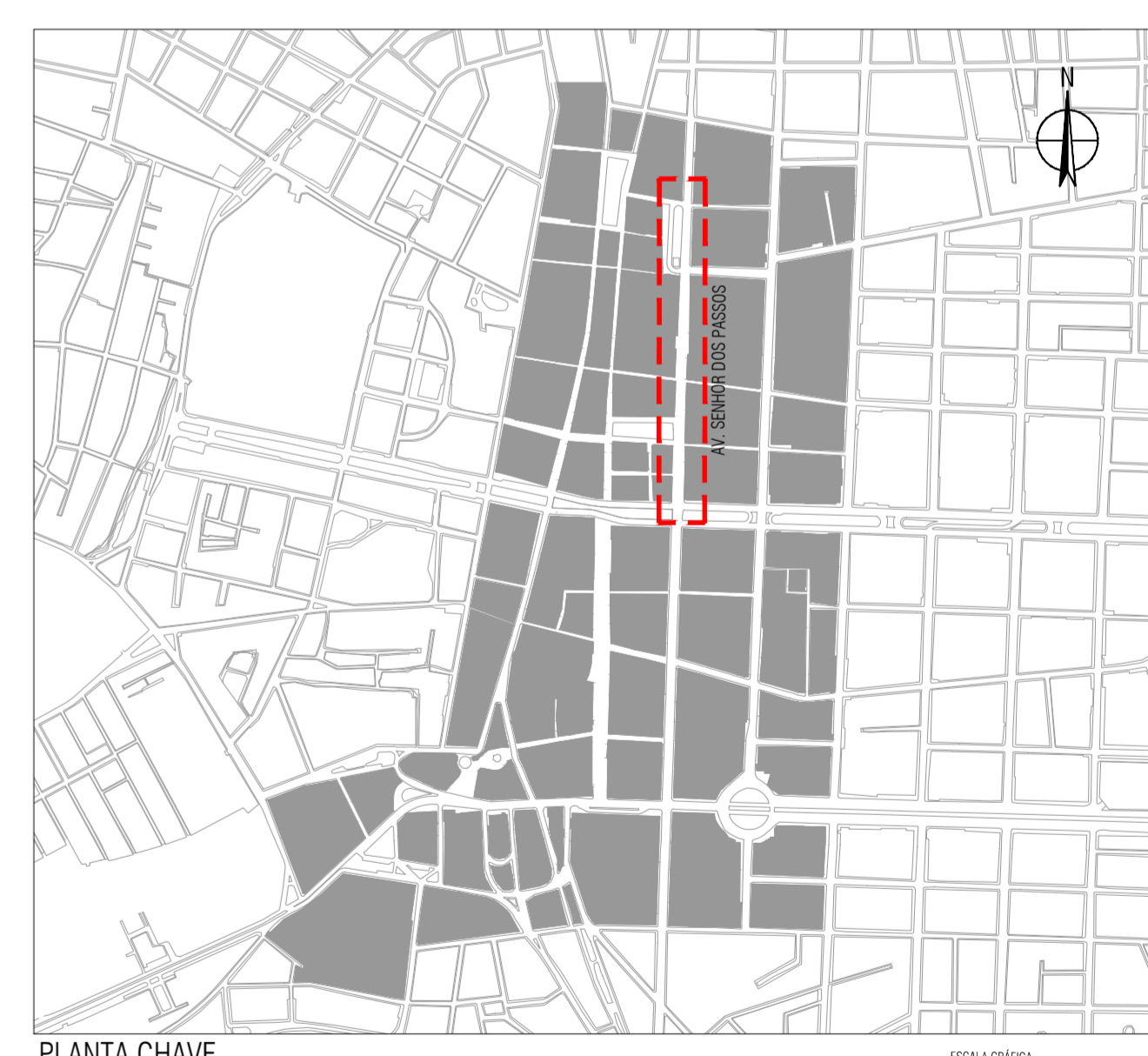
CORTE ESQUEMÁTICO AA
Esc 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO BB
Esc 1:250



DETALHE 01 - TRECHO DA AV. SENHOR DOS PASSOS
Esc 1:250



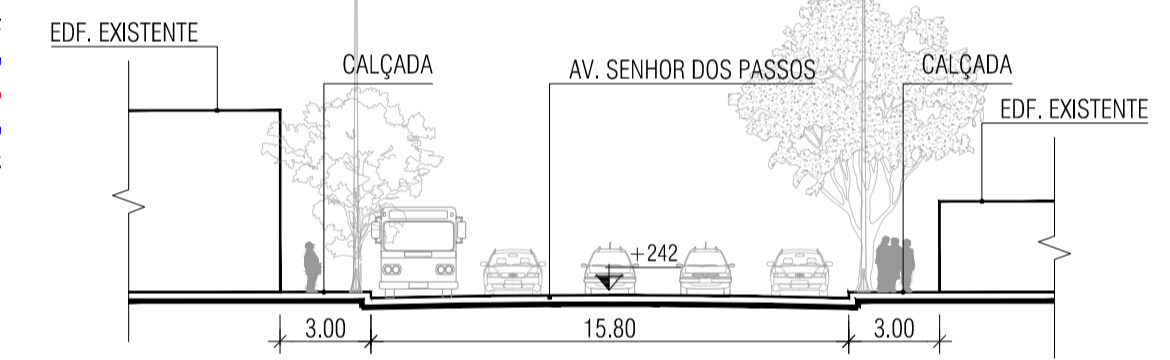
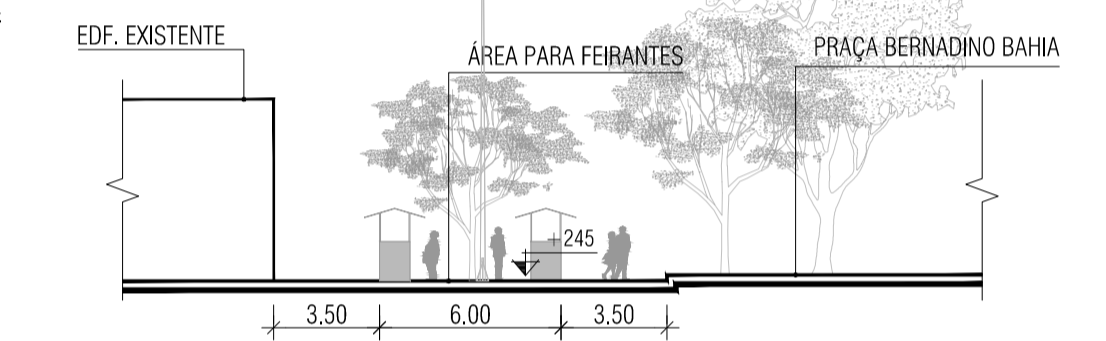
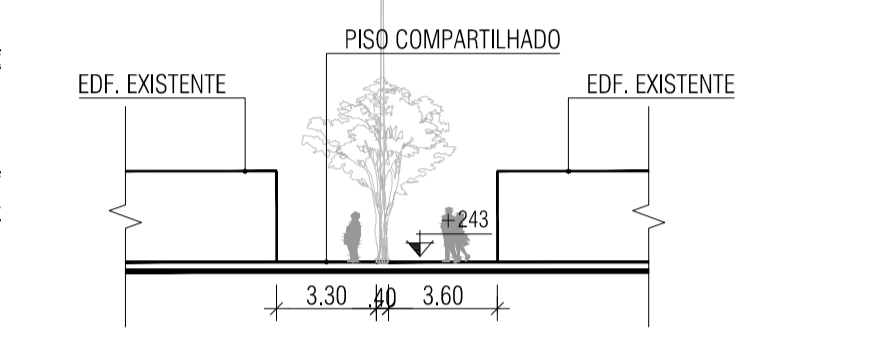
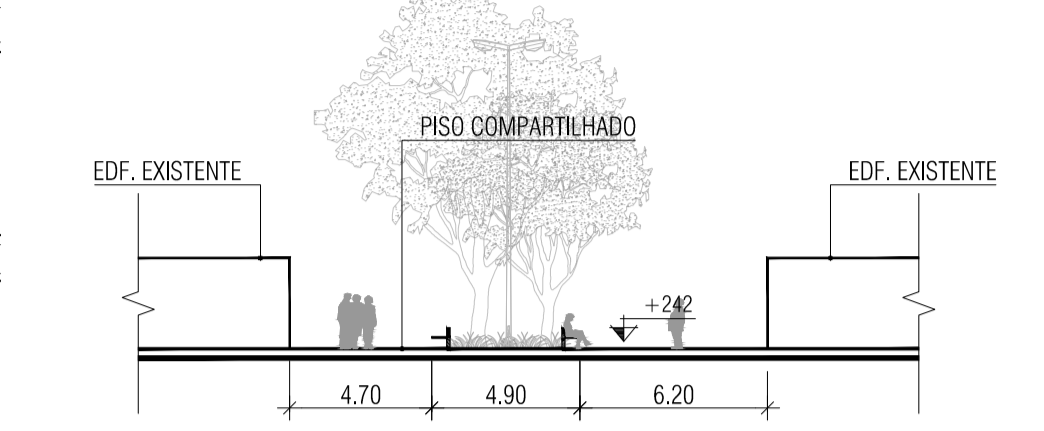
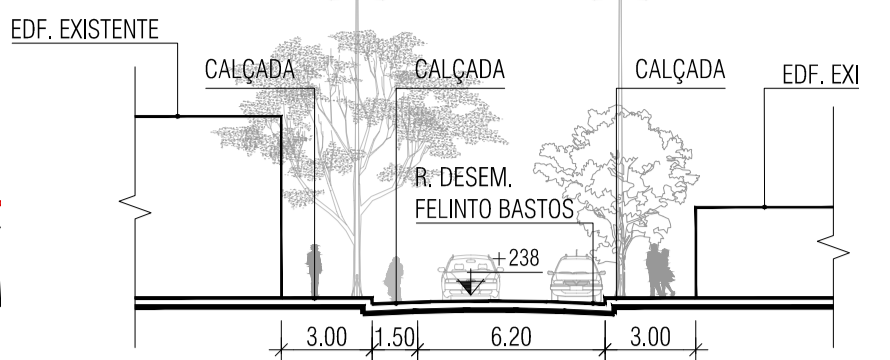
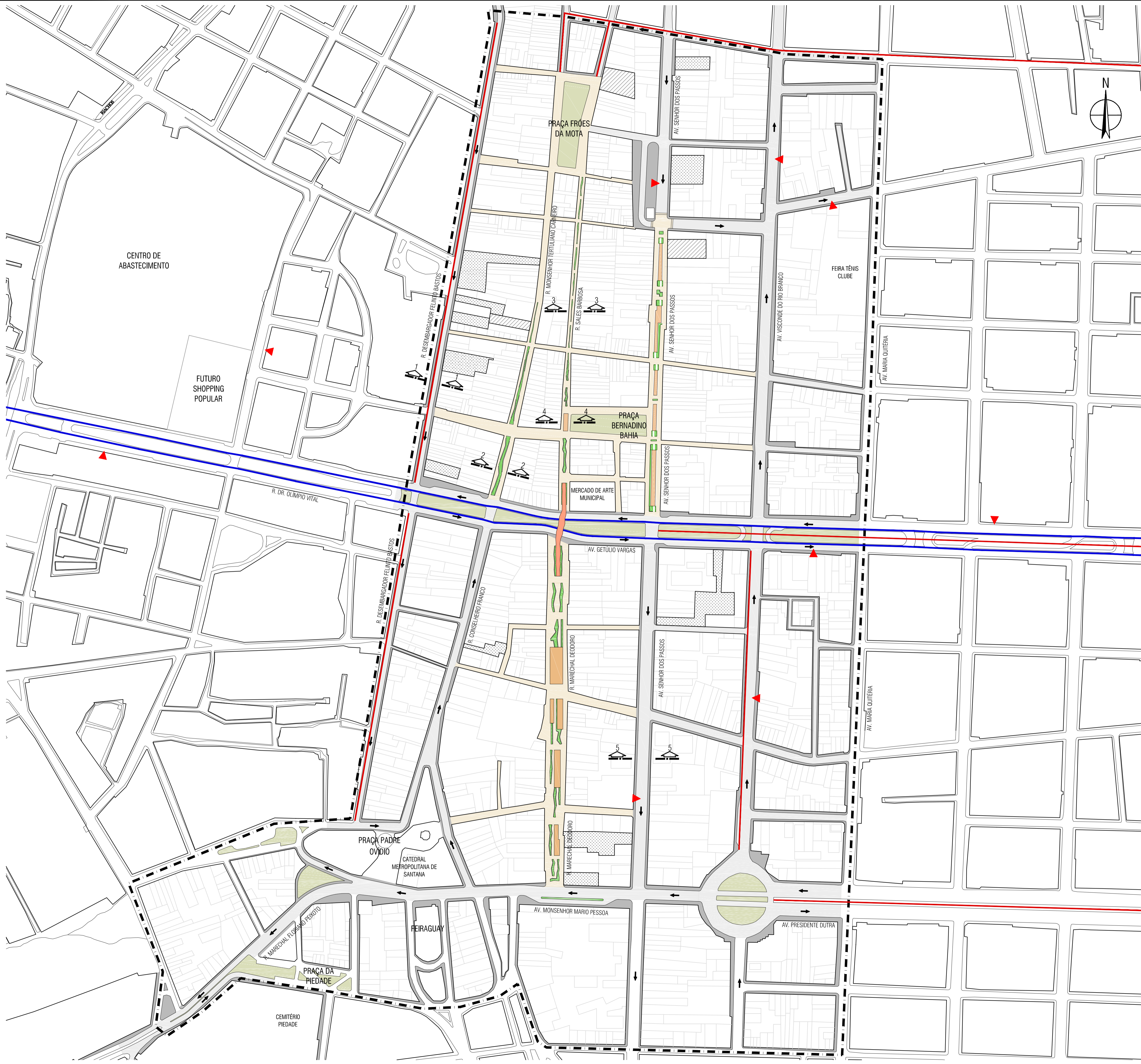
PLANTA CHAVE
LEGENDA:
■ ÁREA DE INTERVENÇÃO
▨ ÁREA AMPLIADA

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

**REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL**

ASSUNTO: **CALÇADÃO - AV. SENHOR DOS PASSOS** FRANCHA: **05/10**

ALUNO: IASMIN SANTANA DOS SANTOS ORIENTADOR: CARLOS AMORIM BAHIA ESCALA: INDICADA
DATA: ABRIL/2017



LEGENDA:

- PASSARELA
- VIAS REABILITADAS
- CALÇADAS REABILITADAS
- VIAS DE PEDESTRES
- ÁREA DE VENDEDORES AMBULANTES
- ÁREA VERDE PROPOSTA
- ÁREA VERDE EXISTENTE
- ESTACIONAMENTOS
- ESTRUTURA DE APOIO A AMBULANTES
- PONTOS DE ÔNIBUS EXISTENTE
- SENTIDO DE TRÁFEGO
- CICLOVIA PROPOSTA
- FUTURO BRT
- LIMITE DA INTERVENÇÃO

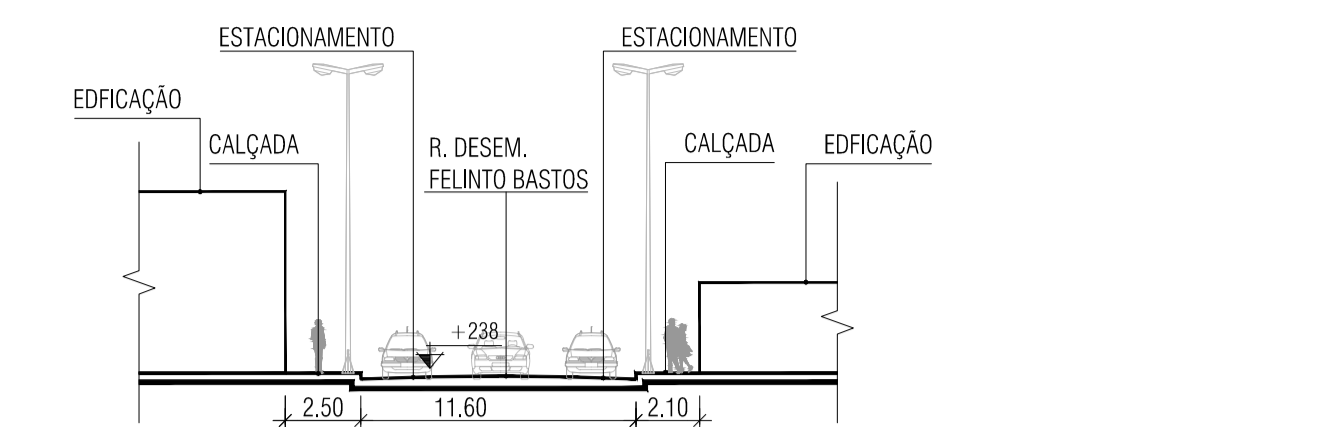
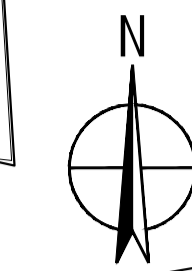
PROJETOS FUTUROS DA PREFEITURA:

- CICLOVIA PROPOSTA
- FUTURO BRT
- LIMITE DA INTERVENÇÃO

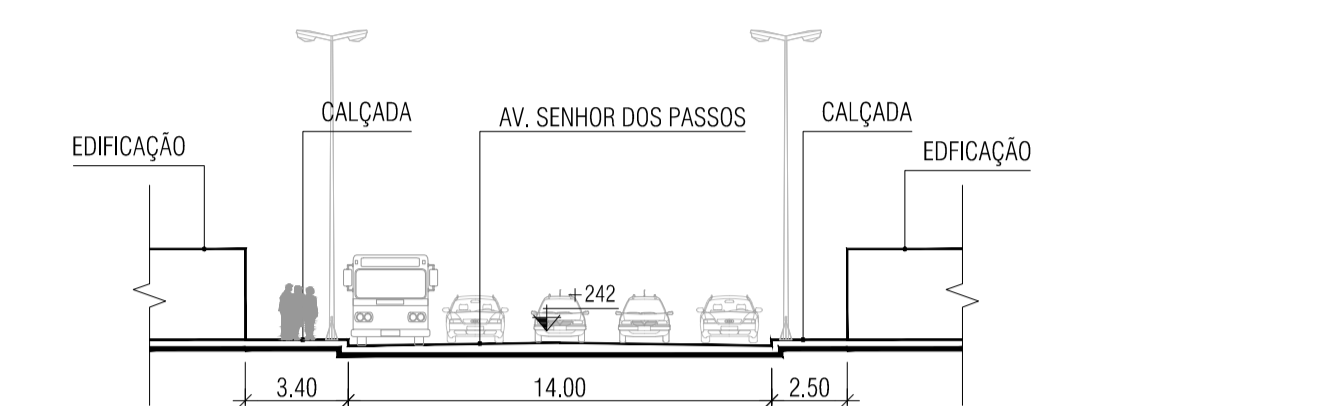
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

**REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL**

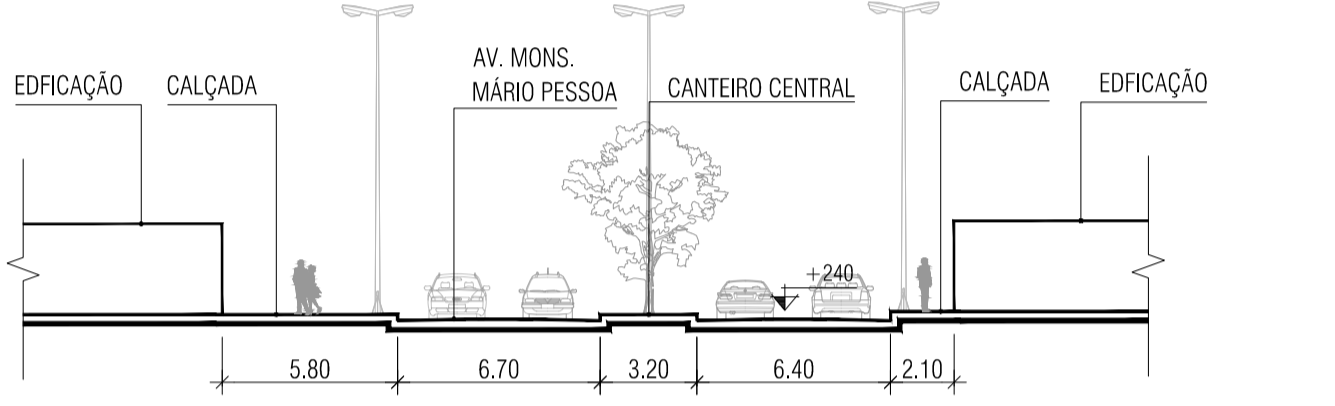
ASSUNTO: **PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO**
PRANCHA: **04/10**
ALUNO: IASMIN SANTANA DOS SANTOS
ORIENTADOR: CARLOS AMORIM BAHIA
GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO
ESCALA: 1/2000
DATA: AGOSTO/2017



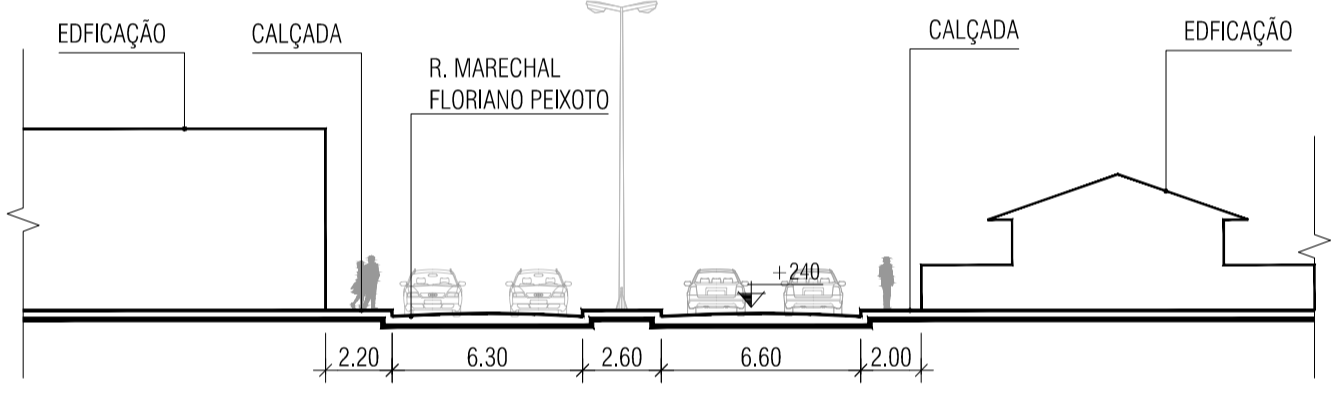
CORTE ESQUEMÁTICO 01
R. DESEMBARGADOR FELINTO BASTOS
Esc 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO 02
R. MONSENHOR TERTULIANO CARNEIRO
Esc 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO 03
R. SALES BARBOSA
Esc 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO 04
R. SALES BARBOSA
Esc 1:250

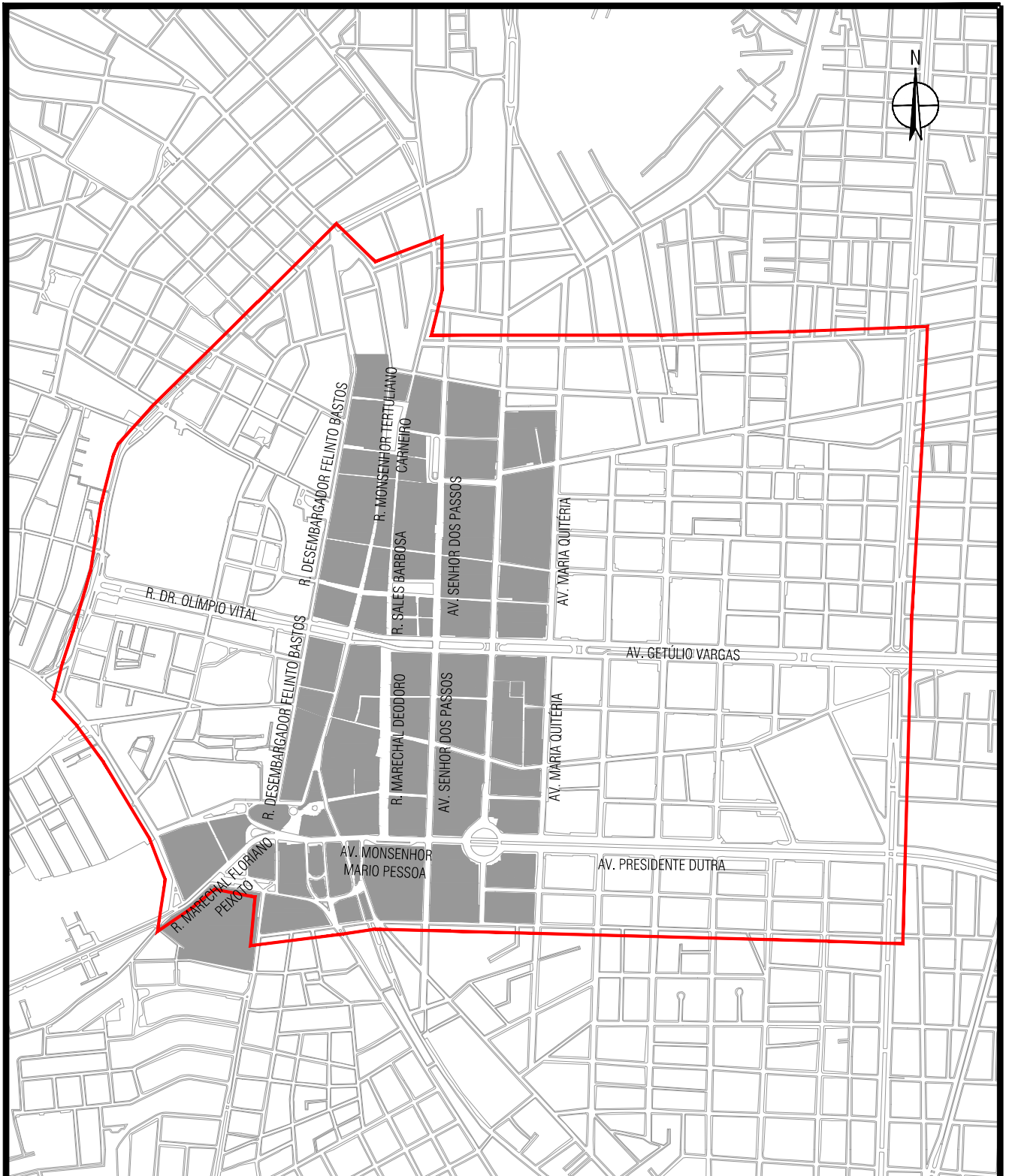
LEGENDA:

- VIAS
- CALÇADAS
- ÁREA VERDE
- LIMITE DA INTERVENÇÃO
- SENTIDO DE TRÁFEGO
- PONTOS DE ÔNIBUS

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE
FEIRA DE SANTANA - ÁREA CENTRAL

ASSUNTO:	SITUAÇÃO ATUAL	PRANCHA:	03/10
ALUNO:	IASMIN SANTANA DOS SANTOS	ORIENTADOR:	CARLOS AMORIM BAHIA GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO
ESCALA:	1/2000	DATA:	AGOSTO/2017



LEGENDA:

- POLIGONAL DO BAIRRO
- ÁREA DE INTERVENÇÃO



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
 FACULDADE DE ARQUITETURA
 TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE FEIRA
 DE SANTANA - ÁREA CENTRAL

ASSUNTO:

PLANTA DE SITUAÇÃO

PRANCHA:

02/10

ALUNO:

IASMIN SANTANA DOS SANTOS

ORIENTADOR:

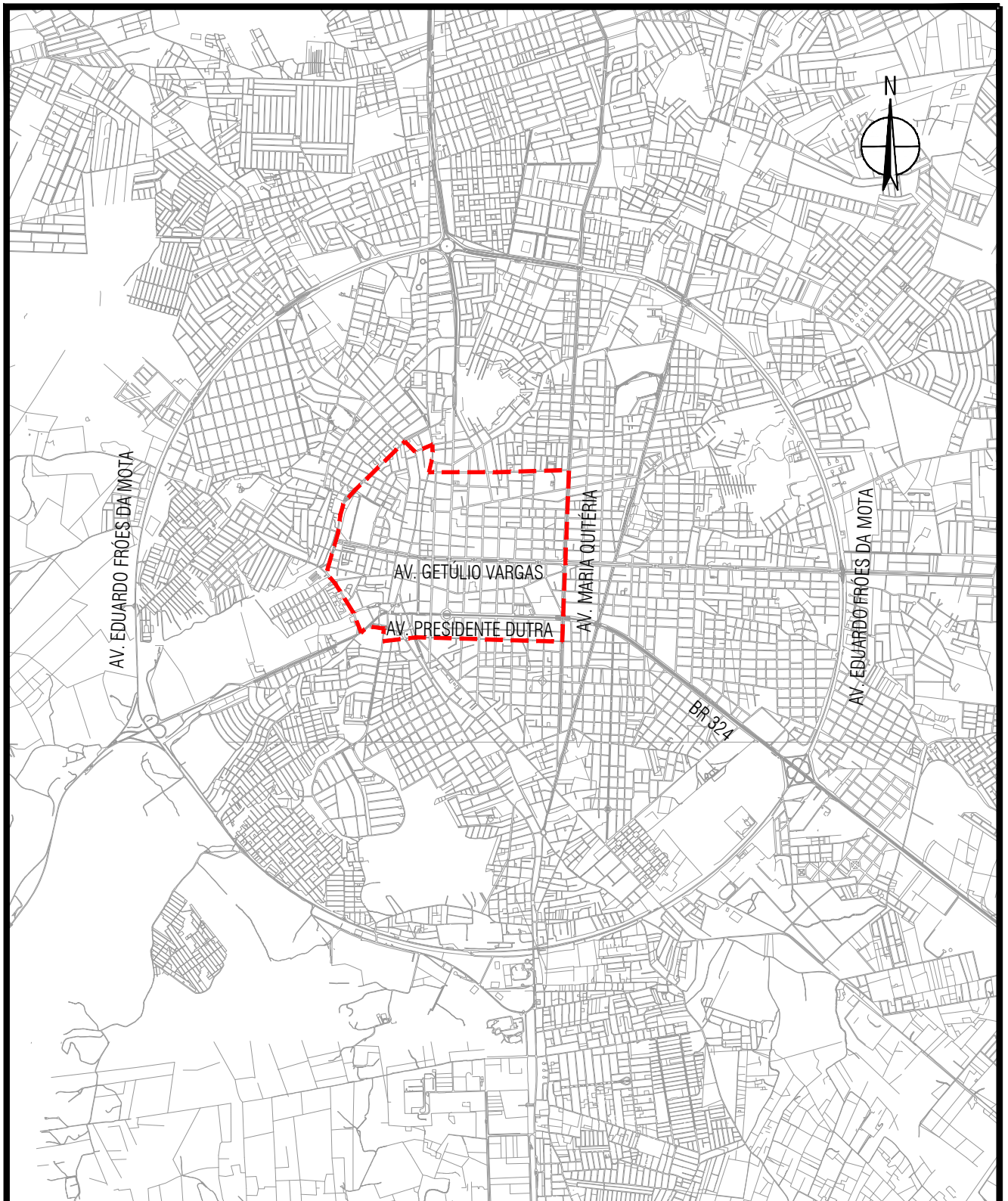
CARLOS AMORIM BAHIA
 GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO

ESCALA:

INDICADA

DATA:

AGOSTO/2017



LEGENDA:

 POLIGONAL DO BAIRRO

ESCALA GRÁFICA



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO DE FEIRA
DE SANTANA - ÁREA CENTRAL

ASSUNTO:

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

PRANCHA:

01/10

ALUNO:

IASMIN SANTANA DOS SANTOS

ORIENTADOR:

CARLOS AMORIM BAHIA
GABRIELA GUSMÃO SAMPAIO

ESCALA:

INDICADA

DATA:

AGOSTO/2017