

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA

Departamento de Letras e Artes

Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade



*Mestrado em
Desenho, Cultura
e Interatividade*

Stricto Sensu

ALINE LIRA BATISTA

**TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NA AVENIDA JOÃO
DURVAL CARNEIRO, FEIRA DE SANTANA/BA (1964 - 2024)**

FEIRA DE SANTANA - BAHIA

2026

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA

Departamento de Letras e Artes

Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade



*Mestrado em
Desenho, Cultura
e Interatividade*

Stricto Sensu

ALINE LIRA BATISTA

TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NA AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO, FEIRA DE SANTANA BA (1964 - 2024)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana, na área de concentração em Desenho Registro e Memória Visual, Linha de Pesquisa em Patrimônio Cultural, representação e memória, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenho, Cultura e Interatividade sob a orientação da Prof^a Dr^a Maria da Graça Rodrigues dos Santos e Coorientação da Prof^a Dr^a Livia Dias de Azevedo.

FEIRA DE SANTANA - BAHIA

2026

Ficha catalográfica - Biblioteca Central Julieta Carteado - UEFS

Batista, Aline Lira

B336t Transformações e permanências na Avenida João Durval Carneiro, Feira de Santana/BA (1964-2024) / Aline Lira Batista. - 2026.
178f.: il.

Orientadora: Maria da Graça Rodrigues dos Santos

Coorientora: Lívia Dias de Azevêdo

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Feira de Santana.
Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade, 2026.

1. Desenho urbano. 2. Feira de Santana. 3. Avenida João Durval Carneiro – Transformações e permanências. 4. Feira livre da Estação Nova. I. Santos, Maria da Graça Rodrigues dos, orient. II. Azevedo, Lívia Dias de, coorient. III. Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade. IV. Título.

CDU: 711.4(814.22)

ALINE LIRA BATISTA

**TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NA AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO, FEIRA
DE SANTANA BA (1964 - 2024)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual Feira de Santana, como exigência parcial para obtenção do título de mestre Desenho, Cultura e Interatividade.

Aprovada em 25 de março de 2026.

BANCA EXAMINADORA:

Documento assinado digitalmente
 **MARIA DA GRACA RODRIGUES DOS SANTOS**
Data: 10/04/2026 16:43:22-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Maria da Graça Rodrigues dos Santos - Orientadora –PPGDCCI/UEFS

Documento assinado digitalmente
 **LIVIA DIAS DE AZEVEDO**
Data: 11/04/2026 19:55:13-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Livia Dias de Azevedo - Coorientadora - PPGDCCI/UEFS

Documento assinado digitalmente
 **NACELICE BARBOSA FREITAS**
Data: 07/04/2026 14:13:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Nacelice Barbosa Freitas - UEFS

Documento assinado digitalmente
 **RITA MIRELE PATRON CHAVES**
Data: 06/04/2026 14:03:07-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Rita Mirelle Patron Chaves - UFPR

FEIRA DE SANTANA
2026

AGRADECIMENTOS

Primeiro, tudo foi desenhado em pensamento antes de se transformar em decisão, ação, rotina, disciplina, escolhas, renúncias e, por fim, escrita. Agradecer, neste momento, é reconhecer que nenhuma conquista desta magnitude se sustenta somente por esforço individual: ela se constrói com vínculos, apoios, encontros e presenças que tornam possível atravessar o caminho até ser concretizado.

A **Deus**, por sustentar cada etapa do caminho, especialmente nos momentos de solidão e de maior exigência.

À **Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)**, pela formação oferecida e pelas condições institucionais que possibilitaram o desenvolvimento desta pesquisa. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (**CAPES**), pelo apoio por meio da bolsa de estudos, imprescindível para a viabilização deste trabalho.

A todos os **professores** do Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade, pela contribuição efetiva à minha formação, pela seriedade e pelo compromisso com a pesquisa, expressos através das disciplinas, debates, eventos e orientações, ampliando repertórios e qualificando minhas escolhas.

À minha orientadora, **Prof.^a Dr.^a Maria da Graça Rodrigues dos Santos**, meu primeiro contato com o mestrado, ainda como aluna especial. Foi em sua disciplina que compreendi, com clareza, que este era o caminho que desejava seguir. Sua postura firme, a retidão de uma fala sempre franca e direta, aliadas a uma sabedoria construída na experiência profunda com a cidade, foram decisivas na consolidação do meu percurso acadêmico. Sua leitura sensível e crítica do urbano, marcada por densidade teórica, foi uma importante inspiração. Obrigada pela condução do trabalho com rigor e generosidade; pela escuta e pelas direções que ajudaram a transformar inquietações em pesquisa e pesquisa em escrita.

À minha coorientadora, **Prof.^a Dr.^a Livia Dias de Azevedo**, pela presença atenta, pelos conselhos generosos e pelo conhecimento robusto sobre Feira de Santana e o universo das feiras livres. Sua capacidade de coordenar com rigor, experiência e sensibilidade, sempre acompanhados de leveza e humor, foi fundamental para apurar o meu olhar sobre a cidade e suas dinâmicas.

Às professoras da banca, **Prof.^a Dr.^a Nacelice Freitas** e **Prof.^a Dr.^a Rita Patron**, pela leitura cuidadosa, pelas contribuições e pela disponibilidade em compor este momento de avaliação, qualificando o texto e fortalecendo suas possibilidades de continuidade.

À **Sabrina Pereira**, pela gentileza, cuidado e carinho no acompanhamento de cada etapa; sua atenção foi fundamental para que tudo se tornasse mais acolhedor.

À minha família, todo o meu amor.

Ao meu esposo, **Eduardo Emílio**, por ter segurado minha mão e permanecido ao meu lado em todos os momentos. Os trabalhos de campo não teriam sido os mesmos sem a sua presença. Sou grata pelas conversas que ajudaram a organizar meus pensamentos e pela serenidade com que soube me acalmar quando foi preciso; por ser o meu amor e companheiro de vida.

Às minhas filhas **Vanessa e Maria Eduarda**, meus amores que tenho tanto orgulho, por terem sido fundamentais nesse período. O apoio que recebi me permitiu sentir um amor puro, expresso em presença, compreensão e uma torcida genuína. Vocês viveram de perto o impacto da dedicação que a pesquisa exigiu e ainda assim permaneceram com suporte afetivo.

À minha mãe, **Maria da Graça Lira**, mulher forte e estudiosa, que desde cedo compreendeu que a educação transformaria sua vida e, a partir dessa convicção, formou e educou seus filhos. Você é minha referência, minha mãe. Professora dedicada, reconhecida por seus alunos, exemplo de persistência e de compromisso com o conhecimento.

Aos colegas de mestrado, pela convivência e pela potência coletiva de uma turma que tornou o percurso mais leve. De modo especial, a **Carlos Eduardo e Larissa Azevêdo**, que foram fundamentais: compartilhamos inquietações, saberes e também as demandas emocionais que atravessam uma pesquisa longa, em que a companhia, parceria e humor foram combustíveis. Sem vocês, este caminho teria sido mais difícil.

A todos os **feirantes**, e em especial, a **Balbino e Patrícia**, com quem construímos semanalmente a experiência concreta da feira e, de modo particular, pelo acolhimento e pelas narrativas compartilhadas sobre a Feira da Estação Nova. As memórias, as conversas e as histórias contadas, por quem vive a feira há décadas, contribuíram para dar densidade humana ao olhar sobre o objeto desta pesquisa.

Por fim, a todos que, de diferentes formas, contribuíram com o percurso por uma palavra, um gesto, uma disponibilidade, um incentivo e ajudaram a sustentar esta pesquisa.

RESUMO

Esta pesquisa analisa as transformações e as permanências que caracterizam a configuração da Avenida João Durval Carneiro, em Feira de Santana (BA), entre os anos de 1964 e 2024. O estudo investiga como as mudanças físicas e funcionais, bem como as persistências socioespaciais, expressam as contradições do modelo de desenvolvimento urbano da cidade e de que modo essas dinâmicas se materializam no seu desenho urbano. A desativação da Estação Ferroviária em 1964 é adotada como marco fundamental, assinalando a transição da lógica ferroviária para a rodoviária, que impulsionou a avenida como eixo de expansão terciária. Metodologicamente, o trabalho adota uma abordagem qualitativa, estruturada em revisão bibliográfica, análise cartográfica e levantamentos de campo, incluindo registros fotográficos. O referencial teórico articula conceitos de desenho urbano, paisagem e produção do espaço. A análise destaca a Feira da Estação Nova como núcleo simbólico e funcional de permanência cultural e econômica, que resiste às pressões de modernização e às transformações. Conclui-se que a avenida constitui um espaço marcado pelos conflitos entre modernização e permanências urbanas, no qual diferentes temporalidades, usos e formas de apropriação revelam conflitos, adaptações e continuidades inscritos no desenho urbano de Feira de Santana.

Palavras-chave: Desenho urbano; Feira de Santana; Avenida João Durval Carneiro; Transformações e permanências; Feira livre da Estação Nova.

ABSTRACT

This research aims to understand the transformations and permanences that characterize the configuration of Avenida João Durval Carneiro, in Feira de Santana (BA), between 1964 and 2024. The study investigates how physical and functional changes, as well as socio-spatial persistences, express the contradictions of the city's urban development model and how these dynamics materialize in its urban design. The deactivation of the Railway Station in 1964 is adopted as a fundamental milestone, signaling the transition from a railway-based to a road-based logic, which boosted the avenue as an axis of tertiary expansion. Methodologically, the work adopts a qualitative approach, structured through bibliographic review, cartographic analysis, and field surveys, including photographic records. The theoretical framework articulates concepts of urban design, landscape, and the production of space. The analysis highlights the Feira da Estação Nova (Estação Nova Fair) as a symbolic and functional core of cultural and economic permanence, which resists modernization pressures and transformations. It concludes that the avenue constitutes a heterogeneous scenario where distinct temporalities coexist, revealing the role of urban design as a material record of conflicts between institutional planning and everyday appropriations.

Keywords: Urban design. Feira de Santana. Avenida João Durval Carneiro. Transformations and permanences. Feira livre da Estação Nova.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

UFBA	Universidade Federal da Bahia.
UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
SEPLAN	Secretaria de Planejamento.
SEAGRI	Secretaria de Agricultura e Desenvolvimento.
CEDOC	Centro de Documentação e Pesquisa da UEFS.
IBICT	Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia.
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.
INTERURB	Companhia de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal.
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.
BRT	Bus Rapid Transit (Sistema de transporte de média capacidade).
PDLI	Plano de Desenvolvimento Local Integrado.
SIG	Sistemas de Informação Geográfica.
QGIS	Quantum Geographic Information System.
MCMV	Programa Minha Casa Minha Vida.
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo.
REGIC	Regiões de Influência das Cidades (estudo do IBGE).
PIB	Produto Interno Bruto.
SIRGAS 2000	Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas.
MAFRISA	Matadouro Frigorífico de Feira de Santana S/A.
FRIFEIRA	Frigorífico Feira de Santana S/A.
CIS	Centro Industrial do Subaé.
CMCG	Complexo Matadouro Campo do Gado.
CAF	Centro de Abastecimento de Feira de Santana
SciELO	Scientific Electronic Library Online.
CNES	Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde.
TRT	Tribunal Regional do Trabalho (Justiça do Trabalho).
ONU	Organização das Nações Unidas
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxograma das etapas metodológicas da pesquisa	24
Figura 2 - Mapa de Localização de Feira de Santana/Bahia	28
Figura 3 – Principais avenidas de Feira de Santana/Bahia.....	64
Figura 4 - Ramais ferroviários e a estação de Feira de Santana (final do século XIX).....	78
Figura 5 – Av. João Durval Carneiro no contexto da estrutura viária de Feira de Santana	79
Figura 6 - Feira de Santana como Capital Regional B (2B) segundo o REGIC 2018.....	81
Figura 7 - Mapa de Feira de Santana - Área de Estudo.....	83
Figura 8 - Delimitação dos bairros	85
Figura 9 - Primeira estação ferroviária – atrás da Igreja Matriz.....	86
Figura 10 - Planta da cidade de Feira de Santana em 1876.....	87
Figura 11 - Rota do Comércio de gado	89
Figura 12 – Mafrisa	89
Figura 13 - Deslocamentos do comércio do gado até a antiga Mafrisa.....	91
Figura 14 - Planta da cidade de Feira de Santana em 1965.....	92
Figura 15 - Planta extraída do PDLI 1968.....	93
Figura 16 - Lei - renomeação do nome da avenida Anchieta para Av João Durval Carneiro..	94
Figura 17 - Calçamento da Av.Anchieta nas imediações da Feirinha da Estação Nova.	95
Figura 18 - Conjunto Fraternidade	96
Figura 19 – Fluxograma dos ciclos de transformações	98
Figura 20 - Expansão da mancha urbana até 1974	100
Figura 21 - Equipamentos do ciclo I - expansão até 1974.....	103
Figura 22 – Av. João Durval - À esquerda, Escola João Durval, sentido Shopping	105
Figura 23 - Equipamentos Ciclo II - Expansão da mancha urbana até 2001	108
Figura 24 - Conexão com os bairros.....	109
Figura 25 - As professoras e as alunas da creche (em frente onde é atualmente a farmácia Drogasil da Av João Durval – em frente à escola José de Anchieta).....	111
Figura 26 - Escola José de Anchieta.....	112
Figura 27 - Hospital UNIMED – Bahia de todos os Santos.....	113
Figura 28 - Justiça do trabalho	114
Figura 29 - Paróquia Nossa Senhora de Fátima	115
Figura 30 - Boulevard Shopping	116
Figura 31 - Equipamentos do ciclo II	118

Figura 32 - Viaduto José Joaquim Lopes de Brito	120
Figura 33 - Viaduto Georgina Erismann	121
Figura 34 - Conexão entre as vias e os viadutos.....	121
Figura 35 - Equipamentos urbanos da Avenida João Durval (1964-2024)	124
Figura 36 - Expansão urbana de Feira de Santana (origens até 2025)	127
Figura 37 - Mapa de uso do solo (área de estudo).....	130
Figura 38 - Desenho das vias.....	134
Figura 39 - Feira da Estação Nova	140
Figura 40 – Entrada da Estação Nova 1960? – ferrovia Feira de Santana	144
Figura 41 - Coluna de Oydema Ferreira do Jornal Folha do Norte, 18 Jan. 1977, p. 5)	145
Figura 42 - Distribuição espacial das principais feiras livres em Feira de Santana	146
Figura 43 - Vista aérea da Feira da Estação Nova.....	148
Figura 44 - Feira da Estação Nova – Galpão, área coberta	149
Figura 45 - Diagrama da Feira da Estação Nova.....	150
Figura 46 - Feira do rolo.....	151
Figura 47 - Mercadorias separadas em bacias/porções para venda	154
Figura 48 – Principais permanências na Av. João Durval.....	158
Figura 49 - Barraca do Beiju _deslocamento	160
Figura 50 - Comércio de fogos na Avenida João Durval em frente à Estação Nova.	161
Figura 51 - Estacionamento no entorno da Feira em um domingo – funcionamento pleno ..	163
Figura 52 - Acúmulo de lixo no entorno da feira	164
Figura 53 - Escultura em homenagem à Georgina Erismann.....	167

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Síntese das Contribuições teóricas	50
Quadro 2 - Panorama quantitativo das pesquisas selecionadas	57
Quadro 3 – Síntese bloco-Planejamento urbano, mobilidade e expansão urbana	60
Quadro 4 - Síntese bloco-Intervenções urbanas, imagem da cidade	61
Quadro 5 - Síntese bloco-Paisagem urbana, memória e identidades locais	63
Quadro 6 - Síntese bloco-Uso do solo, comércio popular e práticas econômicas.....	68
Quadro 7 - Síntese bloco-Estado, políticas urbanas e historicidade das transformações	71
Quadro 8 - Síntese bloco-Contribuições complementares e articulações teórico-metodológicas	75

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2. REFERENCIAL TEÓRICO	27
3 A AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO NO DEBATE CIENTÍFICO	54
3.1 ESTADO DA ARTE E POSICIONAMENTO DA PESQUISA	54
3.2 DESCRITORES ANALÍTICOS DA PESQUISA	55
3.3 PERCURSOS ACADÊMICOS	58
3.3.1 Planejamento urbano, mobilidade e expansão urbana	59
3.3.2 Intervenções urbanas, imagem da cidade e reconfiguração do centro	60
3.3.3 Paisagem urbana, memória e identidades locais	61
3.3.4 Avenidas de Feira de Santana: intervenções e permanências	63
3.3.5 Uso do solo, comércio popular e práticas econômicas	67
3.3.6 Estado, políticas urbanas e historicidade das transformações	69
3.3.7 Contribuições complementares e articulações teórico-metodológicas	72
4 TRANSFORMAÇÕES URBANAS: A AVENIDA EM MOVIMENTO	77
4.1 – A AVENIDA JOÃO DURVAL NO SISTEMA URBANO DE FEIRA DE SANTANA	84
4.2 – CICLOS DE TRANSFORMAÇÃO (1964–2024)	97
4.2.1 – Ciclo I: 1964–1980: condições iniciais de estruturação urbana	99
4.2.2 – Ciclo II: 1981–2000. Consolidação urbana e conflitos iniciais	107
4.2.3 – Ciclo III (2001–2024): Modernização e uma avenida complexa	119
4.3 – TRANSFORMAÇÕES NO DESENHO URBANO DA AV. JOÃO DURVAL CARNEIRO	125
4.3.1 – Transformações morfológicas	128
4.3.2 – Mobilidade, acessibilidade e conflitos espaciais	132
4.4 – CONTRADIÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO NA AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO	135
4.5 – SÍNTESE INTERPRETATIVA DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NA AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO	137
5 PERMANÊNCIAS: O CASO DA FEIRA DA ESTAÇÃO NOVA	140

5.1 PERMANÊNCIA, FORMA E MEMÓRIA	141
5.2 AS FEIRAS NA FORMAÇÃO DA CIDADE	142
5.3 A FEIRA DA ESTAÇÃO NOVA NO CONTEXTO DA AVENIDA JOÃO DURVAL	147
5.3.1 Estrutura espacial e lógica de funcionamento	147
5.3.2 A dinâmica econômica da feira	152
5.3.3 A dimensão social da feira da Estação Nova	155
5.3.4 Conflitos e desafios da permanência	162
5.4 PERMANÊNCIA E MODERNIZAÇÃO NA AVENIDA	165
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	169
REFERÊNCIAS	175

1 INTRODUÇÃO

As cidades são espaços dinâmicos, onde elementos de modernização e de preservação coexistem, formando paisagens que expressam a historicidade e as demandas contemporâneas da urbanização. A transformação urbana é um fenômeno inerente às cidades, manifestando-se através de dinâmicas sociais, políticas e econômicas que moldam e reconfiguram o espaço construído ao longo do tempo. Mesmo diante de constantes mudanças, certos elementos permanecem, preservando a identidade e a memória coletiva.

É, nesse contexto, que se insere a presente pesquisa, dedicada a compreender as transformações e as permanências que caracterizam a configuração da Avenida João Durval Carneiro, em Feira de Santana (BA), entre 1964 e 2024. O estudo parte de uma perspectiva que reconhece a importância das intervenções urbanas e valoriza os elementos históricos e culturais que resistem às sucessivas reestruturações do espaço. Assim, busca-se interpretar o modo como diferentes temporalidades se sobrepõem, compondo um cenário urbano heterogêneo, no qual existem simultaneamente práticas consolidadas e novas formas de apropriação do espaço.

A Avenida João Durval Carneiro destaca-se como um dos principais eixos viários e comerciais de Feira de Santana, articulando centralidades¹ e desempenhando funções econômicas, sociais e culturais ao longo de sua extensão. Sua escolha como objeto de análise decorre da expressiva transformação vivenciada nas últimas décadas, período em que a via se consolidou como eixo terciário e importante vetor de articulação urbana. A avenida reflete os desafios enfrentados por cidades brasileiras de porte médio, especialmente no tocante à integração entre desenvolvimento, mobilidade e organização do espaço.

A relevância da Avenida João Durval Carneiro como objeto de pesquisa também está relacionada à escassez de estudos específicos que abordem sua formação, suas transformações urbanas e sua importância na configuração espacial de Feira de Santana. Durante o desenvolvimento da pesquisa, verificou-se a ausência de trabalhos acadêmicos, documentos e materiais capazes de reconstruir a história e trajetória da avenida ao longo das últimas décadas. Essa lacuna demonstrou a necessidade de reunir, interpretar e articular diferentes fontes, imagens, registros cartográficos e observações de campo, possibilitando entender os processos

¹ a centralidade urbana é continuamente redefinida pelos fluxos de pessoas, mercadorias, informações, ideias e valores que circulam pela cidade, concentrando atividades e funções capazes de organizar a dinâmica urbana. Nesse sentido, as centralidades não se restringem apenas ao centro tradicional, podendo manifestar-se em diferentes eixos urbanos que articulam circulação, comércio, serviços e usos diversos do espaço. (Sposito, 2004)

que contribuíram para a configuração da avenida, suas transformações e suas permanências urbanas.

Além de seu caráter analítico, este trabalho assume também um compromisso com a valorização do patrimônio e da memória urbana feirense. A escolha do objeto não deriva apenas de seu potencial acadêmico, mas do entendimento de que a Avenida João Durval Carneiro constitui um lugar significativo na vida social da cidade, no qual se inscrevem práticas, narrativas e dinâmicas que atravessam gerações. Compreender suas transformações implica reconhecer o papel dos elementos que permanecem e que, apesar das pressões modernizantes, continuam estruturando o cotidiano dos seus usuários.

Nesse sentido, destaca-se a Feira da Estação Nova como núcleo simbólico, cultural e funcional, cuja existência remete às origens da própria cidade, fundada em torno das trocas comerciais. A feira materializa a dimensão cultural da Avenida João Durval Carneiro e representa, ao mesmo tempo, um contraponto e um complemento às intervenções urbanas contemporâneas. Os significados atribuídos por frequentadores e comerciantes evidenciam a vitalidade desse espaço e reforçam seu papel como elemento de continuidade histórica.

Assim, ao investigar a relação entre transformações e permanências, a pesquisa busca contribuir tanto para o campo acadêmico quanto para a reflexão social sobre o desenvolvimento urbano de Feira de Santana. A avenida, enquanto síntese de tensões e convergências entre diferentes lógicas de produção do espaço, oferece elementos para analisar como decisões de planejamento, políticas públicas, práticas sociais e dinâmicas econômicas se materializam no desenho urbano e no cotidiano dos indivíduos.

A desativação da Estação Ferroviária, então denominada Estação Nova,² em 1964, constitui um marco fundamental nesse processo. A partir desse momento, a avenida passa a integrar de forma mais direta o sistema viário urbano, acompanhando o crescimento econômico da cidade, a industrialização regional e a expansão da malha urbana. A substituição da lógica ferroviária pela rodoviária, fenômeno que se intensificou no Brasil ao longo do século XX, repercutiu na configuração urbana de Feira de Santana, impulsionando a valorização da avenida como eixo de circulação e vetor de expansão.

² A desativação da Estação Ferroviária de Feira de Santana em 1964 faz parte de um processo mais amplo de substituição das vias ferroviárias pelas rodoviárias no Brasil, especialmente na Bahia. Conforme analisa Francisco Antônio Zorzo, com experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, na área de História Urbana e de Engenharia dos Transportes, em sua obra *Retornando à História da Rede Viária Baiana: O Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia*, o desenvolvimento ferroviário, a partir dos anos 1920, impulsionou a formação de novos eixos terrestres, que inicialmente complementavam as ferrovias. No entanto, com o avanço do rodoviarismo nas décadas seguintes, as ferrovias perderam protagonismo, dando lugar a uma rede viária terrestre mais densa e conectada, especialmente em áreas economicamente dinâmicas. A Avenida João Durval Carneiro reflete essa transição da mobilidade ferroviária para rodoviária.

Com efeito, a Avenida João Durval Carneiro tornou-se um espaço de sobreposição de temporalidades, combinando permanências com intervenções urbanísticas orientadas para o aumento da fluidez viária, a instalação de equipamentos diversificados e a intensificação das atividades comerciais, revelando um cenário dinâmico em constante reconfiguração.

Compreender as mudanças ocorridas na Avenida João Durval Carneiro é importante para analisar como processos de modernização convivem com marcas históricas e como essa simultaneidade se expressa no desenho urbano. A avenida representa um exemplo dessa dialética urbana, onde intervenções modernas convivem com usos populares e sociabilidades tradicionais.

O recorte temporal entre 1964 e 2024 foi escolhido porque marca o período a partir da desativação da Estação Ferroviária que alterou a dinâmica urbana e econômica local e até o momento do início desta pesquisa. A partir desta época, a avenida consolidou-se como um corredor de crescimento urbano, acompanhando tanto as demandas políticas e econômicas quanto as transformações viárias que moldaram o espaço ao longo de seis décadas.

A partir desse quadro, formula-se o problema de pesquisa que orienta este estudo: como as transformações físicas e funcionais, bem como as permanências socioespaciais da Avenida João Durval Carneiro (1964-2024), expressam as contradições do modelo de desenvolvimento urbano de Feira de Santana e de que modo essas dinâmicas se materializam e são registradas no seu desenho urbano? O questionamento buscou articular diferentes escalas analíticas, relacionando as fases do processo de modernização às permanências urbanas observadas em atividades comerciais, equipamentos urbanos e atividades sociais que, mesmo diante das transformações da avenida, permanecem ativas, adaptadas e integradas à dinâmica da cidade.

O objetivo geral consiste em analisar como as transformações urbanas e as permanências históricas da Avenida João Durval Carneiro materializam os processos sociais, econômicos e culturais que a moldaram. Como objetivos específicos, propõe-se:

1. elaborar um estado da arte que, mediante critérios de busca, seleção e análise, mapeando criticamente a produção acadêmica sobre a avenida e temas correlatos. O levantamento situa a investigação no debate científico, demonstrando sua relevância e originalidade, e serviu para refinar o problema de pesquisa, os conceitos e os procedimentos metodológicos. A síntese resultante permitiu delimitar o objeto de estudo e compreender como conjunturas históricas, políticas e sociais moldaram a avenida, oferecendo um panorama das dinâmicas que determinaram sua configuração atual.

2. mapear e descrever as intervenções urbanas que transformaram o eixo da avenida no período compreendido entre 1964 e 2024, destacando os impactos dessas mudanças na

organização espacial e socioeconômica da cidade. Com essa perspectiva, pretende-se identificar como as modificações físicas e estruturais ocorridas ao longo da avenida influenciaram sua função urbana, seus usos e as interações socioespaciais, viabilizando, desse modo, a análise das dinâmicas contemporâneas e dos desafios enfrentados pelo planejamento urbano.

3. identificar a relevância econômica e social da feira da Estação Nova, localizada na Avenida João Durval Carneiro, reconhecida neste trabalho como elemento de permanência diante das transformações urbanas ali ocorridas. Esse aspecto evidencia a existência tanto de tradição como de modernidade no desenho urbano da avenida. A análise da Feira da Estação Nova se justifica pelo seu destaque enquanto exemplo de continuidade cultural, que contrasta com as intervenções estruturais recentes, refletindo a permanência de práticas sociais tradicionais em meio ao processo de modernização urbana.

Como se trata de uma dissertação vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade, a pesquisa que está inserida na área de concentração em Desenho, registro e memória visual, na linha de patrimônio cultural, representação e memória, demonstra o papel do desenho urbano nas transformações e permanências urbanas o que será evidenciado nas considerações finais do trabalho.

Nesse sentido, o estudo também se insere com debates contemporâneos sobre desenvolvimento urbano sustentável, particularmente com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) propostos pela Organização das Nações Unidas. A relação com a ODS 11 (Cidades e comunidades sustentáveis), que trata de cidades e comunidades sustentáveis, evidencia-se ao discutir a cidade e o espaço público sob a perspectiva da inclusão de práticas urbanas que permanecem no território e da necessidade de compatibilizar mobilidade, permanência e qualidade ambiental. A conexão com a ODS 3 (Saúde e bem-estar), voltada à saúde e bem-estar, emerge quando a análise aborda a salubridade e a ambiência urbana como condições vividas — especialmente no manejo de resíduos e nas condições de conforto ambiental — evidenciando como saúde e qualidade de vida se vinculam ao modo como o espaço é desenhado e gerido. A ODS 8 (Trabalho decente e crescimento econômico), relacionada ao trabalho decente e ao crescimento econômico, manifesta-se na leitura da feira como base de trabalho e geração de renda no comércio popular, onde estratégias contemporâneas de comercialização coexistem com formas tradicionais de negociação. Por sua vez, a ODS 12 (Consumo e produção responsáveis), referente a padrões de consumo e produção responsáveis, aparece na discussão sobre práticas cotidianas de abastecimento urbano e nos desafios associados à gestão de resíduos orgânicos e embalagens, indicando que permanências

urbanas de alta demanda social exigem soluções públicas compatíveis com sua intensidade de uso e com práticas responsáveis na gestão do espaço urbano.

A partir dessas considerações, a pesquisa desenvolvida nesta dissertação adota uma abordagem qualitativa adequada para interpretar fenômenos urbanos, valorização das percepções subjetivas e análises dos significados sociais que se materializam no espaço construído. A pesquisa está estruturada em fases: pesquisa bibliográfica, documental, análise cartográfica e levantamentos em campo.

Segundo Minayo (2007), a pesquisa qualitativa trabalha com o universo dos significados, valores, experiências e relações sociais, permitindo analisar processos que não podem ser reduzidos exclusivamente a dados quantitativos. Essa abordagem mostra-se pertinente para a análise da Avenida João Durval Carneiro e da Feira da Estação Nova, considerando as transformações e permanências urbanas que caracterizam esses espaços ao longo do tempo. Para alcançar os objetivos específicos, esta pesquisa segue uma sequência metodológica estruturada em etapas.

1. A primeira etapa consiste na revisão bibliográfica que, de acordo com Gil (2008), é uma etapa inicial da pesquisa científica que visa aprofundar o conhecimento sobre um tema através da análise de obras publicadas e envolve a revisão de materiais publicados, como livros, artigos científicos, teses e dissertações, que abordam direta ou indiretamente o tema em estudo.

Para a realização das buscas, foram utilizadas palavras-chave como desenho urbano, expansão urbana, transformações e permanências urbanas, Avenida João Durval Carneiro e Feira de Santana. Os textos selecionados forneceram uma base conceitual para entender os temas relacionados à pesquisa.

As pesquisas foram realizadas em bases de dados de ampla relevância, tais como: o Banco de Teses e Dissertações da Universidade Federal da Bahia (UFBA), o Banco de Teses e Dissertações da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), a plataforma SciELO – Scientific Electronic Library Online e o repositório Oasis.br, mantido pelo IBICT (Instituto brasileiro de informação em ciência e tecnologia). A seleção dessas bases se justifica pela diversidade, pela abrangência institucional e pela possibilidade de acesso a estudos contemporâneos relacionados às dinâmicas urbanas brasileiras.

A estratégia de busca consistiu na aplicação dos descritores de forma combinada, variando conforme os recursos de cada base. Foram utilizados operadores booleanos (AND, OR) e filtros por tipo de produção (tese, dissertação, artigo), ano de publicação (preferencialmente entre 2000 e 2024) e ocorrência nos campos de título, resumo e palavras-chave.

Exemplos de termos utilizados nas buscas incluíram: transformações urbanas AND Feira de Santana, desenho urbano AND cidades médias, Avenida João Durval Carneiro, permanências urbanas, entre outros. Esses termos permitiram localizar produções tanto diretamente vinculadas à cidade de Feira Santana quanto estudos que abordam conceitos aplicáveis ao recorte empírico da pesquisa.

O processo de triagem ocorreu em etapas. Inicialmente, foi realizado o levantamento quantitativo dos resultados brutos. Em seguida, observado o recorte temporal estipulado e, também, os títulos foram analisados para excluir estudos fora do escopo temático. Na segunda etapa, os resumos dos trabalhos relevantes foram lidos para avaliar sua pertinência teórica, ou seja, a presença dos conceitos-chave relacionados à pesquisa e adequação metodológica, com destaque para investigações qualitativas ou com enfoque em processos urbanos. A terceira e última etapa foi a pré-seleção dos trabalhos para leitura integral, realizada no capítulo analítico da dissertação, descartando os que se repetiam.

Foram considerados alguns critérios de inclusão e exclusão para a seleção dos arquivos, priorizando para análise artigos científicos, dissertações e teses. A escolha do recorte temporal justifica-se pela relevância dos estudos recentes para a compreensão das dinâmicas urbanas contemporâneas, considerando que os processos de transformação urbana se aceleraram significativamente no Brasil nas últimas décadas, especialmente em cidades de médio porte (Maricato, 2001). Dessa forma, foram aplicados os seguintes filtros na busca:

- a) período: últimos 20 anos (2004 a 2024). A escolha desse intervalo temporal justifica-se pela intensificação das transformações urbanas nas cidades brasileiras a partir dos anos 2000, especialmente em regiões metropolitanas e cidades médias, como Feira de Santana. (Santos Fernandes, 2021). O período contempla pesquisas contemporâneas que abordam as dinâmicas recentes de urbanização e seus impactos no desenho urbano.
- b) tipo de documento: foram considerados documentos acadêmicos de caráter científico, incluindo teses de doutorado, dissertações de mestrado e artigos. A escolha desses tipos de publicações se deu pela consistência metodológica e pelo rigor científico característicos desses formatos, garantindo a qualidade e a credibilidade dos dados.
- c) idioma: português. Essa delimitação justifica-se pela predominância de estudos sobre o contexto urbano brasileiro publicados nesse idioma, garantindo a contextualização adequada à realidade da pesquisa.
- d) região geográfica: estudos que abordem diretamente a cidade de Feira de Santana e, complementarmente, contextos urbanos similares no Brasil, especialmente aqueles que tratam de expansão urbana, desenho urbano transformações e permanências urbanas.

Todos os dados dessa triagem foram organizados em uma tabela comparativa contendo: base de dados consultada, descritores utilizados, número total de trabalhos encontrados, quantidade de artigos, teses e dissertações, títulos selecionados na triagem por título e resumo e número final de textos escolhidos para leitura integral. Essa sistematização teve como objetivo identificar tendências, recorrências, metodologias utilizadas e lacunas no campo científico.

2. Paralelamente, foi realizada uma pesquisa documental nos órgãos públicos municipais de Feira de Santana³, considerada por Gil (2008) como o estudo e a análise de documentos não produzidos com finalidades científicas, mas que podem fornecer informações relevantes para a investigação. Todavia, apesar da relevância de tal pesquisa, que visava o fornecimento de informações sobre aspectos práticos e contextuais do problema de pesquisa, no intuito de buscar a reconstrução dos processos de urbanização, modernização e planejamento da avenida ao longo das últimas seis décadas, não houve êxito algum.

Durante essa etapa, verificaram-se diferentes situações: algumas instituições responderam informando não possuir documentos relacionados a pesquisa; outras sinalizaram a possibilidade de envio futuro, mas não disponibilizaram os materiais prometidos; e, em alguns casos, foi possível acessar determinados documentos, embora estes não contemplassem, de forma suficiente, os aspectos necessários para a análise da Avenida João Durval Carneiro. Esse cenário reforçou a importância de outras estratégias metodológicas, tais como a análise cartográfica e a interpretação de imagens aéreas.

3. A análise cartográfica produziu mapas comparativos por períodos, destacando intervenções urbanas, reconfigurações funcionais e permanências, para demonstrar como decisões administrativas, dispositivos legais e discursos de planejamento se materializaram no espaço da Avenida João Durval Carneiro, oferecendo base empírica para a leitura das dinâmicas que estruturam sua configuração atual. As seguintes etapas foram realizadas: análise de mapas da área; produção de mapas temáticos que evidenciem as mudanças na ocupação do solo, na infraestrutura viária e nos usos do espaço urbano; utilizando softwares de geoprocessamento (como QGIS ou SIG – Sistema de informações geográficas) e o GStarCAD (software de desenho assistido por computador CAD). Essa abordagem permitiu entender o impacto do planejamento urbano e as permanências que coexistem com as transformações, na conformação da avenida.

³ Arquivo Público Municipal, Secretaria de Planejamento (SEPLAN), Museu Casa do Sertão, Fundação Senhor dos Passos, e ao Centro de Documentação e Pesquisa da UEFS (CEDOC). Além disso, a Secretaria de Agricultura e Desenvolvimento (SEAGRI) foi consultada para obter dados sobre a organização e o funcionamento da feira livre da Estação Nova por ser um equipamento de grande relevância na dinâmica da avenida

A construção e interpretação de mapas foi o eixo metodológico central desta pesquisa, permitindo uma leitura visual, histórica e analítica da Avenida João Durval Carneiro entre os anos de 1964 e 2024. A proposta foi produzir mapas que revelem as transformações espaciais, as permanências e os conflitos urbanos ao longo das décadas, articulando cartografias interpretativas.

Inicialmente, foi elaborado um mapa de localização e contexto urbano, com o objetivo de posicionar a Avenida João Durval Carneiro na malha viária e territorial de Feira de Santana. Este mapa evidencia suas conexões com os bairros adjacentes e com os principais eixos de deslocamento da cidade, permitindo compreender sua centralidade e sua influência no processo de expansão urbana. Foi utilizado como base para contextualizar a evolução morfológica da avenida e seu papel na reconfiguração do tecido urbano.

Posteriormente, foram produzidos mapas temporais que permitiram a comparação da configuração espacial da avenida e seus arredores em distintos momentos. Esses mapas trazem informações sobre a densidade do uso do solo, expansão urbana, evolução da mancha urbana, além da evolução do traçado viário. A análise comparativa possibilitou visualizar processos de adensamento, substituição de funções urbanas, surgimento de novas centralidades e permanência de elementos estruturantes como a Feira da Estação Nova.

Foi elaborado um mapa da mobilidade urbana, evidenciando as mudanças no fluxo viário, nos modais de transporte e na acessibilidade ao longo do tempo. Este mapa permitiu analisar o impacto de intervenções como a implantação do BRT (Bus Rapid Transit - transporte rápido por ônibus), dos viadutos, bem como os conflitos surgidos a partir do tensionamento entre os fluxos atualizados e os usos tradicionais do espaço, como ocorre com o comércio informal e a circulação de pedestres.

Outro recurso cartográfico foi o mapa de equipamentos urbanos, que apresentou a distribuição e a consolidação de edifícios públicos e privados ao longo da avenida, como escolas estaduais, igrejas, hospitais, centros comerciais, repartições públicas e empreendimentos empresariais. Esta visualização foi essencial para compreender o papel desses equipamentos na estruturação da avenida como eixo multifuncional e na conformação de novas dinâmicas socioespaciais.

A produção desses mapas foi realizada a partir de fontes primárias e secundárias, como: dados do Instituto brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mapas técnicos da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, planos diretores, imagens do *Google Earth Pro* (com comparações por período) e registros fotográficos próprios. A organização desses dados foi

feita por meio de softwares de georreferenciamento (como QGIS/SIG) e o tratamento visual, com auxílio de ferramentas de edição gráfica.

Com isso, esta análise contribuiu para representar visualmente o processo histórico de transformação urbana da Avenida João Durval Carneiro e para discutir suas transformações e permanências e o rebatimento no desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro.

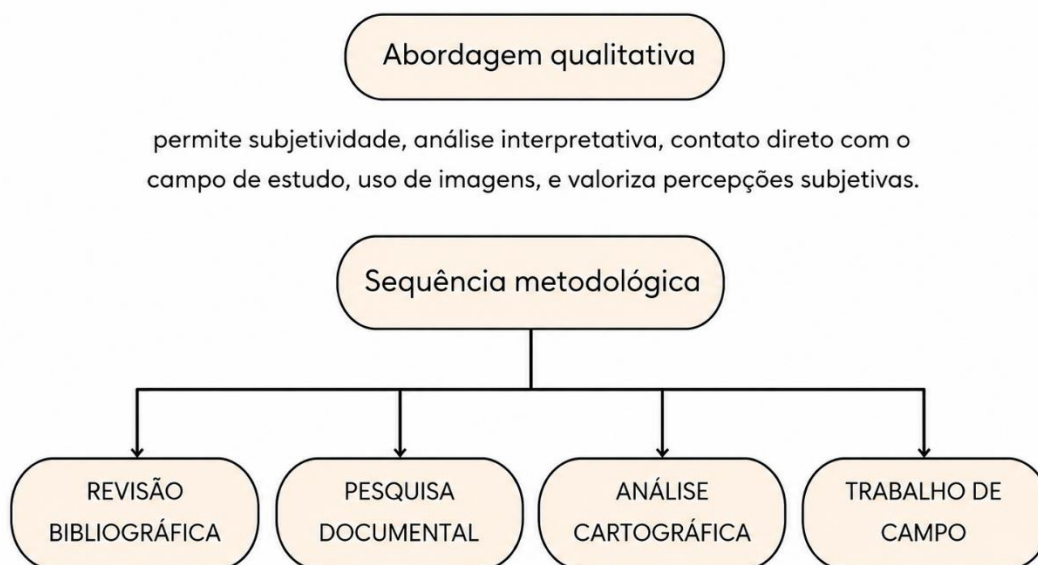
4. A análise de campo foi feita por meio de registros fotográficos com percursos sistemáticos ao longo da avenida em diferentes horários e dias da semana registrando as frentes urbanas, mobiliário urbano, edificações, marcos históricos, espaços de sociabilidade, circulação de pedestres e veículos. O objetivo é captar as relações cotidianas entre os diversos agentes que utilizam a avenida e identificar permanências e transformações em sua configuração espacial. Ao integrar os métodos, busca-se construir uma análise abrangente sobre a Avenida João Durval Carneiro.

5. Foram realizadas visitas de campo periódicas à Avenida João Durval Carneiro, onde a observação permitiu uma análise direta das dinâmicas que ocorrem no local. De acordo com Gil (2008, p. 101), é “[...] onde o pesquisador permanece alheio à comunidade grupo ou situação que pretende estudar, observa de maneira espontânea os fatos que aí ocorrem.” Durante as visitas, foram utilizados instrumentos como câmera fotográfica e drone para documentar a configuração espacial e a mobilidade urbana.

A observação em campo foi realizada para captar e analisar as dinâmicas socioespaciais presentes na Avenida João Durval Carneiro, permitindo uma melhor compreensão do espaço. Este método foi operacionalizado por meio de visitas sistemáticas abrangendo diferentes horários e dias da semana, de forma a compreender a dinâmica da avenida, como os dias de funcionamento da Feira da Estação Nova. As observações foram guiadas por roteiro previamente definido, com registros em diário de campo e documentação fotográfica/audiovisual. Esse procedimento forneceu dados sobre usos do solo, fluxos, configurações morfológicas, apropriação do espaço público, posteriormente analisadas com a análise documental e cartográfica.

A Figura 1 apresenta um fluxograma com a sequência metodológica desenvolvida ao longo da pesquisa. O esquema reúne as etapas de revisão bibliográfica, pesquisa documental, análise cartográfica e observações em campo, demonstrando o percurso metodológico adotado na análise da Avenida João Durval Carneiro.

Figura 1 – Fluxograma das etapas metodológicas da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora, 2026

Como complemento aos registros fotográficos e às observações realizadas em campo, foi produzido um vídeo aéreo por meio de drone apresentando o percurso analisado da Avenida João Durval Carneiro. O material tem caráter complementar e teve como objetivo auxiliar a visualização da extensão da avenida, de seus principais trechos e das dinâmicas espaciais discutidas ao longo da pesquisa. O vídeo encontra-se disponível no seguinte link: <https://youtu.be/-XrUp-2EL2w>

A integração dos dados provenientes de documentos, mapas, imagens e observações de campo permitiu construir uma interpretação das transformações e permanências da Avenida João Durval Carneiro, articulando dimensões históricas, sociais e espaciais.

A análise de conteúdo foi aplicada aos documentos e nas anotações obtidas durante as observações de campo dividida em três etapas principais. Inicialmente, durante a pré-análise, os documentos coletados foram organizados e lidos para identificar categorias relacionadas aos conceitos-chave da pesquisa: transformações e permanências urbanas e contradições urbanas. Na etapa seguinte, referente à exploração do material, foram identificados trechos que exemplificam essas categorias. Com isto, foi feita a interpretação, relacionando as categorias identificadas ao problema central da pesquisa, permitindo uma compreensão das dinâmicas urbanas.

A análise de imagem foi aplicada aos materiais visuais produzidos e coletados durante a pesquisa, como mapas, fotografias e imagens aéreas. Esse procedimento seguiu as etapas sugeridas por Joly (2007). Inicialmente, foi realizada uma contextualização histórica e espacial

das imagens analisadas, indicando a época, a fonte e as circunstâncias que influenciaram sua produção.

Posteriormente, ocorreu a descrição dos elementos visuais, identificando e destacando aspectos que mostram as transformações e permanências na paisagem urbana, como modificações na infraestrutura, surgimento de novas edificações ou a manutenção de espaços tradicionais. Por fim, foi feita uma interpretação das imagens, relacionando-as aos conceitos-chave da pesquisa.

A integração dos dados provenientes de documentos, mapas, imagens e observações de campo permitiu construir uma interpretação das transformações e permanências da Avenida João Durval Carneiro, relacionando dimensões históricas, sociais e espaciais. A partir dessa articulação entre procedimentos metodológicos e categorias analíticas, a dissertação organiza-se em capítulos que reúnem os fundamentos teóricos, o levantamento do debate científico e as interpretações desenvolvidas ao longo da pesquisa.

O capítulo 2 apresenta o referencial teórico que fundamenta este trabalho, reunindo as bases conceituais, metodológicas e analíticas que sustentam a pesquisa sobre a Avenida João Durval Carneiro, permitindo entender o eixo como espaço marcado por conflitos entre modernização e tradição, valorização econômica e práticas populares, planejamento institucional e apropriação cotidiana. Esses fundamentos orientam as análises desenvolvidas nos capítulos seguintes.

O Capítulo 3, intitulado A Avenida João Durval Carneiro no contexto das pesquisas acadêmicas, será apresentado o estado da arte com o levantamento e análise da produção científica relacionada às temáticas da pesquisa, contextualizando-a no campo dos estudos urbanos e, com isso, contribuir para o entendimento da relevância da avenida como objeto de estudo.

O Capítulo 4, com o título Transformações Urbanas: a Avenida João Durval Carneiro em movimento, apresenta uma análise das transformações urbanas ocorridas entre 1964 e 2024, com base na leitura de mapas, imagens, dados técnicos e registros de intervenções físicas realizadas no eixo viário. Ao longo do capítulo, são apresentados os principais equipamentos urbanos instalados nesse trecho da avenida, como centros educacionais, unidades de saúde, shopping center, feira livre, viadutos, equipamentos culturais, áreas comerciais e infraestrutura de transporte, além dos impactos espaciais, sociais e econômicos decorrentes dessas inserções. A análise evidencia como essas transformações e a presença desses equipamentos contribuíram para consolidar a avenida na configuração urbana de Feira de Santana, articulando diferentes centralidades e usos ao longo do tempo.

No Capítulo 5, com o título *As Permanências: o caso da Feira da Estação Nova*, a análise concentra-se nos elementos que resistem ao tempo, tendo a feira como o principal exemplo de continuidade cultural e econômica no tecido urbano da avenida. A investigação destaca como esse espaço, apesar das transformações ao redor, permanece como um ponto de referência na identidade local e na memória coletiva e nas dinâmicas urbanas da avenida.

Por fim, nas considerações finais, são sintetizados os principais achados da pesquisa, retomando a relação entre as transformações urbanas e as permanências históricas e como repercutiram no desenho urbano ao longo do período de pesquisa. Também são discutidas como essas dinâmicas refletem as contradições do desenvolvimento urbano, oferecendo subsídios teóricos e metodológicos para futuras pesquisas e discussões acerca do planejamento urbano em contextos similares.

Com isso, este trabalho visa contribuir para o debate acadêmico sobre as transformações urbanas em cidades médias brasileiras, auxiliando na compreensão de como a Avenida João Durval Carneiro se configura como um espaço de confronto e confluência entre práticas tradicionais e demandas modernas. Ao investigar as dinâmicas socioespaciais que a caracterizam, esta pesquisa oferece uma reflexão crítica sobre os desafios do planejamento urbano em contextos em que a modernidade e a tradição convivem de maneira interdependente.

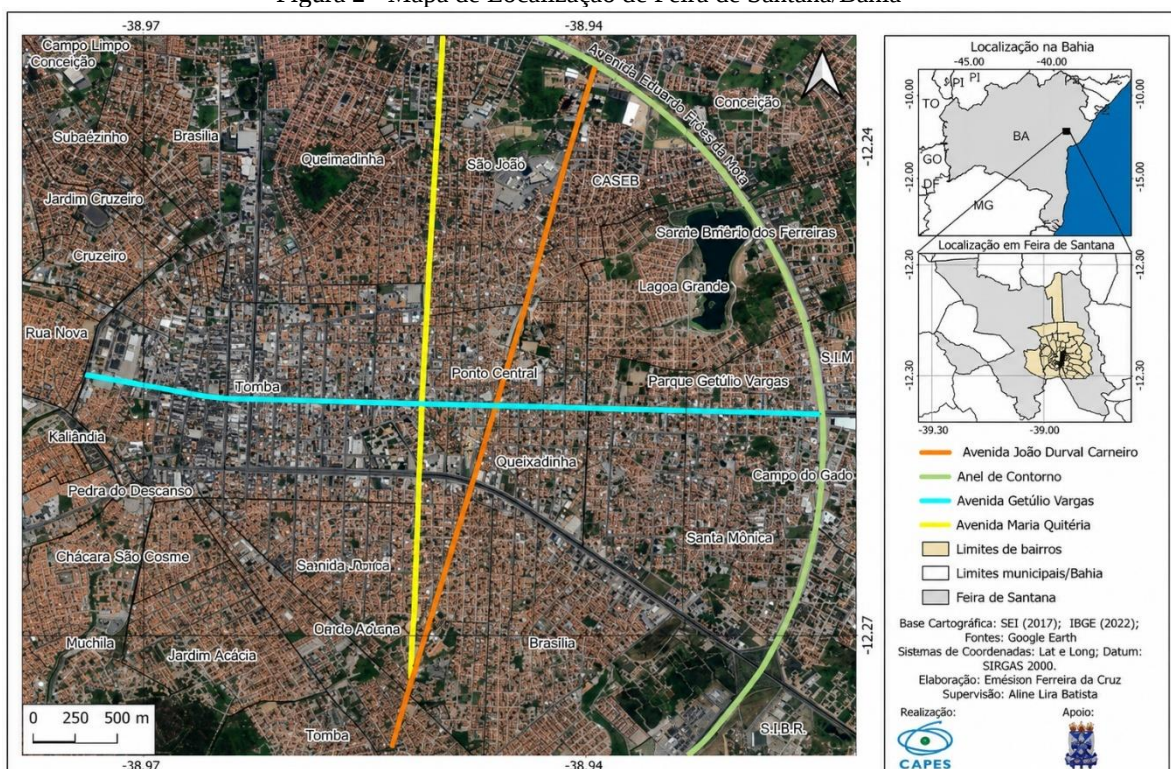
2. REFERENCIAL TEÓRICO

Conforme Creswell e Creswell (2021), a pesquisa qualitativa busca compreender fenômenos sociais a partir da interpretação de significados, experiências e relações construídas no contexto investigado. Nessa perspectiva, a pesquisa não se limita ao levantamento e à observação dos fenômenos, pois também procura interpretar os processos observados por meio de referenciais teóricos capazes de atribuir sentido às dinâmicas analisadas. Para alcançar essa interpretação, é fundamental que o estudo esteja articulado com um referencial teórico, adotando um modelo que permita interpretar e atribuir significado às informações levantadas.

A fundamentação teórica deste trabalho consiste no entendimento que a cidade se caracteriza pelas transformações e permanências que a definem ao longo do tempo. Esta fundamentação respalda-se em cinco eixos conceituais: desenho urbano, paisagem urbana, expansão urbana, espaço urbano, transformações e permanências urbanas. Mediante tais conceitos são realizadas as análises da Avenida João Durval Carneiro (Figura 2), entre 1964 e 2024, por permitirem compreender as dinâmicas espaciais que a caracterizam.

Com base nesses pressupostos, o referencial teórico desenvolve-se de modo articulado, iniciando-se pelas abordagens do desenho urbano e da percepção do espaço, avançando para a leitura da paisagem urbana e de sua dimensão histórica e memorial, e, em seguida, para as interpretações que tratam da urbanização, da expansão e das desigualdades socioespaciais. Na sequência, são discutidas as contribuições que compreendem o espaço urbano como produto de relações sociais e da atuação de distintos agentes, culminando na abordagem das transformações e permanências como chave interpretativa do recorte empírico. Esse percurso é, ao final, ampliado por leituras críticas que problematizam os limites das abordagens centradas na forma e na experiência sensível do espaço urbano.

Figura 2 - Mapa de Localização de Feira de Santana/Bahia



Fontes: SEI (2017), IBGE (2022), Google Earth, modificado por Emerson Cruz

Esses referenciais permitem desenvolver uma interpretação integrada das transformações e permanências observadas na Avenida João Durval Carneiro, relacionando dimensões espaciais, sociais e simbólicas presentes em sua configuração urbana.

Desenho Urbano

O conceito de desenho urbano constitui um dos eixos fundamentais para entender a organização e a qualidade do espaço urbano, na medida em que articula dimensões físicas, funcionais e sociais do ambiente construído. Conforme Vicente Del Rio (1990), o desenho urbano deve ser entendido como um instrumento capaz de integrar forma, uso e significado, de modo a estruturar espacialidades mais coerentes e legíveis.

Em sua obra “Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento”, o autor enfatiza que a forma urbana não é neutra, pois ela influencia percepções, comportamentos e modos de apropriação, constituindo-se como uma variável nos processos de planejamento das cidades. Por essa perspectiva se analisa as transformações e permanências na Avenida João Durval Carneiro, entre 1964 e 2024 e exige uma abordagem capaz de relacionar as modificações

morfológicas do eixo com suas dinâmicas socioeconômicas, seus marcos culturais e sua legibilidade ao longo do tempo.

Para aprimorar a compreensão visual do espaço urbano, Del Rio (1990) fundamenta sua análise na teoria da Gestalt, que propõe que a percepção humana organiza elementos visuais de forma integrada, atribuindo-lhes coerência e continuidade. Na prática, isso significa que espaços públicos devem ser planejados para que os elementos urbanos como vias, praças e edificações formem um conjunto harmônico e identificável. A aplicação prática desse conceito pode ser observada na cidade de Curitiba, onde o planejamento de eixos estruturais contínuos⁴ garante tanto a funcionalidade quanto a legibilidade urbana.

O autor destaca que a cidade é apreendida pelos seus usuários por meio de elementos visuais que estruturam a orientação espacial como eixos, marcos, limites e sequências urbanas os quais influenciam diretamente a experiência cotidiana. Nesse sentido, o desenho urbano afeta a estética, o comportamento e a apropriação dos lugares. Essa compreensão permite interpretar como as modificações na Avenida João Durval Carneiro, o adensamento urbano e a substituição de tipologias de uso, impactaram a percepção dos seus usuários ao longo dos anos.

A partir desses princípios perceptivos, a leitura do eixo da Avenida João Durval Carneiro permite observar como a coerência visual do corredor é reforçada e, em determinados trechos, atravessada por rupturas pelas mudanças de escala, volumetria e padrões de uso ocorridas no período analisado. Os princípios de proximidade, continuidade, semelhança e pregnância da forma contribuem para que o conjunto urbano seja percebido como totalidade coerente e identificável. Essa perspectiva serve para analisar a Avenida João Durval Carneiro, cujo eixo retilíneo reforça sua legibilidade como corredor urbano. Entretanto, as transformações ocorridas dentro do recorte temporal da pesquisa alteraram parcialmente essa coerência, introduzindo novas escalas volumétricas e padrões de uso que modificam a leitura visual da avenida.

Outro conceito abordado por Del Rio (1990) é o de sentido de lugar, entendido como a relação afetiva que os indivíduos estabelecem com os espaços. O sentido de lugar resulta da

⁴ O conceito de eixos estruturais em Curitiba foi desenvolvido a partir do Plano Diretor dos anos 1970, com o objetivo de integrar o sistema viário, o transporte coletivo e o zoneamento urbano. A proposta transformou a conformação radial da cidade em uma estrutura linear, evitando o congestionamento no centro e promovendo novas centralidades econômicas. Foram criados cinco grandes eixos estruturais: Norte-Sul, Leste-Oeste e Boqueirão, além dos eixos mais recentes, como a Linha Verde. O sistema viário trinário consiste em uma via central com corredor exclusivo para ônibus, ladeada por duas pistas de tráfego lento em sentidos opostos. Ao longo dessas avenidas, incentivou-se a instalação de comércio, serviços e edificações de alta densidade, promovendo uma ocupação mais equilibrada e reduzindo o fluxo concentrado no centro da cidade. (Fonte: Prefeitura de Curitiba, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC)

interação entre forma e práticas sociais, sendo continuamente reconstruído a partir das experiências cotidianas. Essa abordagem se revela na Feira da Estação Nova que constitui um núcleo cultural que mantém a continuidade da identidade local. A feira permanece como polo de sociabilidade, abastecimento e tradição, resistindo à modernização que caracteriza o restante da avenida. Assim, a feira representa o elemento de permanência traduzida em práticas culturais e dinâmicas econômicas que convivem com as modificações.

Para Del Rio (1990), a vitalidade urbana é determinada pela capacidade do desenho urbano de favorecer usos diversos, intensos e complementares. O autor argumenta que atividades comerciais desempenham papel importante na produção de vitalidade. Essa leitura é aplicável à Avenida João Durval Carneiro, que se tornou corredor de atividades terciárias, intensificando o fluxo de pessoas e veículos e consolidando-se como importante centralidade urbana de Feira de Santana. A coexistência entre o comércio tradicional e empreendimentos mais recentes evidencia a flexibilidade do eixo em absorver novos usos, tal como propõe o autor. Essa flexibilidade, no entanto, também gerou contradições espaciais e funcionais, como o uso indevido das calçadas e a transformação de lotes residenciais em estabelecimentos comerciais.

As contribuições de Del Rio (1990), ao articularem morfologia urbana, comportamento ambiental, análise visual e percepção do meio, oferecem referencial para entender os processos de transformação na Avenida João Durval Carneiro. A análise morfológica permite identificar a evolução do parcelamento, as alterações do traçado e as mudanças tipológicas; o estudo comportamental evidencia como usuários circulam, se apropriam e vivenciam o espaço; a análise visual permite compreender a configuração da paisagem e a coerência do conjunto; e a dimensão perceptiva revela como os habitantes constroem vínculos com a avenida, especialmente por meio da presença da feira.

Dessa maneira, os aportes de Del Rio (1990) fundamentam o conceito de desenho urbano nesta pesquisa e orienta a leitura crítica da avenida. Sua abordagem permite compreender a sobreposição de temporalidades e as dinâmicas de modernização e resistências que moldam o sentido de lugar.

Dando continuidade ao entendimento do desenho urbano sob a perspectiva perceptiva, complementando as contribuições de Del Rio (1990), Kevin Lynch (1997), em “A Imagem da Cidade”, aprofunda a discussão ao enfatizar a importância da legibilidade urbana para a experiência cotidiana dos indivíduos.

A contribuição do autor em “A Imagem da Cidade” aprofunda a compreensão sobre como os indivíduos percebem, organizam e se orientam no espaço urbano. Para o autor, a cidade

deve ser legível, isto é, inteligível o suficiente para permitir que seus habitantes formem imagens mentais claras, capazes de orientar os deslocamentos cotidianos e de reforçar o sentimento de segurança e pertencimento. A legibilidade, nesse sentido, surge da relação entre o ambiente físico e os mecanismos cognitivos de percepção e reconhecimento espacial.

Lynch (1997) identifica cinco elementos estruturadores da imagem urbana: caminhos, limites, distritos, pontos nodais e marcos. Esses elementos constituem categorias analíticas e representações mentais que os indivíduos elaboram a partir de suas vivências na cidade. A presença, ausência ou transformação desses elementos interfere diretamente na maneira como os usuários reconhecem, organizam e se apropriam do espaço urbano.

O primeiro elemento destacado por Lynch (1997) são os caminhos, entendidos como as vias ao longo das quais as pessoas se deslocam cotidianamente. Ruas, avenidas, trilhas ou corredores de transporte são responsáveis por orientar o olhar e guiar o movimento, tornando-se, por isso, componentes centrais da imagem urbana. Um caminho bem definido possui continuidade, escala legível e referências visuais distribuídas ao longo de seu percurso. No contexto da Avenida João Durval Carneiro, o próprio eixo pode ser interpretado como caminho estruturante, configurado como rota de ligação entre diferentes setores da cidade. Seu traçado retilíneo, o adensamento das atividades comerciais e a presença de pontos de convergência reforçam sua importância enquanto elemento orientador da malha urbana de Feira de Santana.

O segundo elemento são os limites, definidos como barreiras, margens ou bordas que separam visualmente diferentes áreas da cidade. Esses limites podem ser físicos como rios, ferrovias, vias expressas e edificações contínuas, ou simbólicos, quando associados a mudanças perceptíveis de uso do solo, tipologia arquitetônica ou funções urbanas. Na Avenida João Durval Carneiro, a transição entre trechos marcados por comércio intenso e áreas com predominância residencial, assim como os limites formados por quadras e recuos, contribuem para estruturar mentalmente o percurso, onde reforçam a compreensão da avenida como eixo de transição entre distintas morfologias urbanas.

O autor discute também os distritos, definidos como áreas com identidade própria, facilmente reconhecíveis por características funcionais ou formais. Para o autor, um distrito é percebido como unidade coesa dentro da imagem mental da cidade. No caso da Avenida João Durval Carneiro, observam-se distritos associados a diferentes períodos e usos: o trecho da Feira da Estação Nova configura um distrito marcado pela tradição comercial e cultural, enquanto áreas de serviços e instituições, como supermercados, clínicas e edifícios com funções administrativas, conformam distritos de caráter mais contemporâneo.

Os pontos nodais, quarto elemento, correspondem a locais de convergência, pontos de decisão, cruzamentos, praças ou áreas de intenso fluxo que funcionam como centralidades perceptivas. Para o autor, nodos são estrategicamente reconhecidos pelos usuários como referências para orientação. Na Avenida João Durval Carneiro, diversos pontos nodais podem ser identificados como, por exemplo, o encontro da avenida com a Rua da Concórdia, via coletora que conecta a João Durval à Avenida Eduardo Fróes da Mota, a Leste, e à Avenida Maria Quitéria, a oeste, alcançando o bairro Queimadinha. Esses pontos de interseção estruturam fluxos, reforçam a centralidade da avenida e evidenciam a lógica de articulação espacial que caracteriza o corredor urbano. A presença desses nodos destaca o papel da avenida na hierarquia viária do município e ajuda a explicar seu protagonismo nas transformações urbanas ocorridas em Feira de Santana nas últimas décadas.

Em síntese, a aplicação das categorias propostas por Lynch (1997) permite interpretar a Avenida João Durval Carneiro como estrutura organizadora da imagem urbana, evidenciando como suas transformações morfológicas e funcionais alteram, ao longo do tempo, as condições de orientação, reconhecimento e leitura espacial do eixo no conjunto da cidade. A aplicação dos conceitos do autor à leitura da avenida permite compreender como esta funciona, simultaneamente, como caminho, limite, distrito, nó e conjunto de marcos. Essa multiplicidade reforça seu caráter de corredor urbano e sua relevância na articulação entre diferentes áreas da cidade. Assim, a contribuição teórica deste autor contribui diretamente para analisar a coexistência entre transformações morfológicas e permanências socioculturais, auxiliando na interpretação do desenho urbano da avenida sob uma perspectiva integrada, conforme proposto nos objetivos desta pesquisa.

Ampliando o conteúdo teórico relativo ao desenho urbano, as contribuições de Jan Gehl (2013) constituem importante referência para compreender como este influencia a experiência cotidiana dos pedestres e a vitalidade dos espaços públicos. Em “Cidades para Pessoas”, o autor enfatiza que a qualidade urbana está diretamente associada à escala humana, à presença de usos diversificados e ao desenho que favorece a permanência, o encontro e o movimento das pessoas. Sua abordagem privilegia a observação das práticas cotidianas e das relações que se estabelecem entre indivíduos e espaço, destacando que a forma urbana deve ser construída de modo a valorizar o pedestre, fortalecer a convivência social e criar ambientes capazes de estimular sentidos, percepções e vínculos.

Para o autor, a organização dos espaços urbanos afeta diretamente as dinâmicas sociais. A disposição das fachadas, o sombreamento, a largura das calçadas, a relação entre edifícios e vias, o conforto ambiental e a diversidade de usos influenciam a forma como as pessoas se

apropriam do espaço. Quando esses elementos se articulam de maneira adequada, criam oportunidades para caminhar, permanecer e interagir, reforçando a vitalidade urbana. Em contrapartida, quando o desenho privilegia fluxos de veículos ou cria descontinuidades no ambiente construído, a vida urbana tende a se enfraquecer. Essa perspectiva orientada pela escala humana oferece instrumentos analíticos para avaliar como a configuração física da cidade estimula ou inibe práticas sociais no cotidiano.

A leitura de Gehl (2013) contribui para a análise da Avenida João Durval Carneiro, pois possibilita identificar como o desenho urbano moldou os modos de circulação e convivência ao longo do tempo. Ao longo das últimas décadas, a avenida passou por transformações que alteraram sua função viária e a dinâmica comercial, produzindo diferentes graus de vitalidade em seus trechos. A partir da abordagem de Gehl (2013), torna-se possível observar como aspectos como continuidade das calçadas, relação entre fachadas e espaço público, presença de mobiliário, sombreamento, áreas de travessia e diversidade de usos influenciam a permanência das pessoas e a qualidade da experiência urbana ao longo do eixo.

A presença da feira livre também dialoga com as ideias de Gehl (2013), pois exemplifica um espaço onde a vitalidade urbana é gerada pela concentração de fluxos, encontros e atividades comerciais. Na perspectiva do autor, áreas que reúnem múltiplas funções tendem a produzir ambientes mais dinâmicos, favorecendo práticas sociais e reforçando o caráter vivido do espaço. A feira, como núcleo de práticas tradicionais, manifesta uma vitalidade que depende menos da infraestrutura formal e mais da densidade social que ali se estabelece. Esse contraste entre trechos motorizados e áreas de intensa vida pedestre ajuda a compreender as permanências e as transformações na avenida sob a ótica da escala humana.

A abordagem desse autor auxilia ainda na interpretação das contradições presentes na avenida. Trechos onde o comércio formal se intensificou e onde ocorreram intervenções viárias recentes apresentam características distintas de áreas marcadas por práticas populares e descontinuidades no espaço construído. A partir da lente da escala humana, essas diferenças revelam como determinadas escolhas de planejamento reforçam ou enfraquecem a caminhabilidade e a apropriação cotidiana da avenida. Assim, a análise inspirada por Gehl (2013) contribui para identificar pontos de ruptura e de continuidade, permitindo reconhecer como as decisões urbanísticas moldaram o uso do espaço e sua capacidade de acolher práticas sociais diversas.

Paisagem Urbana

Após o entendimento sobre a relação entre vida urbana, percepção e escala humana no desenho da cidade, a análise pode ser aprofundada a partir da contribuição de Gordon Cullen (2008), cuja abordagem acrescenta uma dimensão relevante para a compreensão da paisagem urbana: a experiência visual sequencial. Em “Paisagem Urbana”, o autor demonstra que a cidade é percebida pelo movimento, revelando-se ao observador por meio de uma sucessão de cenas que despertam sensações, expectativas e vínculos simbólicos. Essa perspectiva amplia o debate ao mostrar que o desenho urbano envolve também a construção de experiências visuais contínuas, diretamente relacionadas ao modo como as pessoas se deslocam, observam e interagem com o ambiente construído.

No campo do desenho urbano, a contribuição de Cullen (2008) é fundamental para compreender a cidade como uma construção simultaneamente visual, simbólica e emocional. Em “A Paisagem Urbana”, o autor enfatiza que a cidade não é percebida como um conjunto isolado de objetos, mas como uma cadeia de episódios visuais que se revela gradualmente ao observador. A paisagem urbana, nesse sentido, constitui-se tanto na materialidade de edifícios, praças e vias quanto na forma como esses elementos são apreendidos ao longo do deslocamento.

Cullen (2008) introduz o conceito de visão serial para demonstrar que o ambiente urbano se apresenta por meio de sucessivos enquadramentos que compõem uma narrativa espacial. Cada mudança de direção, cada curva ou abertura cria uma nova cena, e é justamente a alternância entre esses quadros que confere ritmo, continuidade e interesse à experiência urbana.

Além da visão serial, o autor trabalha com o conceito de *place*, entendido como a capacidade de determinados espaços produzirem sensação de acolhimento, pertencimento ou identidade. Essa sensação deriva da forma dos objetos urbanos e também da maneira como eles se articulam, definem limites, moldam perspectivas e criam atmosferas específicas. Espaços bem definidos possuem a capacidade de gerar coesão visual e de produzir vínculos emocionais.

O terceiro eixo da análise de Cullen (2008) é o *content*, que diz respeito aos elementos que compõem a paisagem urbana: materiais, texturas, cores, formas, variações volumétricas, presença ou ausência de vegetação, mobiliário urbano e incidência de luz. Para o autor, esses elementos devem ser ordenados de maneira a produzir uma composição visual capaz de favorecer continuidade estética e qualificar a experiência sensorial do ambiente. A Avenida João Durval Carneiro apresenta uma diversidade de conteúdos visuais decorrentes da sobreposição temporal de usos e estilos arquitetônicos. Em determinados trechos, edificações

mais antigas, de escala menor, convivem com fachadas comerciais, painéis publicitários, toldos, pouca vegetação, letreiros e intervenções recentes. Essa justaposição evidencia tanto a vitalidade do eixo quanto as rupturas no tecido urbano, associadas ao processo de modernização e expansão urbana de Feira de Santana.

Outro ponto defendido por Cullen (2008) refere-se ao uso de contrastes e variações visuais para criar sequências urbanas mais ricas. O autor propõe alternâncias entre espaços abertos e fechados, mudanças na altura das edificações, presença de marcos visuais, variação de cores e texturas, entre outros recursos capazes de organizar ritmos perceptivos. Essa perspectiva contribui para a leitura da Avenida João Durval Carneiro, cuja configuração urbana apresenta diversidade de usos, escalas e formas de ocupação ao longo de sua extensão. Esses elementos colaboram para a construção de uma paisagem urbana marcada por variações espaciais e visuais. Essas mudanças produzem diferentes episódios visuais ao longo da avenida, contribuindo para a construção de uma paisagem heterogênea e dinâmica.

A influência desta leitura se estende ao entendimento da cidade como composição, na qual planejamento, estética e funcionalidade coexistem. O autor evidencia que o desenho urbano deve incorporar dimensões sensoriais e psicológicas, contribuindo para a qualificação dos espaços públicos e para experiências urbanas mais integradas. Nesse sentido, seu referencial permanece pertinente para identificar como as intervenções realizadas entre 1964 e 2024 alteraram a morfologia da avenida, sua narrativa visual e seus ritmos perceptivos, permitindo reconhecer transformações e permanências que compõem o desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro.

Nesse ponto, a noção de legibilidade discutida por Lynch (1997), pode ser retomada apenas como ponte interpretativa, ao indicar que a clareza com que as pessoas compreendem e se orientam na cidade também se relaciona com a forma como o percurso se apresenta e se organiza visualmente. Os elementos essenciais para uma paisagem urbana legível: caminhos, bordas, distritos, nodos e marcos, já discutidos anteriormente, contribuem para a formação de uma imagem mental da cidade, facilitando o caminhar e promovendo um senso de pertencimento.

A discussão sobre desenho urbano e paisagem sequencial pode ser ampliada com a contribuição de Frederico de Holanda (2018), cuja abordagem integra formas, práticas sociais e processos históricos na leitura do espaço construído. Em “Espaço de Exceção”, o autor enfatiza que a paisagem urbana não deve ser entendida puramente como um conjunto estático de formas arquitetônicas, mas como expressão material de relações sociais e das intervenções sucessivas que moldam a cidade ao longo do tempo. Nessa perspectiva, a paisagem é

continuamente (re)construída por ações cotidianas, por escolhas políticas e dinâmicas econômicas que se inscrevem no espaço.

Holanda (2018) argumenta que a paisagem urbana expressa o que permanece e o que muda ao longo do tempo. A forma construída além de ser consequência de escolhas estéticas é também um registro espacial dos conflitos, das desigualdades e dos projetos de cidade que se sobrepõem no tempo. Assim, a paisagem funciona como uma síntese de temporalidades: condensa vestígios do passado, incorpora intervenções do presente e projeta possibilidades de futuro, evidenciando as camadas resultantes de processos econômicos, políticos e sociais.

Essa leitura permite compreender que as mudanças observadas ao longo do eixo decorrem de relações sociais que se atualizam na materialidade urbana. A avenida, marcada por expansão e adensamento desde a década de 1960, revela efeitos cumulativos de decisões públicas, estratégias econômicas e práticas cotidianas de quem usa, transita ou reside no lugar. À luz de Holanda (2018), as permanências não se restringem ao aspecto físico, pois também assumem dimensão social, expressando valores, memórias e modos de vida que resistem às dinâmicas modernizadoras que reconfiguram o desenho urbano.

A partir dessa perspectiva, a paisagem da Avenida João Durval Carneiro pode ser interpretada como um espaço onde as lógicas do desenvolvimento urbano se manifestam de forma visível, revelando contradições inerentes ao crescimento da cidade. O tecido urbano absorve intervenções sucessivas, negocia conflitos e adapta-se à expansão econômica, mas preserva, simultaneamente, práticas tradicionais. Essa dualidade entre mudança e permanência permite interpretar a avenida como espaço constituído por camadas de história, usos e sentidos, evidenciando como o desenho urbano se configura como processo social em permanente construção, no qual a forma construída expressa disputas, mediações e negociações inscritas no tecido urbano.

A leitura da avenida exige considerar as dimensões culturais, históricas e simbólicas que participam da constituição da paisagem. Nesse sentido, as reflexões de Livia Azevedo (2010) oferecem uma contribuição significativa ao tratar da paisagem urbana como resultado da acumulação de experiências sociais e das práticas inscritas no espaço ao longo do tempo. Em sua abordagem, a cidade é interpretada a partir das imagens, memórias e culturas que orientam a produção e a leitura dos lugares, revelando como diferentes temporalidades se sobrepõem e dialogam entre si.

Azevedo (2010) demonstra que a paisagem urbana feirense se constrói por meio da interação entre elementos materiais como formas arquitetônicas, estruturas comerciais, traçados e elementos imateriais associados às vivências, práticas culturais e modos de apropriação. Essa

interação produz uma paisagem carregada de significados, na qual vestígios do passado permanecem ativos mesmo em contextos de modernização e intensificação das dinâmicas econômicas. Desse modo, a paisagem funciona como registro sensível das mudanças, mas também das continuidades que sustentam vínculos entre os habitantes e os espaços da cidade.

Essa leitura é importante para interpretar a Avenida João Durval Carneiro, marcada por sucessivas reconfigurações físicas e funcionais. Apesar das transformações associadas ao adensamento comercial, à reestruturação viária e ao surgimento de novos empreendimentos, certos elementos preservam sua capacidade de organizar percepções e significados. É o caso da feira livre, que a autora identifica como um dos espaços de maior densidade cultural e simbólica da cidade. Ao analisar as visualidades urbanas e as memórias vinculadas aos circuitos comerciais populares, a autora evidencia como práticas do dia a dia, redes de sociabilidade e referências culturais participam da constituição da paisagem, sustentando sentidos de continuidade mesmo em áreas intensamente transformadas.

Sob essa perspectiva, a Avenida João Durval Carneiro pode ser interpretada como espaço no qual se acumulam narrativas urbanas distintas, articulando modernização, tradição e práticas sociais que se atualizam ao longo do tempo. Azevedo (2010) mostra que a paisagem de Feira é marcada pela convivência entre dinâmicas econômicas emergentes e práticas culturais consolidadas, elemento que contribui diretamente para a leitura das permanências e transformações no eixo estudado. Assim, seu referencial contribui para compreender como a experiência cotidiana, as imagens construídas pelos habitantes e memórias coletivas se complementam na conformação da paisagem urbana, tornando visíveis as continuidades que sobrevivem às intervenções estruturais.

Expansão urbana

A reflexão proposta por Milton Santos (1993) sobre a urbanização brasileira oferece fundamento para compreender processos espaciais marcados por desigualdades estruturais e pela atuação seletiva das lógicas econômicas no ambiente urbano. O autor argumenta que a produção das cidades ocorre em estreita relação com os interesses do capital e à atuação de grandes empresas e agentes econômicos que orientam a organização do território e das atividades urbanas. Essa dinâmica reforça uma forma de crescimento urbano que privilegia áreas capazes de gerar valor econômico, enquanto outras permanecem submetidas a condições precárias de infraestrutura, serviços e mobilidade. A urbanização, nessa perspectiva, é

entendida como processo incompleto e profundamente assimétrico, no qual diferentes modos de produzir e viver a cidade coexistem de maneira desarticulada.

Santos (1993) ressalta que esse modelo de expansão gera formas de ocupação fragmentadas e marcadas por descontinuidades físicas e sociais. Em muitos contextos urbanos, a ampliação da malha construída ocorre sem integração adequada aos sistemas de transporte, saneamento, drenagem ou equipamentos coletivos, produzindo espaços que operam de maneira desconectada das dinâmicas da cidade. Para o autor, essa fragmentação não constitui exceção, mas parte constitutiva do modo como o espaço urbano é organizado, uma vez que permite a convivência entre áreas altamente valorizadas e setores que concentram moradias de menor renda, atividades informais e práticas cotidianas que se desenvolvem em condições de maior vulnerabilidade. A coexistência de diferentes usos no mesmo espaço revela, assim, um modelo urbano que reproduz desigualdades históricas e limita o acesso equitativo aos benefícios da cidade.

Essa leitura contribui diretamente para compreender o desenvolvimento da Avenida João Durval Carneiro, cuja evolução entre 1964 e 2024 reflete a sobreposição entre interesses econômicos, intervenções públicas e práticas sociais cotidianas. A avenida acompanha processos de expansão urbana que se intensificaram nas últimas décadas, impulsionando o adensamento comercial e a reconfiguração do uso do solo em sua extensão. Em determinados trechos, a presença de empreendimentos comerciais e importantes equipamentos urbanos evidencia a inserção do eixo em dinâmicas de valorização econômica alinhadas ao crescimento da cidade. Em contrapartida, áreas próximas à Feira da Estação Nova revelam formas populares de uso do espaço e condições de infraestrutura que refletem a heterogeneidade da urbanização feirense.

Ao aplicar as reflexões de Santos (1993) à análise da avenida, torna-se possível observar como diferentes escalas e lógicas de produção do espaço coexistem. A presença de setores altamente dinâmicos, associados ao comércio formal e às atividades de serviços, convive com práticas cotidianas que preservam vínculos culturais, relações comunitárias e modos de uso que se mantêm à margem dos projetos de modernização. Essa combinação evidencia que o desenho urbano expressa tanto interesses econômicos quanto resistências sociais, configurando uma paisagem marcada por contrastes que revelam estruturas históricas da urbanização brasileira.

A partir dessa perspectiva, a Avenida João Durval Carneiro pode ser interpretada como espaço onde se inscrevem distintas temporalidades e lógicas de produção urbana. Processos de valorização imobiliária e intervenções voltadas ao fluxo motorizado se articulam a práticas comerciais populares e a formas de uso cotidiano que continuam relevantes para a vida urbana.

A feira, enquanto permanência cultural e econômica, constitui um ponto de equilíbrio diante da dinâmica acelerada de transformação da via, evidenciando como a modernização dialoga com elementos tradicionais que sustentam a identidade do lugar. Essa leitura, fundamentada em Santos (1993), permite compreender a avenida como expressão das desigualdades e tensões que marcam a urbanização brasileira, oferecendo subsídios para analisá-la como espaço no qual diferentes formas de produzir e viver a cidade se manifestam simultaneamente.

De modo semelhante, Rolnik (2015) observa que a produção contemporânea das cidades no contexto da financeirização global contribui para compreender como processos de expansão urbana se estruturam sob as lógicas do capitalismo neoliberal. A autora evidencia que, nesse contexto, a cidade passa a ser manejada como ativo econômico, no qual a terra assume valor financeiro estratégico e as políticas urbanas se orientam para atrair investimentos e viabilizar empreendimentos voltados às demandas do mercado. Essa dinâmica altera profundamente a forma como o espaço urbano é produzido, favorecendo áreas capazes de gerar retorno econômico imediato e relegando grande parte da população a condições urbanas precárias.

Segundo a autora, esse modelo promove uma reconfiguração desigual das cidades ao concentrar investimentos em setores de alta rentabilidade, frequentemente associados a grandes projetos imobiliários, centros comerciais e infraestrutura voltada à circulação de automóveis. Ao mesmo tempo, amplia-se a distância entre esses setores e as áreas ocupadas pelas classes populares, que são progressivamente deslocadas para locais menos contemplados pelas políticas públicas, com menor oferta de serviços, equipamentos e transporte.

Trata-se de um processo que reforça a segregação socioespacial e dificulta o acesso de forma equilibrada e equitativa aos benefícios urbanos. Essa discussão contribui para analisar as transformações observadas na Avenida João Durval Carneiro, marcada pela valorização imobiliária, pela intensificação das atividades terciárias e pela coexistência entre novos empreendimentos e práticas urbanas populares que permanecem ao longo da avenida.

Essa reflexão oferece elementos importantes para interpretar transformações observadas nos trechos da Avenida João Durval Carneiro, onde dinâmicas de valorização, requalificação seletiva e adensamento comercial passaram a influenciar o perfil do espaço construído. A presença de grandes empreendimentos e modificações no uso do solo evidenciam a inserção do eixo em lógicas urbanas alinhadas a interesses econômicos específicos. Em contraste, atividades populares associadas ao comércio permanecem significativas em áreas próximas, evidenciando a coexistência de racionalidades distintas no mesmo ambiente urbano.

As reflexões de Ermínia Maricato (2000) contribuem para aprofundar a compreensão dos processos urbanos brasileiros ao evidenciar o caráter estrutural da desigualdade na produção

das cidades. A autora demonstra que a urbanização brasileira se estruturou historicamente a partir de uma separação histórica entre o mercado formal, regulamentado e direcionado às camadas com maior poder aquisitivo, e o mercado informal, que surge como alternativa da população de baixa renda diante da ausência de políticas efetivas de acesso à terra urbanizada. Essa divisão, longe de representar um desequilíbrio ocasional, expressa a lógica pela qual se consolidou a urbanização no país, na medida em que a informalidade se torna parte funcional do modelo socioespacial.

Em outra perspectiva, Maricato (2011) argumenta que esse processo resulta de escolhas institucionais que priorizam áreas de interesse econômico, enquanto deixam à margem setores que não se enquadram nas demandas do mercado imobiliário. Assim, aquilo que se convencionou chamar de desordem urbana não reflete ausência de planejamento, mas sim um ordenamento seletivo que reforça desigualdades históricas. As ações do Estado, ao privilegiarem investimentos e regulamentações em áreas valorizadas, contribuem para a formação de espaços dotados de infraestrutura completa e, simultaneamente, algumas partes da cidade permanecem submetidas à precarização.

Essa leitura permite interpretar transformações na Avenida João Durval Carneiro onde em determinados trechos, intervenções que favoreceram atividades comerciais, circulação motorizada e valorização econômica contrastam com a permanência de usos populares que dão vitalidade ao espaço. Esses contrastes mostram como diferentes segmentos urbanos são incorporados de modo desigual aos projetos de modernização. Ao destacar o papel estrutural da informalidade no desenvolvimento urbano, Maricato (2000; 2011) oferece instrumentos teóricos para entender como determinadas práticas sociais se mantêm significativas mesmo diante de processos de reconfiguração física promovidos por agentes públicos e privados.

No caso específico de Feira de Santana, a expansão urbana, especialmente a partir da década de 1970, esteve fortemente vinculada ao processo de industrialização e à consolidação da cidade como entreposto regional. Nesse sentido, Nacelice Barbosa de Freitas (1998) demonstra que esse processo foi induzido pelas políticas federais de desenvolvimento, como os incentivos fiscais às indústrias e à instalação de polos produtivos no interior do Nordeste. Freitas (1998) evidencia que esse crescimento resultou na rápida incorporação de áreas anteriormente rurais ou pouco ocupadas à malha urbana.

A conversão desses espaços esteve associada ao surgimento de loteamentos e ao adensamento de atividades econômicas que se disseminaram em direção a novos eixos de circulação. Nesse processo, a infraestrutura nem sempre acompanhou a velocidade das

transformações, produzindo áreas urbanizadas de maneira acelerada, mas com serviços e equipamentos públicos insuficientes para atender às demandas decorrentes da expansão.

Entre os elementos identificados pela autora está o papel desempenhado por determinados corredores viários, que gradualmente assumiram novas funções urbanas. A Avenida João Durval Carneiro, inicialmente situada em área periférica da estrutura urbana, passou a atrair investimentos relacionados ao comércio, aos serviços e à moradia, modificando sua posição no conjunto da cidade. À medida que novas atividades se estabeleciam em seu entorno, a via consolidou-se como eixo estruturador, contribuindo para redistribuir fluxos e ampliar a área urbanizada em seu entorno imediato.

O estudo de Freitas (1998) permite compreender que a urbanização de Feira de Santana não se deu de forma homogênea, mas foi intensificada por processos econômicos que reorientaram a ocupação do espaço. A industrialização funcionou como vetor de expansão, reorganizando a cidade e redefinindo áreas que, até então, possuíam baixa densidade de ocupação. A Avenida João Durval Carneiro integrou-se a esse movimento ao atrair novos empreendimentos e ao se tornar ponto de convergência entre atividades produtivas, comércio e ocupações residenciais. Esse conjunto de transformações explica por que o período entre 1970 e 1996 foi decisivo para a formação de novos padrões urbanos na cidade e oferece subsídios importantes para compreender as mudanças e permanências analisadas nesta pesquisa.

Produção do espaço

Com base nas leituras anteriores, que permitem caracterizar padrões de expansão e desigualdade, torna-se pertinente aprofundar os mecanismos e agentes que materializam tais processos na organização do espaço urbano.

Para isso, é necessário assumir o espaço urbano como resultado de relações sociais, econômicas e políticas materializadas fisicamente, perspectiva a partir da qual Corrêa (2005) explicita como diferentes agentes produzem e disputam a cidade. A contribuição do autor, no livro “O Espaço Urbano”, evidencia de que o desenho urbano reflete e reforça práticas sociais, desigualdades econômicas e relações de poder. Ele explica que a configuração dos elementos urbanos, como áreas comerciais, residenciais e vias de circulação, são frutos de processos históricos que moldam o espaço e influenciam o acesso aos recursos e oportunidades.

Ele enfatiza que o espaço urbano é uma construção social, revelando como diferentes grupos ocupam e transformam o espaço físico de acordo com suas condições e necessidades. Como destaca Corrêa (2005, p. 8): “[...] o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se

realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente”. Esta perspectiva é fundamental para a pesquisa, pois possibilita entender o desenho urbano como um processo dinâmico que espelha as interações de quem usa e produz o espaço urbano, surgindo como uma expressão das condições socioeconômicas e culturais, enriquecendo a análise sobre qualidade ambiental e organização espacial em áreas específicas.

Corrêa (2005) examina a produção do espaço urbano a partir da atuação de diversos agentes sociais da cidade, identificando cinco principais grupos que influenciam diretamente a configuração urbana: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Cada um desses grupos exerce influência sobre a configuração urbana com poderes e intenções distintas, modificando a organização espacial de várias maneiras.

Os proprietários dos meios de produção, constituídos por grandes industriais e donos de recursos produtivos desempenham um papel importante no desenvolvimento urbano devido ao impacto econômico que exercem nas cidades. Esses agentes impulsionam a localização de áreas industriais, influenciando o desenvolvimento das zonas urbanas em função da demanda por mão de obra e infraestrutura. A concentração dessas atividades tende a gerar atratividade econômica em regiões específicas, aumentando a demanda por moradia e infraestrutura nas proximidades, o que pode resultar em desigualdade ao promover um desenvolvimento urbano segmentado, centrado nos interesses industriais.

Por sua vez, os proprietários fundiários influenciam o espaço urbano principalmente por meio da especulação imobiliária, controlando o acesso ao solo urbano e, frequentemente, determinando onde e como ocorre o crescimento da cidade. Ao reter ou liberar terrenos de acordo com o potencial de lucro, esses proprietários impactam diretamente a expansão urbana, contribuindo para a segregação espacial. Isso ocorre porque os preços elevados dos terrenos valorizados tornam o acesso a determinadas áreas inviável para grupos de baixa renda, gerando desigualdade na distribuição de recursos e limitando o acesso das camadas menos favorecidas às áreas centrais ou com infraestrutura consolidada.

Os promotores imobiliários também desempenham um papel significativo na transformação do solo urbano, atuando diretamente no processo de construção e remodelação das cidades. Segundo Corrêa (2005), esses agentes moldam o espaço urbano conforme os interesses do mercado imobiliário, desenvolvendo áreas residenciais, comerciais e de serviços com o objetivo de atrair classes sociais de maior poder aquisitivo. Essa atuação frequentemente

resulta no aumento do custo de vida em áreas privilegiadas, afastando as populações com menor renda e reforçando a segregação socioespacial.

O Estado é identificado como um dos principais agentes na produção do espaço urbano, responsável tanto por regular o uso do solo quanto por investir em infraestrutura. O poder público age por meio de políticas públicas, regulamentações e incentivos econômicos, orientando o crescimento urbano com o intuito de atender às necessidades da população. No entanto, Corrêa (2005) observa que, muitas vezes, o Estado atua em alinhamento com os interesses do capital privado, direcionando investimentos para áreas que favorecem a especulação imobiliária e a valorização econômica, em detrimento das necessidades das populações mais vulneráveis. Essa postura contribui para acentuar a desigualdade urbana, uma vez que os investimentos públicos geralmente beneficiam as áreas já valorizadas.

Por fim, os grupos sociais excluídos também exercem influência sobre o processo urbano, principalmente através de práticas de ocupação e resistência. Esses grupos, movidos pela necessidade de habitação e pela busca de inclusão no espaço urbano, promovem transformações significativas por meio da criação de assentamentos irregulares. Organizandose coletivamente para reivindicar direitos e melhorar suas condições de vida, eles contribuem para a conformação de espaços que refletem tanto a precariedade habitacional quanto a luta por moradia digna e inclusão social.

Dessa forma, Corrêa (2005) demonstra que o espaço urbano é resultado da interação de diversos agentes sociais que, embora atuem com interesses distintos, contribuem para moldar a dinâmica e a configuração espacial das cidades. Ao investigar os processos de modernização e permanência que ocorreram na Avenida João Durval Carneiro entre 1964 e 2024, torna-se possível compreender de que maneira os diferentes agentes sociais contribuíram para a conformação atual desse espaço urbano.

A contribuição de Milton Santos (1996), em “A Natureza do Espaço”, oferece um fundamento teórico fundamental para compreender o espaço geográfico e, em particular, o espaço urbano como resultado da articulação entre sistemas de objetos e sistemas de ações. O autor argumenta que o espaço é sempre produzido historicamente, constituindo-se a partir das materialidades que compõem o ambiente construído e das práticas sociais, econômicas e políticas que lhes dão sentido. Essa perspectiva enfatiza que o espaço urbano não pode ser reduzido à sua configuração física, pois incorpora relações de poder, formas de uso e processos que expressam a dinâmica da sociedade em cada período.

Santos (1996) destaca que, na fase atual da urbanização, marcada pelo meio técnico-científico-informacional⁵, o espaço é reestruturado pela racionalidade do capital, que orienta fluxos, redefine funções e reorganiza centralidades. Os sistemas de objetos como vias, edificações, equipamentos e infraestrutura passam a ser constantemente redefinidos para atender às lógicas econômicas predominantes, enquanto os sistemas de ações, práticas cotidianas, decisões políticas, atividades produtivas e usos sociais, operam sobre essas materialidades, criando contradições próprias do ambiente urbano.

Essa leitura permite interpretar o espaço urbano como instância que expressa as relações sociais ao mesmo tempo em que influencia suas formas de realização. Ao analisar a produção do espaço a partir dessa indissociabilidade entre forma e prática, a abordagem de Santos (1996) oferece instrumentos para compreender como determinadas configurações urbanas resultam da convergência entre processos locais e forças econômicas mais amplas.

No livro “Espaço Intraurbano no Brasil”, Flávio Villaça (2001) desenvolve uma interpretação geográfica que evidencia como a estrutura interna das cidades brasileiras é marcada por processos históricos de segregação socioespacial. O autor demonstra que a forma como o espaço urbano se organiza está relacionada às condições de acesso à terra urbanizada e aos mecanismos de valorização econômica que orientam a localização das atividades e das residências. Esses fatores moldam o desenho das cidades, produzindo áreas muito valorizadas e bem servidas por infraestrutura, enquanto outras são incorporadas ao tecido urbano sob condições mais precárias.

Villaça (2001) enfatiza que a distribuição desigual de serviços, equipamentos e oferta de transporte não é resultado de uma lógica espontânea, mas expressão de relações sociais que definem quem pode ocupar determinados espaços e quem permanece submetido a áreas com menor provisão de bens urbanos. Essa seletividade espacial interfere diretamente na qualidade de vida dos habitantes e gera padrões de mobilidade e acessibilidade que reforçam as diferenças socioeconômicas no interior das cidades. Assim, o espaço intraurbano torna-se produto de escolhas políticas, econômicas e históricas que se materializam em formas urbanas hierarquizadas.

Essa perspectiva oferece subsídios importantes para compreender como certos eixos viários assumem papéis estratégicos no desenvolvimento urbano. No caso de Feira de Santana, processos de adensamento, mudanças no uso do solo e investimentos públicos e privados

⁵ A expressão meio técnico-científico-informacional refere-se ao período em que técnica, ciência e informação passam a exercer forte influência sobre a organização do espaço e o funcionamento das cidades, modificando fluxos, centralidades e formas de circulação. (SANTOS, 1996).

alteraram a função de ruas e avenidas ao longo das últimas décadas. A Avenida João Durval Carneiro é exemplo de como determinados corredores urbanos passam a concentrar atividades econômicas, circulação e serviços, refletindo escolhas e interesses que influenciam a evolução da cidade.

A partir da contribuição de Villaça (2001), torna-se possível situar a análise da avenida dentro do debate mais amplo sobre produção do espaço urbano no Brasil. Sua abordagem reforça que o arranjo intraurbano é resultado de processos históricos de investimento, que definem oportunidades e constrangimentos em diferentes segmentos da cidade. Permite entender também como decisões institucionais e lógicas econômicas contribuíram para transformar a avenida e seu entorno, ajudando a identificar tanto os elementos que foram incorporados ao processo de valorização quanto aqueles que permanecem associados a formas de urbanização menos assistidas.

A análise desenvolvida por Maria da Graça Rodrigues dos Santos (2002) oferece um arcabouço interpretativo consistente para compreender processos de modernização urbana conduzidos pelo poder público em associação ao mercado imobiliário-financeiro. Ao investigar a reestruturação espacial de Salvador entre 1968 e 1989, a autora demonstra que a abertura de grandes avenidas de vale, a alteração de legislações urbanísticas e a alienação de terras públicas constituíram estratégias para promover novas frentes de expansão e incentivar a valorização fundiária. Esse movimento, respaldado por políticas estatais implementadas após o golpe de 1964, redefiniu padrões de ocupação e deslocou centralidades, reorganizando o espaço construído.

Santos (2002) evidencia como a implementação das avenidas Antônio Carlos Magalhães e Tancredo Neves, previstas nos estudos do Escritório do Plano de Urbanismo de Salvador (EPUCS) e implantadas durante os anos de maior crescimento econômico, transformou antigas áreas de vale em eixos de intensa atividade imobiliária. Os investimentos públicos em infraestrutura criaram as condições para que grandes empreendimentos privados se estabelecessem nesses corredores, consolidando uma nova lógica de produção urbana. Conforme demonstra a autora, esse processo não se limitou ao provimento de infraestrutura: o Estado operou simultaneamente como regulador, investidor e agente de abertura de novas oportunidades de negócio, ao articular decretos de uso do solo, vendas de terrenos municipais e incentivos direcionados a incorporadoras de grande porte.

A tese reconstrói, com base em plantas, projetos, legislações e registros institucionais, como esse conjunto de ações ampliou o papel das Avenidas de Vale como catalisadoras de centralidades emergentes. Empreendimentos como o Centro Administrativo da Bahia, o

Shopping Iguatemi, os loteamentos Caminho das Árvores e Itaigara materializaram uma reconfiguração urbana orientada para o aumento da rentabilidade do solo e para a criação de novos polos de serviços e consumo, deslocando atividades antes concentradas no núcleo tradicional da cidade. A autora observa que tais transformações produziram uma paisagem descontínua, marcada por contrastes entre megaprojetos de alto padrão e áreas populares remanescentes, revelando as tensões inerentes à modernização urbana de caráter seletivo.

A contribuição metodológica de Santos (2002) é relevante para pesquisas que investigam a formação de eixos estruturadores. Suas categorias analíticas como centro-lugar e centro-função, a atuação das frações de capital, os mecanismos de fragmentação espacial e o papel do Estado como indutor do mercado constituem instrumentos potentes para examinar processos de reconfiguração urbana motivados por investimentos públicos e privados. Da mesma forma, a autora demonstra a importância de reunir e analisar documentos oficiais (planos diretores, leis de uso do solo, plantas de projetos de infraestrutura), evidenciando como esses documentos permitem compreender as decisões institucionais que moldam a forma urbana.

A partir dessa abordagem, torna-se possível identificar paralelos analíticos para examinar outras vias estruturais em cidades baianas. A Avenida João Durval Carneiro, ao longo de sua trajetória, também foi atravessada por intervenções viárias, processos de valorização econômica e transformações no uso do solo que reconfiguraram seu papel urbano. A leitura proposta por Santos (2002) capacita a compreender como determinados eixos se tornam espaços estratégicos na distribuição de investimentos, na criação de novas centralidades e na indução de mudanças morfológicas. Assim, seu estudo fornece um modelo comparativo e um conjunto de categorias operacionais que orientam a análise documental e espacial desenvolvida nesta dissertação.

Transformações e Permanências

No que se refere à leitura das transformações urbanas, a contribuição de Pedro Vasconcelos (2016) constitui um dos principais referenciais desta pesquisa, sobretudo por oferecer uma abordagem histórica e espacial capaz de articular mudanças estruturais e permanências em um período histórico abrangente. Em “Salvador: transformações e permanências (1549–1999)”, o autor propõe uma leitura diacrônica da cidade, demonstrando que cada ciclo de expansão, abertura de avenidas, reestruturação viária ou verticalização introduz novas morfologias e funções urbanas, que passam a se sobrepor a estruturas anteriores.

A análise desenvolvida por Vasconcelos (2016) evidencia que os projetos de modernização urbana produzem reorganizações sucessivas do tecido urbano, nas quais traçados, usos e práticas consolidadas permanecem operantes, ainda que ressignificados em novos contextos históricos. A cidade passa a ser compreendida como um espaço estratificado, formado por camadas que revelam conflitos recorrentes entre inovação e continuidade, planejamento institucional e apropriação social.

Um aspecto central da abordagem do autor reside na compreensão das permanências urbanas como componentes ativos da dinâmica espacial. Para Vasconcelos (2016), essas permanências abrangem tanto elementos materiais quanto práticas sociais, usos, centralidades e referências coletivas que continuam a estruturar a vida urbana. Sua persistência está associada à capacidade de adaptação e de ressignificação desses elementos no cotidiano, o que lhes confere relevância contínua no processo de produção do espaço.

A compreensão sobre transformações e permanências é importante para analisar a cidade, onde processos de modernização, expansão e requalificação convivem com práticas culturais consolidadas e estruturas herdadas de outros tempos. A abordagem, proposta por Vasconcelos (2016), permite que o olhar sobre o espaço urbano vá além do contraste entre novo e antigo, reconhecendo a cidade como uma sucessão de camadas, cada qual marcada pela sobreposição de intervenções, memórias e sentidos.

Essa perspectiva metodológica orienta a análise da Avenida João Durval Carneiro no período de 1964 a 2024, ao possibilitar a identificação de mudanças funcionais, morfológicas e institucionais, bem como o reconhecimento de permanências de ordem social, simbólica e prática. Assim como observado por Vasconcelos (2016) em Salvador, as transformações do eixo produzem rearranjos espaciais que incorporam estruturas e usos preexistentes, revelando continuidades históricas no interior dos processos de modernização urbana.

Articulando essa leitura ao debate de Aldo Rossi (2001), compreende-se que as permanências urbanas integram a estrutura da cidade e participam da organização do espaço ao longo do tempo. Esses elementos atuam como referências coletivas e contribuem para a construção da memória urbana, orientando tanto a experiência cotidiana quanto a leitura histórica do lugar.

A Feira da Estação Nova insere-se nessa discussão, constituindo uma importante referência de permanência urbana na Avenida João Durval Carneiro, embora não seja a única. Ao atravessar distintas fases de reestruturação urbana, mudanças no uso do solo e intensificação dos fluxos, a feira mantém práticas econômicas e sociais que organizam o cotidiano. Sua permanência está relacionada à continuidade de usos, encontros e significados que se renovam

ao longo do tempo, reforçando a leitura de Vasconcelos (2016) acerca do que vai sendo modificado ou transformado e do que permanece no espaço urbano.

A incorporação do referencial de Vasconcelos (2016) permite, portanto, compreender a Avenida João Durval Carneiro como resultado de um processo urbano historicamente acumulado, no qual diferentes momentos de intervenção se organizam a partir de estruturas e práticas que se articulam de forma dinâmica.

Vertentes complementares

A análise do conteúdo apresentado pelos autores evidencia que o desenho urbano deve ser interpretado como uma manifestação das relações sociais e econômicas materializadas no espaço físico, influenciando a organização da cidade e a experiência cotidiana de seus usuários. A partir dessa perspectiva, busca-se uma compreensão crítica das configurações espaciais, considerando de que modo práticas sociais, econômicas e culturais interferem na estrutura, na forma e nos usos dos espaços urbanos. Tal abordagem permite analisar a configuração espacial da avenida, que é objeto desta pesquisa, de maneira integrada, articulando os aspectos formais do desenho urbano às dinâmicas sociais que produzem e transformam o espaço.

Nesse sentido, o arcabouço teórico que sustenta esta pesquisa organiza-se a partir de duas vertentes complementares do pensamento urbano. Elas são consideradas complementares porque analisam a cidade por perspectivas diferentes, mas que se relacionam entre si e ajudam a compreender o espaço urbano de maneira mais ampla. Enquanto uma vertente enfatiza a forma urbana, a percepção e a experiência dos sujeitos na cidade, a outra privilegia as relações sociais, econômicas e políticas que produzem e transformam o espaço urbano.

Ao confrontar essas perspectivas, percebe-se que, embora esses autores ofereçam ferramentas para analisar a organização formal da Avenida João Durval, (como sua morfologia e paisagem), essa leitura seria insuficiente se não levasse em conta as forças socioeconômicas que, desde a década de 1960, condicionam sua transformação: desde a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, até os processos mais recentes de especulação imobiliária e financeirização dos espaços urbanos, nos quais a terra e o ambiente construído passam a ser tratados como ativos voltados à valorização econômica.

Nesse sentido, para ampliar o rigor crítico da pesquisa, torna-se necessário dialogar com abordagens teóricas que apresentam outras perspectivas em relação aos referenciais mobilizados anteriormente, especialmente no que se refere à valorização da legibilidade, da permanência e da experiência sensível dos espaços urbanos. Essas leituras não buscam invalidar

as contribuições do desenho urbano, da paisagem ou da percepção espacial, e sim problematizam seus limites analíticos quando dissociadas das condições sociais, políticas e econômicas que estruturam a produção do espaço urbano.

Nesse debate insere-se também a contribuição de Henri Lefebvre (2001), cuja reflexão sobre o direito à cidade desloca a análise urbana para além de sua dimensão morfológica ou perceptiva. Para o autor, o espaço urbano é produzido socialmente e está vinculado às dinâmicas de poder e às estratégias de reprodução do capital. A organização da cidade passa, portanto, a refletir interesses econômicos e políticos que orientam decisões relativas à circulação, à infraestrutura e aos usos do solo.

Essa interpretação permite entender os processos de urbanização como parte de estratégias mais amplas de reorganização do espaço urbano. Intervenções podem atuar como instrumentos de reorganização territorial, produzindo novos padrões de valorização da terra e redefinindo a distribuição de atividades e populações na cidade. Como observa Lefebvre (2006), essas transformações revelam que o espaço urbano é continuamente produzido por relações sociais e econômicas que se materializam nas formas e nas práticas que estruturam a vida urbana.

Essa perspectiva encontra ressonância nas reflexões de Otília Arantes (1998), que analisa criticamente o lugar da arquitetura e do urbanismo na cidade contemporânea. Para a autora, a produção do espaço urbano passa a ser orientada, de forma crescente, por critérios de eficiência econômica, visibilidade e consumo, o que contribui para o enfraquecimento de sua dimensão simbólica e social. Nesse contexto, Arantes (1998) observa que o urbanismo e o desenho urbano tendem a operar como instrumentos técnicos ou estéticos associados à lógica mercantil, afastando-se das experiências concretas e das necessidades cotidianas dos habitantes.

Ao destacar os limites das abordagens formais ou espetaculares, Arantes (1998) contribui para problematizar leituras que privilegiam exclusivamente a legibilidade, a organização visual ou a imagem da cidade, quando dissociadas das condições sociais e políticas que estruturam o espaço urbano. Essa crítica amplia a compreensão sobre os desafios enfrentados pelo desenho urbano, especialmente em contextos nos quais as intervenções espaciais são guiadas por interesses econômicos dominantes.

Contudo, este trabalho parte do entendimento de que tais leituras não devem ser aplicadas de maneira homogênea ou determinista, sobretudo no contexto das cidades médias brasileiras. No caso de Feira de Santana, e mais especificamente da Avenida João Durval Carneiro, observam-se processos de modernização, reestruturação viária e transformação dos

usos do solo. Entretanto, essas dinâmicas existem com formas de apropriação social, atividades do dia a dia e permanências culturais que continuam a conferir sentido ao lugar.

A presença da Feira da Estação Nova evidencia essa condição, ao revelar que o espaço urbano não se organiza exclusivamente segundo a lógica funcional ou econômica. Mesmo inserida em uma avenida marcada por intervenções na sua estrutura e modificação dos fluxos, a feira permanece como espaço do vivido, do encontro e da memória, demonstrando que a Avenida João Durval Carneiro se configura como um espaço no qual se articulam, simultaneamente, processos de transformação e permanência, racionalidades técnicas e práticas sociais, planejamento institucional e apropriações cotidianas.

Portanto, ao incorporar as contribuições de Lefebvre (2001) e Otilia Arantes (1998), esta pesquisa amplia seu rigor crítico ao reconhecer os limites das abordagens centradas exclusivamente na forma, na percepção ou no desenho urbano, sem descartá-las. Com isso, essas leituras são integradas a uma compreensão mais ampla da cidade, que considera o espaço urbano como resultado de processos históricos, relações sociais e conflitos que condicionam sua produção e apropriação. Essa base conceitual permite sustentar a análise da Avenida João Durval Carneiro como um espaço no qual modernização, permanência e experiência cotidiana se cruzam, evitando interpretações que reduzam o urbano a uma dimensão meramente técnica, estética ou funcional.

Assim, a fundamentação teórica aqui estabelecida parte do entendimento de que a produção do espaço urbano deve ser analisada a partir da articulação entre suas dimensões formais, históricas e sociais. As permanências exemplificam como o comportamento relacionado às atividades do dia a dia continuam a estruturar usos e apropriações do espaço urbano, mesmo em contextos marcados por intensas transformações.

Sintetizando, o Quadro 1 apresenta as contribuições de cada autor, organizadas a partir dos eixos conceituais adotados e indicando como esses referenciais fundamentam as análises desenvolvidas ao longo da pesquisa.

Quadro 1- Síntese das Contribuições teóricas

Eixo Conceitual	Autores	Contribuições Teóricas	Na pesquisa
Desenho Urbano	Vicente Del Rio (1990)	Desenho urbano como integração entre forma, uso e significado; leitura perceptiva apoiada na Gestalt; noções de legibilidade, coerência visual e sentido de lugar; vitalidade associada à diversidade de usos.	Orienta a leitura do corredor como estrutura morfológica e perceptiva, permitindo interpretar rupturas/continuidade visual, mudanças de escala/volumetria e o sentido de lugar associado à feira e às práticas cotidianas.

	Kevin Lynch (1997)	Legibilidade urbana e construção da imagem mental da cidade a partir de caminhos, limites, distritos, nodos e marcos.	Sustenta a análise da avenida como caminho estruturante, identificando marcos e pontos nodais relevantes para orientação, reconhecimento e pertencimento ao longo do eixo.
	Jan Gehl (2013)	Qualidade urbana vinculada à escala humana, à caminhabilidade, à permanência/encontro e à vitalidade observada nas práticas cotidianas; crítica a desenhos que privilegiam o fluxo motorizado e produzem descontinuidades.	Instrumentaliza a avaliação dos trechos quanto a condições para o pedestre (continuidade de calçadas, relação fachada e rua, travessias, sombreamento, permanência)
Paisagem Urbana	Gordon Cullen (2008)	Paisagem como experiência visual sequencial (visão serial); cidade como narrativa de episódios visuais; noções de ritmo, contraste, enquadramentos e composição sensorial.	Apoia a leitura da avenida como sequência de cenas urbanas (alternâncias, transições, contrastes), permitindo reconhecer heterogeneidades, justaposições e efeitos perceptivos associados às transformações do período.
	Kevin Lynch (1997)	Legibilidade como componente que também qualifica a leitura da paisagem (clareza do percurso e referências).	Funciona como articulação entre desenho urbano e paisagem: reforça como marcos/nodos estruturam a apreensão do percurso e favorecem a inteligibilidade do eixo
	Frederico de Holanda (2018)	Paisagem como expressão material de relações sociais, processos históricos e intervenções sucessivas; leitura da forma construída como registro de conflitos, desigualdades, projetos de cidade e camadas temporais.	Sustenta a interpretação da avenida como síntese de temporalidades, articulando intervenções, práticas e permanências; ajuda a ler a paisagem como registro material de decisões e usos que se acumulam no tempo.
	Lívia Dias de Azevedo (2010)	Paisagem como espaço de memória, cultura, imagens e identidade; integração de dimensões materiais e imateriais; leitura das visualidades e práticas urbanas como constitutivas do sentido de lugar	Fundamenta a leitura da Feira da Estação Nova como espaço de densidade cultural e simbólica, evidenciando permanências e significados que persistem em meio às reconfigurações do eixo.
Espaço Urbano	Roberto Lobato Corrêa (2005)	- Espaço urbano como construção social e histórica - Atores sociais na produção do espaço: Estado, mercado, grupos excluídos - Desigualdades, especulação e segregação como lógicas da configuração urbana	Fundamenta a análise dos agentes atuantes na transformação da avenida e os impactos socioespaciais gerados por suas ações ao longo do tempo.
	Milton Santos (1996)	Espaço como instância social; articulação entre processos locais e globais; contradições da modernidade	Sustenta a leitura da avenida como espaço que convive entre modernizações e permanências, refletindo lógicas de consumo, mobilidade e apropriação social.
	Flávio Villaça (2001)	- Estruturação intraurbana baseada na desigualdade de acesso à terra e à infraestrutura - Produção da segregação socioespacial nas cidades brasileiras	Apoia a interpretação da avenida como espaço marcado por disputas de uso, valorização fundiária e exclusão de grupos populares ao longo do tempo.
	Maria da Graça Rodrigues dos Santos (2002)	Modernização urbana por associação Estado-mercado; avenidas-eixo, legislação e terras como instrumentos de	Fornece modelo comparativo e categorias para ler a João Durval como corredor atravessado por intervenções e decisões

		reestruturação/valorização; deslocamento de centralidades e fragmentação	institucionais; orienta a análise documental (planos, leis, decretos) e a discussão crítica das contradições
Expansão Urbana	Milton Santos (1993)	Urbanização como processo seletivo e desigual, funcional às lógicas do capital; coexistência de formas e usos diferenciados; fragmentações e assimetrias como parte constitutiva do urbano.	Apoia a interpretação da avenida como expressão de lógicas econômicas e seletividade espacial, articulando valorização, adensamento comercial e heterogeneidade urbana no entorno.
	Ermínia Maricato (2001)	Urbanização brasileira marcada pela dissociação formal/informal e por um ordenamento seletivo associado à desigualdade estrutural; precarização como parte do modelo.	Fundamenta a análise das contradições entre modernização/valorização e permanência de usos populares, ajudando a ler a avenida como espaço onde desigualdade e informalidade se estruturam historicamente
	Raquel Rolnik (2015)	Crítica à financeirização e à cidade como ativo; políticas e projetos que direcionam investimentos e reconfiguram seletivamente o território	Sustenta a leitura crítica de intervenções/empreendimentos que intensificam valorização fundiária e requalificações seletivas, em contraste com permanências e usos populares.
	Nacelice Freitas (1998)	Expansão de Feira vinculada à industrialização e às políticas de desenvolvimento; incorporação acelerada de áreas e reorganização da ocupação por novos eixos.	Dá suporte empírico para situar a avenida no processo de passagem de condição periférica à de eixo estruturador/centralidade, articulando expansão urbana e reorientação de fluxos e usos.
Transformações e Permanências	Pedro Almeida de Vasconcelos (2016)	Leitura diacrônica: ciclos de modernização introduzem novas morfologias sem eliminar camadas anteriores; tensões entre inovação e continuidade histórico-espacial.	Estrutura a abordagem de transformações na avenida (1964–2024), apoiando a identificação de mudanças morfológicas/funcionais e seus efeitos sobre centralidades, usos e forma urbana.
	Aldo Rossi (2001)	Permanências: formas e traçados que, mesmo ressignificados, sobreviveram a sucessivas transformações e se convertem em fatos urbanos primários, portadores da memória coletiva. Destaca o papel tipológico e simbólico desses elementos na construção da identidade da cidade.	Fundamenta a leitura de permanências no eixo, em especial na relação entre mudanças de uso e continuidade morfológica/simbólica, sustentando o argumento sobre memória urbana associada à feira.
Vertentes Complementares	Henri Lefebvre (2001)	Espaço urbano como produção social atravessada por relações de poder; crítica a leituras que descolam forma/experiência das condições de produção; intervenções como parte de estratégias de reorganização e valorização	Introduz o contraponto crítico para evitar uma análise centrada apenas na forma/legibilidade, permitindo problematizar efeitos socioespaciais de intervenções, fluxos e reestruturações no eixo.
	Otilia Arantes (1998)	Crítica ao urbanismo/arquitetura quando subordinados a critérios de eficiência, visibilidade e consumo; problematização de abordagens formalistas/espetaculares dissociadas do social.	Apoia a discussão dos limites de leituras exclusivamente estético-perceptivas, qualificando a análise das transformações como processo também político-econômico, sem descartar os instrumentos do desenho/paisagem.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Os referenciais discutidos ao longo deste capítulo permitiram construir uma interpretação abrangente da Avenida João Durval Carneiro, considerando suas dimensões espaciais, sociais, simbólicas e históricas. As contribuições teóricas apresentadas oferecem suporte para analisar como as transformações urbanas e as permanências observadas na avenida se materializam no desenho urbano, na paisagem e nas dinâmicas diárias que estruturam sua vivência urbana.

3 A AVENIDA JOÃO DURVAL CARNEIRO NO DEBATE CIENTÍFICO

3.1 ESTADO DA ARTE E POSICIONAMENTO DA PESQUISA

A compreensão da Avenida João Durval Carneiro ganha sentido quando é situada no conjunto de pesquisas que vêm examinando as transformações urbanas de Feira de Santana a partir de suas ruas e avenidas. Esses espaços têm sido estudados como pontos de observação do modo como a cidade se expande, redefine formas, recebe intervenções públicas e preserva práticas construídos ao longo do tempo. Com isso, a literatura demonstra o paralelo entre planejamento urbano, dinâmicas econômicas e modos cotidianos de uso do espaço urbano.

Conforme Severino (2014), a revisão de literatura não se reduz ao levantamento de títulos e autores; envolve a leitura de como cada estudo define seu objeto, quais conceitos privilegia e que caminhos metodológicos adota. Esse movimento permite reconhecer o que já foi consolidado, o que permanece em discussão e quais temas ainda precisam de maior aprofundamento.

Nesse contexto, o estado da arte apresentado neste capítulo busca delimitar o campo teórico que envolve a Avenida João Durval Carneiro, em Feira de Santana (BA), com atenção aos processos de transformação e expansão urbanas e permanências em seu traçado. O levantamento bibliográfico volta-se à compreensão de como a produção acadêmica tem tratado as dinâmicas urbanas associadas a esse tipo de espaço, especialmente no intervalo temporal entre 1964, ano marcado pela desativação da Estação Ferroviária e pela redefinição funcional da área, e 2024.

Verifica-se que um conjunto de pesquisas desenvolvidas sobre Feira de Santana estuda avenidas e ruas centrais como objetos de análise, abordando-as como vetores de expansão, suportes de projetos de modernização, infraestruturas de circulação e espaços nos quais se manifestam disputas em torno da paisagem e do uso do solo. Ainda que os recortes e os enfoques adotados sejam diversos, tais estudos contribuem para a construção de um quadro interpretativo sobre as racionalidades que orientam as intervenções urbanas e seus efeitos na configuração da cidade.

Nesse sentido, o estado da arte aqui apresentado reúne produções que mencionam a Avenida João Durval Carneiro, assim como pesquisas centradas em outras avenidas de Feira de Santana que assumiram, em distintos momentos, papel relevante na reorganização do tecido urbano. Com isso, entende-se como as grandes vias urbanas têm sido mobilizadas como

categorias analíticas no debate acadêmico local, favorecendo a identificação de padrões recorrentes de transformação, reestruturação e permanência, sem restringir a leitura a um único caso isolado.

Embora haja estudos dedicados a ruas e avenidas de Feira de Santana, observa-se que a Avenida João Durval Carneiro aparece apenas como referência contextual, onde estas menções fornecem indícios sobre seu papel na estruturação da cidade, porém não constituem análises sistemáticas do seu processo específico de formação e transformações. Nesse sentido, permanece em aberto uma leitura aprofundada da avenida enquanto objeto central de investigação, capaz de articular sua história, suas reconfigurações morfológicas, seus usos e sua paisagem no recorte temporal desta pesquisa.

Ao adotar as avenidas como elemento de análise, a pesquisa reconhece que esses espaços articulam forma urbana, circulação, usos do solo e experiências cotidianas, constituindo suportes para a observação das mudanças e continuidades que marcam o processo de urbanização. A leitura da bibliografia possibilita identificar temas explorados, abordagens recorrentes e zonas de menor aprofundamento analítico, criando as condições para situar a contribuição específica desta pesquisa no interior do debate acadêmico.

Para explicitar este tópico, as pesquisas analisadas foram organizadas em blocos temáticos. Essa estratégia torna mais visível a lógica que estrutura a produção acadêmica, permitindo compreender como diferentes autores abordam problemas convergentes a partir de chaves interpretativas diversas. A organização em blocos também possibilita identificar recorrências, deslocamentos analíticos e lacunas que atravessam o debate, criando condições para situar o lugar desta pesquisa no conjunto das investigações sobre a cidade.

3.2 DESCRITORES ANALÍTICOS DA PESQUISA

A revisão da produção acadêmica que fundamenta este estado da arte foi conduzida a partir de um conjunto de descritores diretamente vinculados aos objetivos da pesquisa e às especificidades do recorte empírico adotado. Os termos utilizados nas buscas foram: expansão urbana, transformações urbanas, permanências urbanas, desenho urbano, paisagem urbana, Avenida João Durval Carneiro e Feira de Santana. A escolha desses descritores permitiu mapear produções acadêmicas que abordam, sob diferentes perspectivas, os processos de reorganização espacial, continuidade histórica e reconfiguração funcional associados às avenidas e aos principais espaços de circulação da cidade.

O descritor expansão urbana refere-se ao crescimento físico e funcional da cidade, geralmente associado à ampliação do perímetro urbano, à incorporação de novas áreas ao tecido consolidado e à redefinição dos padrões de uso e ocupação do solo. Conforme discute Maricato (2001), esse processo é fortemente condicionado por dinâmicas econômicas, decisões políticas e investimentos em infraestrutura. No caso da Avenida João Durval Carneiro, esse movimento se intensifica a partir da década de 1970, quando a via passa a concentrar serviços, atividades terciárias e fluxos associados à urbanização em curso.

Transformações urbanas diz respeito às mudanças morfológicas, funcionais e estruturais que incidem sobre o espaço urbano ao longo do tempo. Para Carlos (2011), essas transformações expressam a dinâmica da produção do espaço, materializando decisões de planejamento, interesses econômicos e práticas sociais. Ao longo de aproximadamente seis décadas, a Avenida João Durval Carneiro foi submetida a sucessivas intervenções como reestruturações viárias, implantação de viadutos, redefinição de usos e intensificação da circulação que alteraram sua configuração espacial e seu papel na cidade. Essas mudanças tornam a avenida um observatório das transformações urbanas em Feira de Santana.

O descritor permanências urbanas foi mobilizado para identificar estudos que abordam a continuidade de elementos físicos, simbólicos e funcionais no interior de processos de mudança. Rossi (2001) compreende as permanências como componentes que atravessam diferentes períodos históricos, mantendo significados e funções que contribuem para a construção da memória coletiva e da identidade urbana. Essa leitura é ampliada pela perspectiva de Santos (1996), ao enfatizar a coexistência de múltiplas temporalidades no espaço urbano. Na Avenida João Durval Carneiro, a presença da Feira da Estação Nova evidencia a convivência entre transformações recentes e continuidades históricas, aspecto fundamental para a análise proposta.

O desenho urbano refere-se à organização espacial das vias, das edificações, dos espaços públicos e à forma como esses elementos se articulam com os usos e a experiência dos usuários. Conforme Del Rio (1990), o desenho urbano influencia a legibilidade, a apropriação e a percepção dos espaços da cidade. A Avenida João Durval Carneiro, nesse sentido, pode ser compreendida como um traçado que foi sendo progressivamente reconfigurado por intervenções técnicas e funcionais, cujos efeitos incidem tanto na circulação quanto na forma de uso e reconhecimento do espaço ao longo do tempo.

O descritor paisagem urbana foi utilizado para abarcar estudos que tratam da dimensão visual, simbólica e sensível do espaço urbano, entendendo a paisagem como resultado da articulação entre elementos naturais, edificados, sociais e culturais. Para Corrêa (2004), a

paisagem expressa as marcas do tempo e das práticas sociais inscritas no território. No caso da Avenida João Durval Carneiro, a paisagem urbana revela a sobreposição de diferentes camadas temporais, nas quais coexistem intervenções recentes refletindo processos de reestruturação e continuidade.

Por fim, o descritor Avenida João Durval Carneiro foi empregado de forma direta nas buscas com o objetivo de identificar produções que mencionassem essa via específica, ainda que de modo pontual ou secundário. A presença do nome da avenida permitiu localizar estudos com recortes empíricos mais amplos relacionados ao planejamento urbano, à mobilidade, à história e às dinâmicas socioeconômicas de Feira de Santana nos quais a via aparece inserida em processos mais gerais de transformação da cidade.

A articulação entre esses descritores orientou a seleção das produções analisadas, possibilitando a construção de um panorama crítico sobre como as avenidas e os espaços de circulação têm sido tratados na produção acadêmica local. Esse conjunto de referências fundamenta a análise das transformações e permanências associadas à Avenida João Durval Carneiro, situando-a no interior dos debates mais amplos sobre urbanização, desenho urbano e paisagem em Feira de Santana.

A seguir, os trabalhos são apresentados segundo esses eixos analíticos, destacando-se, em cada bloco, os principais aportes teóricos, metodológicos e empíricos que contribuem para a compreensão das transformações e permanências urbanas em Feira de Santana e que oferecem subsídios para a análise da Avenida João Durval Carneiro.

Com o objetivo de organizar o levantamento bibliográfico realizado nas diferentes bases de dados consultadas, foi elaborado um quadro (quadro 2) onde foi apresentado um panorama quantitativo das produções identificadas a partir dos descritores adotados na pesquisa. O quadro permite visualizar o número inicial de trabalhos encontrados, os estudos considerados relevantes após a leitura dos títulos e resumos e aqueles pré-selecionados para compor a análise do estado da arte. Dessa forma, torna-se possível demonstrar o processo de seleção e filtragem das referências utilizadas ao longo da pesquisa.

Quadro 2 - Panorama quantitativo das pesquisas selecionadas

Base de Dados	Descritores	Teses	Dissertações	Artigos	Relevantes após leitura de título e resumo	Pré-Selecionados
UEFS	Expansão Urbana	6	115	-	8	7
	Transformações	1	128	-	2	2
	Transformações urbanas	2	115	-	10	10

	Av. João Durval Carneiro	9	132	-	3	3
	Desenho urbano	3	209	-	8	8
	Permanência	2	28	-	1	1
	Permanência urbana	3	119	-	7	7
SCIELO	Expansão Urbana	-	-	181	7	2
	Transformações	-	-	2506	-	-
	Transformações AND urbanas	-	-	67	11	2
	Av João Durval Carneiro	-	-	-	-	-
	Desenho urbano	-	-	25	5	2
	Permanências	-	-	123	-	-
	Permanências AND urbanas	-	-	4	1	1
OASIS BR	Expansão Urbana + Feira de Santana	-	-	5	1	1
	Transformações	7782	20290	14761	3	-
	Transformações AND urbanas	1280	3467	1711	15	5
	Av. João Durval Carneiro	-	-	-	-	-
	Desenho urbano	580	2378	901	29	1
	Permanências	4611	12647	10402	2	-
	Permanências AND urbanas	463	1272	551	6	1
UFBA	Expansão Urbana	1130	1909	100	3	2
	Transformações Urbanas	1139	1868	71	4	2
	Desenho Urbano	965	1409	64	12	2
	Permanências Urbanas	1019	1622	52	9	1
	Av João Durval Carneiro	77	61	-	3	-

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

Os dados apresentados no quadro mostram que descritores mais amplos, como transformações e desenho urbano, retornaram grande volume de resultados, exigindo refinamento analítico para identificação de estudos alinhados ao objeto da pesquisa. Por outro lado, observou-se número reduzido ou inexistente de trabalhos relacionados à Avenida João Durval Carneiro, aspecto que reforça a pertinência desta pesquisa e evidencia uma lacuna específica no debate acadêmico sobre a avenida.

3.3 PERCURSOS ACADÊMICOS

A seguir, apresenta-se uma síntese analítica dos principais trabalhos identificados, destacando de que modo cada contribuição fundamenta, complementa ou inspira o

desenvolvimento desta pesquisa. Os estudos foram distribuídos em blocos temáticos, de acordo com as aproximações conceituais, metodológicas e empíricas identificadas na produção acadêmica revisada. Durante o levantamento, observou-se que alguns trabalhos estavam presentes em mais de uma base de dados consultada, sendo, portanto, contabilizados nas diferentes plataformas. Contudo, embora mantidos na contagem geral para preservar a fidedignidade dos resultados do mapeamento, tais trabalhos não foram analisados em duplicidade, evitando assim a sobreposição de interpretações no corpo do estado da arte.

3.3.1 Planejamento urbano, mobilidade e expansão urbana

Um primeiro conjunto de pesquisas concentra-se na relação entre planejamento urbano, estrutura viária e expansão da cidade. A dissertação de Ákila Soares de Britto (2001), *Planejamento e mobilidade urbana em Feira de Santana-BA: estrutura viária e vias de expansão*, constitui referência para compreender a influência do planejamento urbano na conformação territorial e nas dinâmicas de mobilidade do município. A partir da análise de planos diretores, mapas e dados sobre mobilidade, o autor indica que a expansão urbana foi orientada, prioritariamente, por uma lógica de rodoviarização.

Essa diretriz, ao privilegiar o desenvolvimento de grandes avenidas, condicionou a organização espacial, a distribuição das atividades econômicas e os fluxos populacionais. Para esta pesquisa, o trabalho de Britto (2001) é relevante por permitir contextualizar a Avenida João Durval Carneiro como resultado de decisões estratégicas de planejamento, além de orientar a análise crítica sobre seus impactos socioeconômicos e de mobilidade.

No mesmo campo analítico, o trabalho de Mariana Sousa de Andrade (2018), *Avenida Nóide Cerqueira no traçado urbano da cidade de Feira de Santana, Bahia*, investiga a implantação da Avenida Nóide Cerqueira como vetor contemporâneo de expansão urbana, evidenciando seu papel na indução de novas ocupações, na valorização fundiária e na emergência de centralidades fora do núcleo tradicional da cidade. A autora lança mão de estudo de caso, análise de mapas e entrevistas para demonstrar como a implantação da avenida promoveu não apenas mudanças físicas, mas também a redistribuição de fluxos, o surgimento de novas centralidades e o deslocamento de atividades e redefinição de conexões intraurbanas.

O modelo metodológico adotado por Andrade (2018) constitui referência para esta pesquisa, sobretudo ao articular desenho viário, expansão territorial e transformações socioeconômicas, permitindo estabelecer paralelos interpretativos com os processos observados na Avenida João Durval Carneiro.

Quadro 3 – Síntese bloco-Planejamento urbano, mobilidade e expansão urbana

Elementos de análise	Britto (2001) Planejamento e mobilidade urbana em Feira de Santana-BA	Andrade (2018) A Avenida Nóide Cerqueira no traçado urbano
Foco analítico	relação entre planejamento urbano, sistema viário e expansão da cidade	papel da Avenida Nóide Cerqueira na reestruturação urbana recente
Metodologia	análise de planos diretores, mapas, legislação e dados de mobilidade	estudo de caso, análise cartográfica, entrevistas e trabalho de campo
Justificativa	necessidade de avaliar consequências da priorização rodoviarista	ausência de estudos específicos sobre a avenida recém-implantada
Objetivo	compreender os efeitos da estrutura viária sobre mobilidade e ordenamento urbano	analisar impactos da implantação da avenida sobre centralidades e uso do solo
Relevância para esta pesquisa	contextualiza a formação da malha de grandes avenidas onde se insere a João Durval	oferece modelo metodológico de análise de avenidas como vetores de transformação

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

Os trabalhos reunidos neste bloco demonstram que as grandes avenidas desempenham papel importante na reorganização urbana de Feira de Santana, atuando como vetores de expansão, circulação e centralidades. As abordagens analisadas também oferecem referências metodológicas para entender a Avenida João Durval Carneiro a partir das relações entre mobilidade, planejamento urbano e transformações espaciais.

3.3.2 Intervenções urbanas, imagem da cidade e reconfiguração do centro

Outro conjunto de estudos dedica-se à análise de intervenções urbanas e seus efeitos sobre a imagem da cidade. A dissertação de Bárbara Karolynne de Souza Nery (2023), “Feira de Santana: o redesenho e a (re)construção da imagem” da cidade a partir do Projeto Novo Centro (2020–2022), examina o Projeto Novo Centro enquanto política pública de requalificação do núcleo histórico-comercial.

A autora mostra que as intervenções promovidas pelo projeto operam uma reconfiguração do espaço público por meio da reorganização da paisagem, da padronização visual e da redefinição dos usos do centro tradicional. Embora as mudanças tenham produzido melhorias físicas, o estudo aponta existência de conflitos entre os objetivos institucionais de modernização e a permanência de práticas associadas ao comércio popular.

Essa discussão é relevante para o presente trabalho, pois oferece elementos para compreender como intervenções urbanas de requalificação incidem sobre avenidas consolidadas, produzindo deslocamentos funcionais na leitura da cidade.

Quadro 4 - Síntese bloco-Intervenções urbanas, imagem da cidade

Elementos de análise	Nery (2023) – Projeto Novo Centro
Foco analítico	reconfiguração do centro tradicional e produção da imagem urbana
Metodologia	entrevistas, análise documental, registros visuais
Justificativa	necessidade de analisar intervenções recentes de requalificação urbana
Objetivo	compreender impactos do Projeto Novo Centro na paisagem e nas práticas sociais
Relevância para esta pesquisa	explica como políticas públicas incidem sobre avenidas centrais, incluindo Getúlio Vargas e Senhor dos Passos

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

As pesquisas discutidas evidenciam que intervenções urbanas e projetos de requalificação alteram a configuração física da cidade e também influenciam a forma como os espaços são percebidos, utilizados e apropriados socialmente. Essas reflexões contribuem para analisar os impactos das transformações urbanas sobre avenidas e sobre a construção da imagem urbana em Feira de Santana.

3.3.3 Paisagem urbana, memória e identidades locais

As dimensões simbólicas e afetivas da cidade são aprofundadas em pesquisas que abordam a paisagem urbana como construção histórica e cultural. Nesse sentido, destaca-se o trabalho de Lívia Dias de Azevedo (2010), “Feira de Santana: entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas”. A autora analisa como registros fotográficos, relatos e documentos históricos contribuem para a formação da paisagem cultural da cidade entre as décadas de 1950 e 2009.

A autora utiliza análise de fotografias, relatos e registros históricos para mapear como as memórias visuais coletivas e individuais contribuem para a formação da paisagem cultural da cidade. Azevedo (2010) mostra que, mesmo diante de intensas transformações materiais, certos marcos simbólicos e práticas urbanas persistem no imaginário local. Essa abordagem fortalece a análise das permanências ao oferecer instrumentos para compreender como a paisagem se articula na leitura da cidade.

Nessa mesma perspectiva, a dissertação de Sidiney de Araujo Oliveira (2010), “Desenhando a ideia de uma Avenida Feliz: imagens das histórias e memórias da Avenida Senhor dos Passos”, evidencia que intervenções urbanísticas, quando desconsideram dimensões sociais e culturais, podem fragilizar vínculos históricos. O autor trabalha com entrevistas,

registros iconográficos e memórias orais para compreender como sentidos e práticas se reconfiguram, sem se extinguir, diante de transformações físicas.

A tese de Nilo Teixeira (2025), dedicada à trajetória profissional do engenheiro José Joaquim Lopes de Brito, reconstrói a participação desse engenheiro em diferentes frentes do planejamento urbano e da gestão municipal, evidenciando sua contribuição para a elaboração de plantas, projetos e intervenções que incidiram diretamente sobre o traçado viário e sobre a organização do desenho urbano feirense. O estudo demonstra que a atuação de José Joaquim Lopes de Brito articulou atividades técnicas, administrativas e políticas, contribuindo para a constituição de uma lógica de ordenamento que orientou o crescimento da cidade ao longo do século XX. Ao analisar mapas, relatórios, legislações e documentos institucionais, a pesquisa deste autor evidencia que decisões relativas ao traçado de avenidas, parcelamento do solo e expansão do perímetro urbano resultaram de dinâmicas espontâneas de crescimento e também da ação consciente de profissionais envolvidos na formulação de projetos e políticas urbanas.

A presença de Lopes de Brito na história da cidade se inscreve também na infraestrutura viária da cidade de Feira de Santana. No cruzamento entre as avenidas Getúlio Vargas e João Durval Carneiro, situa-se o Viaduto Engenheiro José Joaquim Lopes de Brito, equipamento urbano que leva o nome do engenheiro em homenagem à sua trajetória profissional e à sua importância para a configuração do espaço urbano da cidade.

Essa abordagem é relevante para o presente trabalho porque permite compreender a formação dos eixos viários principais, perspectiva que contribui para situar a Avenida João Durval Carneiro dentro de uma história mais ampla de intervenções que, ao longo de décadas, estruturaram sistemas de circulação, induziram novas ocupações e redefiniram a imagem e a funcionalidade da cidade.

Nesse horizonte, a dissertação de Taianne Maia (2018), “Memória e patrimônio industrial em Alagoinhas: um estudo sobre a antiga estação ferroviária”, examina os sentidos atribuídos a um edifício ferroviário desativado e as disputas em torno de sua requalificação. A autora combina análise documental, entrevistas e leitura morfológica para discutir como diferentes projetos de intervenção tratam a preservação de valores históricos, identitários e simbólicos. Embora estude outro município, o trabalho oferece referencial para a análise do antigo conjunto ferroviário de Feira de Santana e de sua relação com a Avenida João Durval Carneiro, ao evidenciar que intervenções sobre patrimônios ferroviários podem resultar em descaracterização, perda de referências e ressignificações nem sempre consensuais. Essa discussão ilumina a leitura das permanências e das rupturas associadas à antiga estação, hoje

com a arquitetura completamente modificada, no contexto da ambiência urbana analisada nesta pesquisa.

Quadro 5 - Síntese bloco-Paisagem urbana, memória e identidades locais

Elementos de análise	Azevedo (2010) – Memórias visuais	Oliveira (2010) – Avenida Senhor dos Passos	Maia (2018) – memória ferroviária em Alagoinhas	Teixeira (2025) – arquitetura residencial e atuação de J. J. Lopes de Brito
Foco analítico	paisagem cultural e memórias visuais	memórias e histórias da Avenida Senhor dos Passos	disputas em torno da estação ferroviária	produção arquitetônica residencial e atuação profissional de Lopes de Brito
Metodologia	análise iconográfica e documental	entrevistas, iconografia, relatos orais	entrevistas, documentos, leitura morfológica	pesquisa documental, análise de projetos arquitetônicos, levantamento histórico
Justificativa	ausência de estudos sobre memória visual urbana	importância histórica da avenida para identidade urbana	requalificação de patrimônio industrial	lacuna na historiografia da arquitetura feirense e na compreensão da atuação na formação urbana
Objetivo	compreender a construção da paisagem de Feira	analisar permanências em avenida	interpretar valores atribuídos ao patrimônio ferroviário	analisar a contribuição de Lopes de Brito para a arquitetura e para o desenvolvimento urbano da cidade
Relevância para esta pesquisa	fundamenta leitura da memória urbana e da paisagem	demonstra permanências em avenidas	oferece paralelo metodológico para antiga estação da João Durval	contribui para analisar agentes técnicos e processos que influenciaram o desenho urbano e a formação de eixos viários da cidade

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

Em conjunto, os estudos apresentados reforçam a importância da memória, das imagens e das práticas culturais na constituição da paisagem urbana. As abordagens analisadas contribuem para perceber como permanências simbólicas continuam presentes mesmo diante das transformações físicas e funcionais da cidade.

3.3.4 Avenidas de Feira de Santana: intervenções e permanências

Um bloco específico de estudos contribui diretamente para a leitura das avenidas (Figura 3) como espaços privilegiados de leitura das transformações urbanas em Feira de Santana. Esses

trabalhos constituem referência para a análise da Avenida João Durval Carneiro ao evidenciar como vias importantes concentram usos, simbolismos, conflitos e reestruturações ao longo do tempo.

Figura 3 – Principais avenidas de Feira de Santana/Bahia



Fonte: My Maps (2025), adaptado pela autora

Avenida Senhor dos Passos

A Avenida Senhor dos Passos ocupa posição singular na história urbana de Feira de Santana, sendo reconhecida pela literatura como um espaço fortemente associado à formação

do núcleo tradicional da cidade e à consolidação de práticas comerciais, religiosas e de sociabilidade ao longo do século XX. Diferentemente de vias implantadas em contextos recentes de expansão urbana, sua importância decorre da continuidade de usos e significados que se sedimentaram ao longo do tempo.

A dissertação de Sidiney de Araújo Oliveira (2010), “Desenhando a ideia de uma Avenida Feliz”, oferece uma leitura aprofundada desse processo ao analisar as transformações ocorridas na avenida entre 1977 e 2003. O autor demonstra que a Avenida Senhor dos Passos passou por deslocamentos funcionais expressivos, especialmente a transição de um perfil residencial de maior prestígio para uma configuração progressivamente orientada ao comércio e aos serviços. Essas mudanças são interpretadas em articulação com alterações na paisagem urbana, na forma das edificações e nos modos de apropriação do espaço.

Do ponto de vista metodológico, o trabalho destaca-se por articular entrevistas, registros iconográficos e memórias orais como instrumentos de análise, permitindo compreender permanências que não se explicam exclusivamente por critérios formais ou funcionais. Oliveira (2010) evidencia que, mesmo diante de intervenções e reconfigurações urbanas, a avenida preserva referências simbólicas e afetivas que sustentam seu reconhecimento como lugar de memória coletiva. Essa abordagem contribui para a pesquisa ao reforçar a importância de considerar dimensões subjetivas e culturais na análise de permanências urbanas.

A Avenida Senhor dos Passos também aparece na dissertação de Bárbara Karolynne de Souza Nery (2023) como parte do conjunto de logradouros abrangidos pelo Projeto Novo Centro, iniciativa institucional voltada à requalificação da área central da cidade. Essa inserção indica que a avenida, além de seu valor histórico e simbólico, integra estratégias contemporâneas de reordenamento urbano, aspecto que evidencia a sobreposição de temporalidades e racionalidades de intervenção sobre um mesmo espaço.

Avenida Getúlio Vargas

A Avenida Getúlio Vargas ocupa lugar recorrente nos estudos sobre o centro urbano de Feira de Santana, sendo associada à circulação intensa, à concentração de atividades comerciais e à construção de uma imagem urbana vinculada à modernização. Embora nem sempre seja o recorte empírico exclusivo dos estudos, sua presença é frequente nas análises sobre políticas de requalificação e reorganização do centro.

Na dissertação de Nery (2023), o Projeto Novo Centro é examinado como uma intervenção institucional que incide diretamente sobre ruas e avenidas centrais, entre elas a

Avenida Getúlio Vargas, com o objetivo de redefinir usos, reorganizar fluxos e reconfigurar a paisagem urbana. A autora registra que o projeto foi lançado em 2013 e que suas etapas mais recentes passaram a ser executadas a partir de 2021, estruturando-se como política pública orientada por discursos de revitalização, ordem urbana e valorização estética do centro.

A análise evidencia que as intervenções ultrapassam as melhorias físicas e produzem efeitos sobre as práticas cotidianas e sobre a permanência de usos tradicionais. A reorganização do espaço público, a padronização visual e a redefinição das funções comerciais tensionam formas históricas de ocupação e sociabilidade, revelando conflitos entre projetos institucionais e usos consolidados. Para a presente pesquisa, essa discussão é importante por demonstrar como políticas de requalificação operam sobre avenidas centrais, produzindo rearranjos funcionais e simbólicos que impactam a leitura da cidade.

A dimensão cultural e imagética da Avenida Getúlio Vargas também é abordada por Azevedo (2010), ao analisar fotografias, registros visuais e memórias urbanas de Feira de Santana entre as décadas de 1950 e 2009. A autora evidencia que a avenida integra repertórios visuais recorrentes da cidade, constituindo referência simbólica na construção da paisagem urbana e no imaginário coletivo. Essa leitura contribui para compreender a avenida como parte de uma paisagem cultural que articula materialidade, memória e representação.

Avenida Nóide Cerqueira

A Avenida Nóide Cerqueira é tratada pela literatura como uma via recente, associada à expansão urbana e à reorientação espacial de Feira de Santana em direção a áreas anteriormente pouco ocupadas. A dissertação de Mariana Sousa de Andrade (2018) constitui a principal referência acadêmica sobre esse logradouro, ao investigá-lo como objeto empírico e analítico.

Segundo a autora, a avenida foi inaugurada em 2014, possui aproximadamente 8 km de extensão e estabelece conexão direta entre a BR-324 e o Anel de Contorno, desempenhando papel estratégico no sistema viário urbano. A pesquisa demonstra que sua implantação desencadeou processos acelerados de valorização fundiária, atração de empreendimentos imobiliários e reorganização dos fluxos urbanos, contribuindo para a formação de novas centralidades.

Andrade (2018) observa, ainda, que à época do desenvolvimento da pesquisa havia escassez de estudos acadêmicos dedicados especificamente à Avenida Nóide Cerqueira, o que reforça o caráter exploratório e pioneiro de sua investigação. Metodologicamente, o trabalho combina análise cartográfica, levantamento fotográfico e observação de campo, oferecendo um

modelo analítico aplicável a outros logradouros quando o interesse recai sobre os efeitos urbanos de infraestruturas recentes.

Para a presente dissertação, a Avenida Nóide Cerqueira funciona como contraponto temporal e espacial à Avenida João Durval Carneiro. Enquanto a Nóide se estrutura como via implantada no século XXI, com transformações concentradas em curto intervalo de tempo, a João Durval Carneiro apresenta um processo mais longo e estratificado, marcado por sucessivas fases de reconfiguração desde a década de 1960. Essa comparação contribui para evidenciar diferentes ritmos de transformação e distintas formas de permanência no tecido urbano feirense.

3.3.5 Uso do solo, comércio popular e práticas econômicas

Outro eixo relevante da produção acadêmica refere-se às transformações no uso do solo e às dinâmicas do comércio popular. O trabalho de Bethsaide Souza Santos (2019), “Passado e futuro de Feira de Santana (BA): modelagem da dinâmica espacial do uso do solo entre 2000 e 2022”, emprega técnicas de modelagem espacial baseadas em geoprocessamento e autômatos celulares para analisar as mudanças no uso do solo e simular cenários de expansão urbana. Os resultados demonstram tanto a emergência de novas áreas quanto a persistência de espaços tradicionais, mesmo sob intensas pressões de urbanização. A aplicação desses métodos oferece dados e abordagens para a análise empírica das transformações físicas na Avenida João Durval Carneiro, possibilitando o mapeamento das mudanças e a identificação de permanências ao longo do eixo.

Complementarmente, a relação entre desenho urbano, memória visual e reorganização dos usos urbanos é aprofundada por Amanda Maracajá Vaz de Lima Queiroz (2013) em: “Da rua para o shopping Feiraguay: desenho urbano e memória visual do comércio popular em Feira de Santana, BA (1970-2012)”. A autora observa que a transferência e formalização do comércio popular no Shopping Feiraguay produziu mudanças no desenho urbano e nas práticas coletivas. Esse enfoque é útil para o presente estudo ao evidenciar que, mesmo diante de mudanças físicas significativas e funcionais, como os elementos da tradição se reorganizam frente às transformações do espaço urbano.

A dissertação de Cláudio Ressurreição dos Santos (2009), “Interações espaciais e as redes entre o comércio de hortaliças do Centro de Abastecimento e os supermercados da cidade de Feira de Santana”, aprofunda a compreensão das dinâmicas econômicas e dos fluxos de abastecimento ao tratar o Centro de Abastecimento como nó de uma rede de comercialização que articula produção, distribuição e consumo em escalas local e regional. A partir de uma

abordagem centrada nas interações espaciais, o autor demonstra como a reorganização do comércio atacadista e varejista de hortaliças redefine percursos, hierarquias e centralidades na cidade. Essa perspectiva é relevante para esta pesquisa porque contribui para situar a Feira da Estação Nova e a Avenida João Durval Carneiro em um contexto mais amplo de circulação de mercadorias e de estruturação de centralidades comerciais regionais.

Do mesmo modo, a dissertação de Alessandra Oliveira Araújo (2006), as relações espaciais e a rede de comercialização do feijão entre o Centro de Abastecimento de Feira de Santana e a Região Sisaleira, analisa a constituição de uma rede de comercialização de alimentos que conecta o Centro de Abastecimento aos municípios produtores da região sisaleira. Ao enfatizar fluxos, escalas e articulações territoriais, a autora evidencia o papel de Feira de Santana como polo de redistribuição regional e como espaço de comando econômico. A incorporação dessa leitura ao presente estudo reforça a compreensão da Avenida João Durval Carneiro e da Feira da Estação Nova não apenas como espaços de comércio local, mas como partes de um sistema mais amplo de circulação de bens, pessoas e rendas, o que qualifica a análise de suas permanências socioeconômicas no tecido urbano.

Quadro 6 - Síntese bloco-Uso do solo, comércio popular e práticas econômicas

Elementos de análise	Bethsaide Santos (2019)	Queiroz (2013) Comércio popular/Feiraguay	Araújo (2006) – rede do feijão	Ressurreição (2009) – rede de hortaliças
Foco analítico	modelagem da dinâmica espacial do uso do solo em Feira de Santana	comércio popular e deslocamento da rua para o shopping Feiraguay	relações espaciais e rede de comercialização do feijão entre o Centro de Abastecimento e a Região Sisaleira	Redes de comercialização de hortaliças entre CAF e supermercados
Metodologia	SIG, modelagem espacial e séries temporais	análise iconográfica, documental e leitura do desenho urbano	análise socioespacial, dados secundários e documentos sobre fluxos de comercialização	entrevistas com comerciantes, análise de fluxos, dados secundários e análise espacial
Justificativa	necessidade de compreender tendências recentes de expansão	entender efeitos da reorganização do comércio popular no desenho urbano	relevância econômica e territorial da cadeia do feijão	importância do Centro de Abastecimento na rede de abastecimento hortifrutigranjeiro
Objetivo	identificar e projetar tendências de uso do solo entre 2000 e 2022	analisar impactos do Feiraguay sobre o	compreender articulações espaciais de redes de comercialização	compreender interações espaciais entre o Centro de

		comércio popular e a morfologia		Abastecimento e os supermercados
Relevância para esta pesquisa	oferece base empírica para entender padrões de uso do solo ao longo da João Durval	mostra como práticas comerciais alteram, mas também preservam, elementos do desenho urbano	ajuda a interpretar expansão e pressão imobiliária na área da avenida	evidencia que as transformações no entorno decorrem do traçado viário, e também dos fluxos econômicos e comerciais

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

As pesquisas reunidas neste bloco demonstram que as transformações no uso do solo e nas práticas relacionadas ao comércio produzem impactos diretos sobre o desenho urbano, os fluxos econômicos e as formas de ocupação da cidade. Ao mesmo tempo, mostram que determinadas práticas populares permanecem e se reorganizam mesmo em contextos de modernização e reestruturação urbana.

3.3.6 Estado, políticas urbanas e historicidade das transformações

A dimensão institucional das transformações urbanas é abordada por Diego Carvalho Corrêa (2012), em “O futuro do passado: uma cidade para o progresso e o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971)”, onde realiza uma investigação histórica e urbanística sobre o período de gestão de João Durval Carneiro à frente da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, entre os anos de 1967 e 1971. O estudo examina políticas de modernização e intervenções urbanas implementadas nesse contexto, tendo como foco os discursos de progresso e as estratégias de transformação do espaço urbano. Por meio de análise documental, registros históricos e fontes oficiais, Corrêa (2012) demonstra como o projeto de cidade moderna se materializou em obras viárias, alterações na paisagem e reconfigurações dos fluxos urbanos.

O autor sugere que tais transformações, baseadas em ideais desenvolvimentistas, influenciaram a estrutura urbana, mas também produziram contradições e resistências, especialmente em relação aos modos tradicionais de uso e apropriação do espaço. O trabalho é importante ao fornecer um panorama histórico do contexto de modernização que moldou a cidade, permitindo compreender as origens das dinâmicas de transformação e as permanências institucionais, físicas e simbólicas presentes no traçado urbano ao longo das décadas seguintes.

Neste mesmo eixo, o trabalho de Larissa Penelu Bitencourt Pacheco (2009), “Trabalho e costume de feirantes de alimentos: pequenos comerciantes e regulamentações do mercado em Feira de Santana (1960–1990)”, investiga as práticas, rotinas e desafios enfrentados pelos pequenos feirantes ao longo de três décadas marcadas por transformações urbanas e sucessivas intervenções regulatórias. A autora utiliza metodologia qualitativa, com base em entrevistas, relatos orais e análise de documentos oficiais, para reconstruir as estratégias de adaptação desses trabalhadores diante de processos de modernização, mudanças na legislação municipal e políticas públicas voltadas à organização dos mercados e feiras livres.

O texto revela as formas de resistência e negociação dos feirantes frente às alterações urbanas e evidencia elementos de permanência cultural, social e econômica no cotidiano da feira. A análise é relevante ao expor a dimensão das permanências (costumes, práticas e redes de sociabilidade) que persistem mesmo diante das pressões de transformação da cidade. Reforça a importância das feiras populares enquanto espaços de identidade e tradição, conectando passado e presente nos processos de configuração urbana.

A tese de Mayara Mychella Sena Araújo (2016), “A produção do espaço urbano periférico e a questão habitacional em Feira de Santana”, amplia essa discussão ao analisar a articulação entre políticas habitacionais, mercado imobiliário e produção de periferias urbanas no município. Com base em referenciais como a teoria da produção do espaço e a crítica à mercantilização da moradia, a autora examina empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida e seus impactos sobre a estrutura socioespacial. O estudo demonstra que as políticas habitacionais recentes contribuíram para a consolidação de periferias marcadas por vulnerabilidades, ao mesmo tempo em que reforçaram a centralidade de eixos viários estruturantes. Para a presente pesquisa, esse aporte é fundamental ao permitir relacionar a Avenida João Durval Carneiro às dinâmicas de expansão periférica e às estratégias estatais de produção do espaço, evidenciando como decisões de política urbana reverberam na configuração da avenida e em seus usos cotidianos.

Também inserida nesse eixo, a dissertação de Paula Leilane Oliveira Celestino (2014), *Requalificação urbana e as ações do Estado no bairro Lagoa Grande em Feira de Santana/BA: a intervenção do PAC*, discute a atuação do Estado em projetos de requalificação urbana financiados pelo Programa de Aceleração do Crescimento. A autora analisa o caso do bairro Lagoa Grande, examinando tanto os objetivos declarados de melhoria urbanística e ambiental quanto os efeitos concretos sobre o território e sobre as populações residentes. Ao articular análise documental, trabalho de campo e leitura crítica dos resultados da intervenção, o estudo evidencia tensões entre promessas de modernização, interesses imobiliários e permanência de

desigualdades socioespaciais. A incorporação dessa reflexão à presente pesquisa contribui para a compreensão crítica de intervenções recentes no entorno da Avenida João Durval Carneiro, indicando que obras de requalificação e de infraestrutura podem produzir rearranjos urbanos seletivos, nem sempre alinhados às necessidades dos grupos populares que utilizam a Feira da Estação Nova e o corredor viário analisado.

Quadro 7 - Síntese bloco-Estado, políticas urbanas e historicidade das transformações

Elementos de análise	Corrêa (2012) Governo João Durval	Pacheco (2009) Feirantes de alimentos	Araújo (2016) Espaço periférico e habitação	Celestino (2014) Requalificação urbana / PAC Lagoa Grande
Foco analítico	projeto de cidade moderna e discursos de progresso	trabalho, costumes e regulamentações que envolvem feirantes em Feira de Santana	produção do espaço urbano periférico e políticas habitacionais em Feira de Santana	ações do Estado e requalificação urbana no bairro Lagoa Grande
Metodologia	pesquisa histórica e documental, análise de fontes oficiais	pesquisa qualitativa com entrevistas, relatos orais e análise de documentos institucionais	análise documental, dados de políticas habitacionais, leitura socioespacial	análise documental, trabalho de campo, entrevistas e leitura crítica da intervenção
Justificativa	período-chave de intervenções viárias e de modernização na cidade	investigar práticas de trabalho e costumes dos feirantes diante das transformações urbanas e das regulamentações institucionais	relevância da questão habitacional e dos programas recentes (MCMV)	necessidade de avaliar efeitos concretos das obras do PAC sobre território e população
Objetivo	compreender o projeto de modernização urbana na gestão João Durval	compreender as estratégias de adaptação e permanência dos feirantes frente às mudanças urbanas e às regulações do mercado	analisar a articulação entre política habitacional, mercado imobiliário e periferias	discutir em que medida a requalificação financiada pelo PAC altera condições urbanas e sociais
Relevância para pesquisa	relaciona-se ao recorte temporal da Avenida João Durval Carneiro	contribui para compreender as permanências socioeconômicas e culturais associadas às feiras livres e ao comércio popular	permite relacionar a João Durval às dinâmicas de expansão periférica e às estratégias estatais de produção do espaço	fornece chave crítica para ler intervenções recentes no entorno da João Durval e seus efeitos seletivos sobre grupos populares

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

Os estudos analisados demonstram que as políticas públicas, as intervenções estatais e os projetos de modernização exercem influência sobre a produção do espaço urbano. Ao mesmo

tempo, revelam que essas transformações convivem com permanências sociais, culturais e econômicas que continuam estruturando dinâmicas urbanas em Feira de Santana.

3.3.7 Contribuições complementares e articulações teórico-metodológicas

Outros trabalhos situados fora do recorte direto de Feira de Santana, ampliam o quadro analítico ao tratar de temas como valorização do solo, desenho urbano, políticas públicas, vulnerabilidades socioespaciais e permanências em contextos de transformação. Em conjunto, essas contribuições oferecem parâmetros teóricos e metodológicos que dialogam com a análise das transformações e permanências associadas à Avenida João Durval Carneiro.

A análise do impacto de grandes empreendimentos comerciais sobre a valorização do solo urbano é apresentada no artigo de Cerqueira, Santos e Conceição (2023), “Influência do Boulevard Shopping de Feira de Santana/BA na valorização do solo urbano”. Os autores empregam métodos quantitativos, com análise de preços imobiliários e localização, para demonstrar como a implantação do shopping gerou novas centralidades e intensificou processos de transformação no entorno imediato. Os resultados encontrados fundamentam a compreensão dos efeitos de grandes investimentos sobre a dinâmica socioeconômica e a valorização do solo, elementos centrais para a análise da Avenida João Durval Carneiro no que tange a impactos recentes de modernização e reestruturação urbana.

Como estudo comparativo, destaca-se o artigo de Leitões (2016), “Permanências e transformações no espaço público: o caso da Rua XV de Novembro em Curitiba”, que examina, a partir de métodos documentais, entrevistas e observação participante, as relações entre usos tradicionais, intervenções urbanas e valores simbólicos em espaço público consolidado. O texto evidencia confrontos entre conservação e renovação, destacando a importância dos elementos identitários. A abordagem oferece subsídios teóricos e metodológicos para o estudo das permanências e transformações na Avenida João Durval Carneiro, reforçando a importância de articular tradição, usos sociais e modernização no contexto local.

A historicidade das intervenções estatais e sua influência sobre a expansão urbana são discutidas por Santo (2012) em “A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940–2010)”. A autora, por meio de pesquisa histórica e documental, demonstra como as políticas públicas e ações governamentais definiram padrões de ocupação, circulação e expansão, afetando diretamente a configuração das principais vias urbanas. Tal perspectiva aprofunda a compreensão sobre o papel do Estado nas definições que incidiram sobre a Avenida

João Durval Carneiro, permitindo contextualizar tanto as transformações quanto as permanências verificadas ao longo de décadas.

Já o artigo de Brito e Freitas (2023), “Planejamento e mobilidade urbana em Feira de Santana-BA: estrutura viária, identidade e patrimônio territorial”, discute os desafios de compatibilizar crescimento urbano, modernização viária e preservação da identidade/patrimônio territorial. Os autores, utilizando análise documental e entrevistas, reforçam o argumento de que, mesmo em contextos de grandes transformações, elementos identitários e de pertencimento podem se manter e desempenhar papel estratégico na coesão urbana. Essa reflexão é fundamental para abordar, no presente estudo, a Feira da Estação Nova como elemento de permanência e de resistência em meio às transformações da Avenida João Durval Carneiro.

O artigo de Rodrigues, Flórez, Frenkel e Portugal (2014), “Indicadores do desenho urbano e sua relação com a propensão a caminhada”, investiga como características do desenho urbano influenciam o comportamento dos pedestres e a propensão à caminhada nas cidades. Os autores adotam abordagem quantitativa, analisando indicadores como densidade, conectividade viária, uso misto do solo e acessibilidade, e correlacionam esses fatores à intensidade do deslocamento a pé. Os resultados demonstram que determinadas configurações urbanas favorecem práticas mais saudáveis, mobilidade ativa e maior vitalidade urbana. Para esta pesquisa, este artigo oferece subsídios ao discutir como transformações no traçado viário e no uso do solo impactam diretamente as dinâmicas de circulação e apropriação do espaço, especialmente em eixos como a Avenida João Durval Carneiro, onde o estímulo (ou não) à mobilidade ativa pode demonstrar permanências ou rupturas no cotidiano urbano.

No texto “Planejamento e desenho urbanos: uma conciliação possível?” Montezor e Bernardini (2019) discutem a relação, às vezes conflituosa, entre planejamento estratégico e práticas projetuais do desenho urbano. Por meio de revisão teórica e análise crítica de casos, os autores destacam que o alinhamento entre planejamento e desenho pode ser um desafio, mas também um potencial para a construção de cidades mais funcionais. Ressaltam que a conciliação desses campos depende da adoção de abordagens interdisciplinares e colaborativas, superando dicotomias tradicionais. Essa discussão é importante para a pesquisa na discussão entre planejamento racional, interesses econômicos e as práticas reais de ocupação e vivência urbana.

O artigo “As transformações da paisagem urbana do bairro Nossa Senhora das Dores no município de Santa Maria/RS”, de Pires, Almeida, Alves, Dotto, Ziemann e Souto (2016) explora, a partir de análise histórica, iconográfica e cartográfica, as mudanças ocorridas no

bairro ao longo do tempo. O estudo evidencia como transformações físicas, funcionais e simbólicas redesenharam a paisagem, mas também como alguns elementos e práticas se mantêm, configurando permanências importantes. Metodologicamente, utilizam análise documental, entrevistas e mapeamento. Este aporte é extremamente relevante para a pesquisa, pois oferece exemplos e procedimentos para mapear e interpretar as transformações e permanências ao longo do tempo em espaços urbanos específicos, exatamente como proposto em relação à Avenida João Durval Carneiro.

O trabalho de Santos (2020), “A atuação da Companhia de Desenvolvimento da Área Metropolitana (CODEM): transformações, permanências e descontinuidades no planejamento urbano em Belém”, aborda a influência de órgãos gestores na conformação urbana, discutindo como intervenções institucionais podem gerar avanços, rupturas e também ressurgimentos de práticas e padrões urbanos. A análise é apoiada em revisão de documentos, entrevistas e estudo de políticas públicas. Para a pesquisa, o texto contribui ao evidenciar o papel das instituições e programas de gestão urbana na produção de permanências e descontinuidades, permitindo reflexões sobre como decisões políticas e de gestão impactam diretamente as avenidas e seus usos ao longo do tempo.

Em “Urbanização, vulnerabilidade, resiliência: relações conceituais e compreensões de causa e efeito”, Cabral e Cândido (2019) discutem, de modo teórico e também conceitual, como processos de urbanização, exclusão social e capacidade de resiliência das cidades se articulam. O artigo constrói um quadro analítico sobre vulnerabilidades socioespaciais e propõe indicadores para avaliar a resiliência urbana diante das transformações. Esta abordagem se mostra importante para a pesquisa, pois oferece fundamentos para analisar não apenas as mudanças físicas, mas também as permanências de vulnerabilidades e desigualdades ao longo de grandes eixos urbanos.

O texto “Transformações urbanas em São Paulo”, de Ruivo e Francisco (2015), faz uma análise crítica das grandes transformações na estrutura urbana da metrópole paulista, colocando em foco mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo, deslocamento de centralidades, verticalização e requalificação de áreas. Utilizando pesquisa histórica e análise espacial, os autores mostram como essas dinâmicas convivem com permanências estruturais e desigualdades socioespaciais. A discussão serve de base comparativa para a pesquisa ao mostrar que, mesmo em contextos de muitas transformações, certas estruturas e práticas urbanas resistem e continuam a moldar a vida das cidades, o que pode ser observado também em Feira de Santana.

Por fim, em “Transformações na estrutura urbana e desigualdades sociais: reflexões a partir da trajetória de Salvador”, Moreira e Arantes (2022) realizam uma análise sobre como transformações urbanas se relacionam com a reprodução de desigualdades sociais na capital baiana. A partir de revisão histórica, análise cartográfica e estatística, os autores demonstram que, apesar de intervenções e modernizações, a estrutura das desigualdades persiste, produzindo novas formas de segregação. Estas reflexões são pertinentes à pesquisa, já que permitem compreender como permanências e transformações coexistem e se expressam também nas dinâmicas da Avenida João Durval Carneiro, tanto do ponto de vista físico quanto socioeconômico.

Quadro 8 - Síntese bloco-Contribuições complementares

Elementos de análise	Cerqueira; Santos; Conceição (2023)	Leitoles (2016)	Santos (2012)	Brito & Freitas (2023)	Rodrigues et al. (2014)
Foco analítico	efeitos do Boulevard Shopping na valorização do solo	permanências e transformações na Rua XV de Novembro	Estado, águas e expansão urbana em Feira	mobilidade, identidade e patrimônio territorial	desenho urbano e propensão à caminhada
Metodologia	análise quantitativa, preços imobiliários, georreferenciamento	entrevistas, observação, análise documental	pesquisa histórica e documental	entrevistas e documentos	indicadores urbanos e análise estatística
Justificativa	ausência de estudos empíricos sobre efeito do shopping	caso referência nacional de rua tradicional requalificada	debate sobre papel do Estado no crescimento urbano	tensão entre desenvolvimento e identidade territorial	necessidade de indicadores objetivos
Objetivo	medir impacto de grande empreendimento na dinâmica urbana	discutir identidade, permanência e intervenção	compreender expansão urbana e ação estatal	discutir compatibilização entre mobilidade e patrimônio	avaliar como forma urbana influencia mobilidade ativa
Relevância para esta pesquisa	ajuda a entender impacto do shopping na João Durval	oferece comparação metodológica com a Av João Durval	contextualiza expansão e intervenções viárias	sustenta debate permanência × transformação	auxilia análise do caminhar na avenida estudada

Fonte: Elaborado pela Autora, 2025

Dessa forma, a produção acadêmica revisada permite identificar que as transformações e permanências na configuração urbana de Feira de Santana resultam da interação entre decisões de planejamento, dinâmicas econômicas, intervenções estatais, requalificações, forças

de mercado e, sobretudo, da resistência de elementos simbólicos e de práticas coletivas. O diálogo com esses estudos confere bons elementos teóricos e metodológicos à análise da Avenida João Durval Carneiro, assegurando uma abordagem integrada e crítica sobre as contradições do desenvolvimento urbano feirense.

4 TRANSFORMAÇÕES URBANAS: A AVENIDA EM MOVIMENTO

Segundo Santos (1993), o desenvolvimento urbano brasileiro a partir da segunda metade do século XX esteve associado ao avanço da industrialização, à expansão das infraestruturas técnicas que sustentam o funcionamento da cidade, como sistemas viários, redes de transporte, energia, abastecimento, comunicação e serviços urbanos e à consolidação de cidades médias como polos articuladores de serviços e comércio. Como discute o autor, esse processo ocorreu produzindo desigualdades no acesso aos benefícios da urbanização e na distribuição de infraestruturas e equipamentos.

As transformações urbanas são entendidas, neste estudo, como processos históricos por meio dos quais se alteram a forma construída, os usos do solo, as infraestruturas e as práticas sociais que organizam o ambiente urbano. Tais processos não se realizam por substituições imediatas, mas por mudanças sucessivas que reconfiguram o espaço urbano de maneira desigual, acumulativa e muitas vezes conflituosa.

Ao longo dessas transformações, estruturas, práticas e formas provenientes de períodos anteriores podem permanecer ativas, não como continuidade estável, mas como elementos tensionados pelas novas lógicas de produção do espaço. Essa leitura permite compreender a cidade como resultado de processos históricos que se sobrepõem no tempo, nos quais decisões políticas, investimentos em infraestrutura e estratégias econômicas produzem efeitos duradouros na organização espacial (Vasconcelos, 2016; Santos, 1996).

O recorte temporal adotado, de 1964 a 2024, corresponde a um período decisivo na reconfiguração urbana de Feira de Santana e de suas principais vias estruturadoras da circulação urbana. A década de 1960 marca a transição entre um período em que o sistema ferroviário exercia papel relevante na organização da circulação regional e a consolidação do modelo rodoviário como principal base da mobilidade de pessoas e mercadorias. Essa mudança decorre das políticas nacionais de integração territorial, da priorização dos investimentos em infraestrutura viária e da progressiva perda de importância econômica do transporte ferroviário no Brasil. Como resultado, alteram-se de forma significativa as dinâmicas de circulação, a localização das atividades econômicas e os padrões de expansão da mancha urbana, sobretudo em cidades que ocupam posição estratégica na rede regional, como Feira de Santana (Zorzo, 2005).

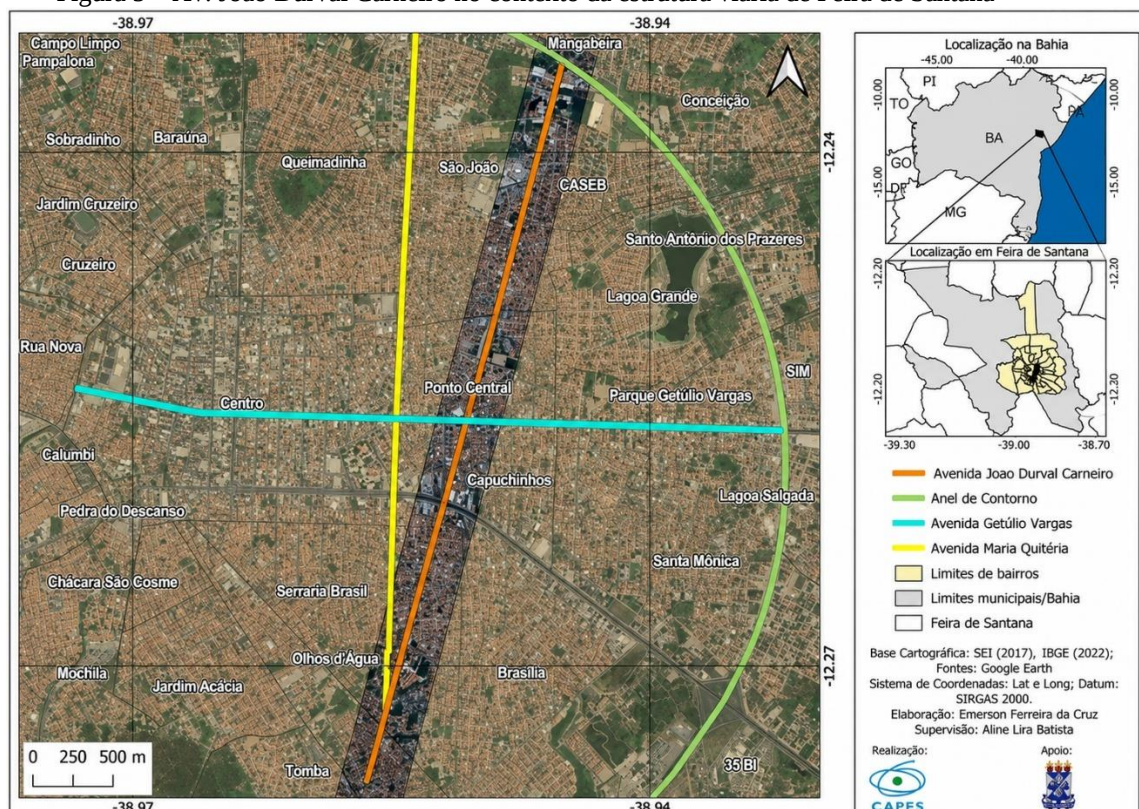
Antes da consolidação do modelo rodoviário, Feira de Santana já ocupava posição importante nos sistemas de circulação que estruturavam o território baiano. A inserção da

fortalecimento das funções comerciais e de serviços da cidade, estimulou a implantação de novas infraestruturas viárias e induziu a redefinição dos eixos de crescimento urbano.

A ampliação das conexões rodoviárias reforçou o papel de Feira de Santana como ponto de passagem e distribuição de fluxos regionais, favorecendo a concentração de atividades econômicas ao longo dos principais corredores de circulação e consolidando a cidade como entroncamento rodoviário entre o Recôncavo, o Sertão e o litoral baiano (Freitas, 1998; Santos, 1993). A Avenida João Durval Carneiro se insere nesse processo como um dos eixos que materializam, no desenho urbano, a incorporação dessa lógica rodoviária ao tecido da cidade.

A figura 5 apresenta a inserção da avenida João Durval Carneiro em um contexto mais amplo, evidenciando sua posição na malha viária de Feira de Santana e suas conexões com o anel de contorno e com as principais avenidas da cidade. Essa representação permite compreender a avenida como parte de um sistema urbano articulado às redes regionais de circulação, que conectam o recôncavo, o portal do sertão e as rodovias federais, condição que sustenta o papel estratégico de Feira de Santana como centro regional de comércio, serviços e logística (IBGE, 2020).

Figura 5 – Av. João Durval Carneiro no contexto da estrutura viária de Feira de Santana



Fonte: Fontes: SEI (2017), IBGE (2022), Google Earth, 2025 modificado por Emerson Cruz

No contexto baiano, Freitas (1998) demonstra que a política de modernização industrial, intensificada a partir da década de 1970, especialmente com a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS), criado em 1970 e consolidado ao longo das décadas seguintes, contribuiu para a reorganização econômica de Feira de Santana, promovendo a diversificação da base produtiva e a atração de novos empreendimentos industriais e de serviços. Esse processo repercutiu diretamente na expansão física da cidade e na reconfiguração de suas principais avenidas, ao induzir a abertura de novas frentes urbanas, a ampliação da infraestrutura viária e a redefinição dos eixos de crescimento, entre eles a Avenida João Durval Carneiro.

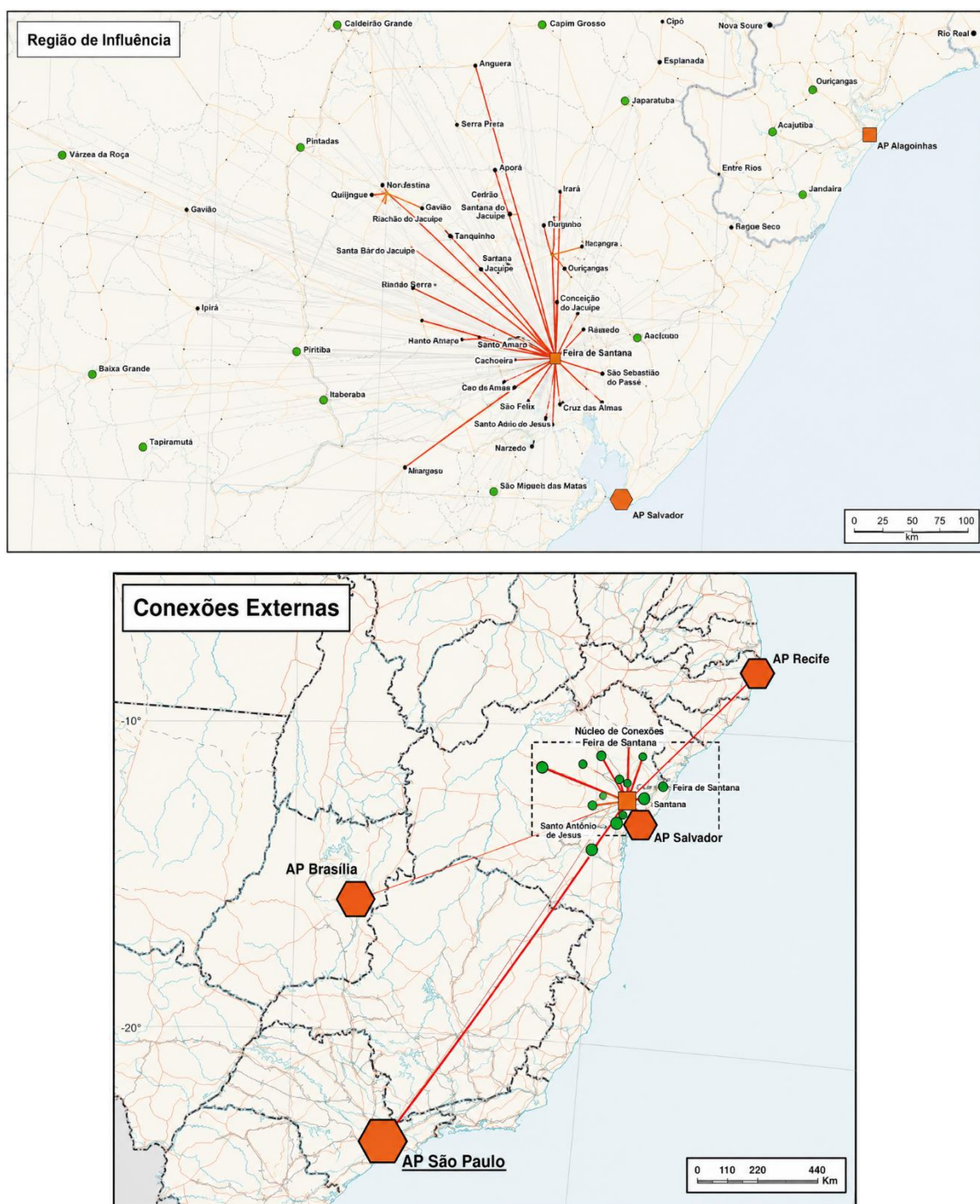
De acordo com o estudo Regiões de Influência das Cidades (REGIC 2018), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE (2020), Feira de Santana é classificada como capital regional B (2B), exercendo influência sobre um conjunto de municípios do seu entorno e articulando fluxos intermunicipais de bens, pessoas e serviços. A figura 6 apresenta o município e sua área de influência direta, evidenciando sua posição estratégica na rede urbana baiana.

De acordo com o estudo Regiões de Influência das Cidades, Feira de Santana é classificada como capital regional B (2B), exercendo influência sobre um conjunto de municípios do seu entorno e articulando fluxos intermunicipais de bens, pessoas e serviços. Apresenta o município e sua área de influência direta, evidenciando sua posição estratégica na rede urbana baiana.

O mapa evidencia a área de influência de Feira de Santana, na qual o município aparece como centro urbano de hierarquia superior em relação aos demais centros que compõem sua rede de dependência funcional. Os traços irradiados representam os principais fluxos em direção ao município, associados ao acesso a serviços de média e alta complexidade, comércio especializado e atividades administrativas.

A partir da representação cartográfica do REGIC 2018, observa-se que a área de influência de Feira de Santana abrange municípios situados no recôncavo baiano e estendendo-se ainda para o conjunto de cidades do portal do sertão e interior baiano, além de alcançar vínculos funcionais com porções do semiárido, como Irecê. Essa configuração espacial indica que a centralidade de Feira de Santana não se restringe ao seu entorno imediato, mas se projeta sobre diferentes espaços do território baiano. Tal quadro confirma a posição geográfica estratégica do município e sua condição de principal entroncamento rodoviário do estado, articulando fluxos que conectam a região metropolitana de Salvador, o recôncavo e o semiárido baiano (IBGE, 2020).

Figura 6 - Feira de Santana como Capital Regional B (2B) segundo o REGIC 2018



Fonte: IBGE, Regiões de Influência das Cidades 2018.

O mapa também mostra que a centralidade de Feira de Santana ultrapassa a escala regional imediata. O quadro de conexões externas apresentado no REGIC demonstra articulações com centros urbanos de maior hierarquia, como Salvador, Recife, Brasília e São Paulo, revelando a inserção do município em redes mais amplas de circulação econômica, logística e de serviços. Essa condição reforça o papel de Feira de Santana como cidade

intermediária, capaz de articular fluxos entre diferentes escalas e de concentrar funções urbanas que extrapolam os limites do território regional imediato. Os fluxos representados no mapa irradiam-se de forma concentrada em direção ao município, reforçando sua condição de ponto de convergência regional. Essa configuração contribuiu para o fortalecimento de eixos urbanos internos voltados à circulação, ao comércio e aos serviços, contexto no qual se insere a Avenida João Durval Carneiro.

A rede viária desempenhou papel decisivo nesse processo e, conforme analisa Zorzo (2005), a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário redefiniu o papel das cidades médias no Brasil, convertendo-as em nós logísticos. Feira de Santana foi afetada por essa reestruturação, dada sua localização no cruzamento da BR-116, BR-324, BR-101 e do anel de contorno. Essa condição reforçou o adensamento de atividades ao longo das principais avenidas e orientou processos de expansão urbana.

A avenida Getúlio Vargas, principal eixo leste oeste da cidade, constitui estrutura longitudinal de organização do centro urbano, conectando o setor central ao Anel de Contorno e reunindo atividades comerciais e serviços. A avenida Maria Quitéria, por sua vez, consolidou-se como importante via transversal, articulando bairros residenciais e áreas de expansão, ao mesmo tempo em que atraiu usos comerciais e equipamentos urbanos diversificados. (Figura 5).

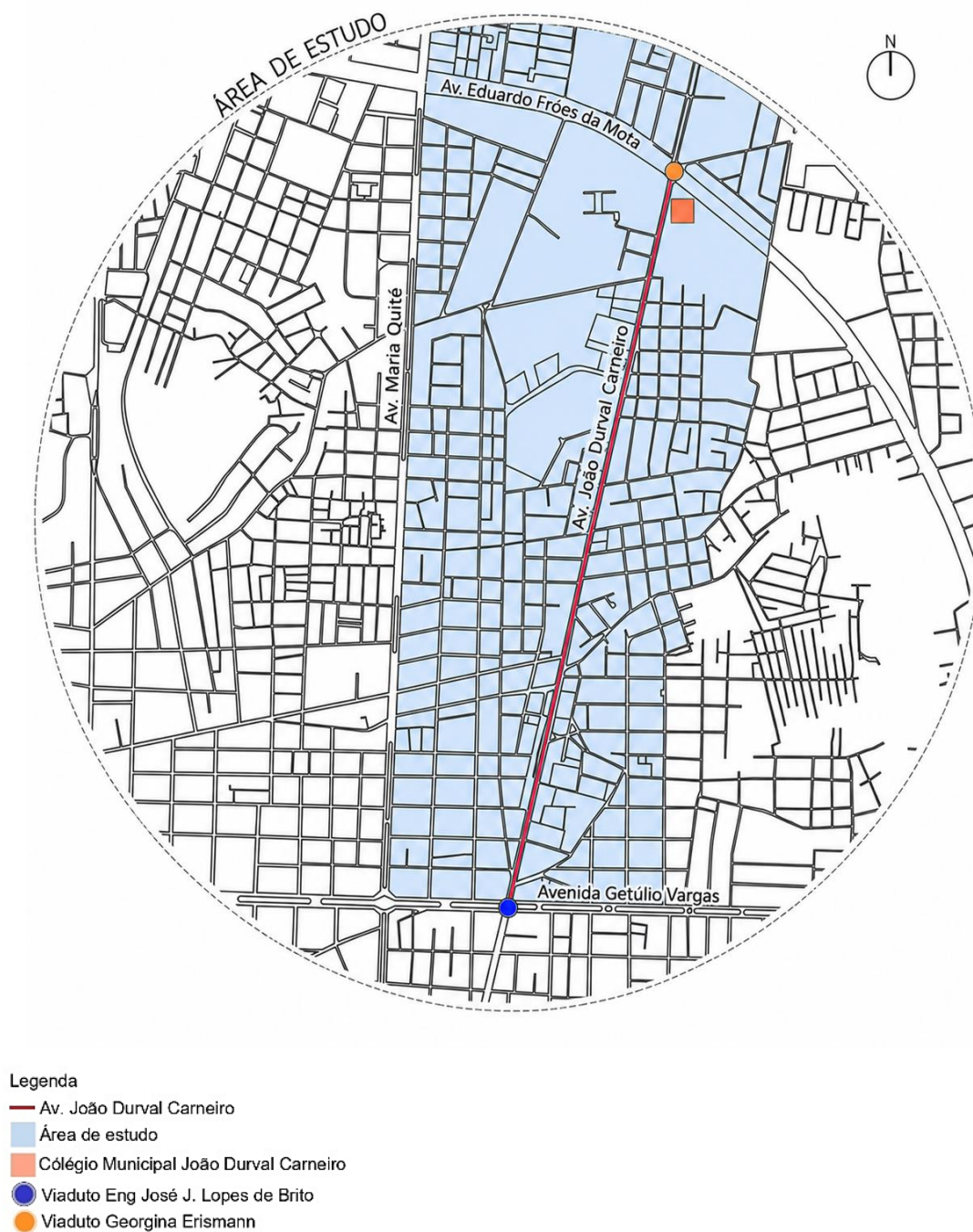
A avenida João Durval Carneiro se insere nesse contexto como um eixo cuja trajetória expressa os conflitos entre modernização urbana, expansão imobiliária e permanência de práticas econômicas e sociais. Ao longo das últimas seis décadas, a via passou por intervenções viárias, recebeu equipamentos públicos e privados de grande porte e tornou-se suporte para novos circuitos de consumo, serviços e mobilidade. Paralelamente, atividades comerciais, como a feira da Estação Nova e os circuitos populares⁷ de abastecimento, permaneceram ativas no entorno da avenida, produzindo uma paisagem marcada pela sobreposição de lógicas econômicas, formas de uso e temporalidades urbanas distintas (Santos, 1996).

A análise desenvolvida neste capítulo relaciona dimensões históricas, espaciais e funcionais por meio de uma leitura cartográfica e documental das intervenções realizadas ao longo da avenida João Durval Carneiro entre 1964 e 2024. O trecho delimitado para análise estende-se desde as proximidades do Anel de Contorno, nas imediações do Colégio Municipal

⁷ Neste trabalho, os circuitos populares de abastecimento referem-se às práticas comerciais vinculadas ao pequeno comércio, às feiras livres, aos vendedores informais e às formas tradicionais de circulação de mercadorias e consumo cotidiano, integrando o chamado circuito inferior da economia urbana, caracterizado por atividades de menor capitalização e forte presença nas dinâmicas urbanas locais (SANTOS, 2023).

João Durval Carneiro, até o viaduto Engenheiro José Joaquim Lopes de Brito, que conecta a avenida à Avenida Getúlio Vargas. A Figura 7 apresenta este recorte espacial considerado na pesquisa.

Figura 7 - Mapa de Feira de Santana - Área de Estudo



Fonte: Arquivo AutoCad da Prefeitura de Feira de Santana, editado pela autora (2025)

O exame dos mapas de expansão urbana, das transformações viárias, da implantação de equipamentos e das mudanças nos usos do solo permite identificar como decisões políticas,

investimentos públicos e privados e práticas cotidianas se materializaram no desenho urbano da avenida, revelando tanto os vetores de modernização quanto as permanências que estruturam a vida cotidiana e a memória do lugar.

4.1 – A Avenida João Durval no sistema urbano de Feira de Santana

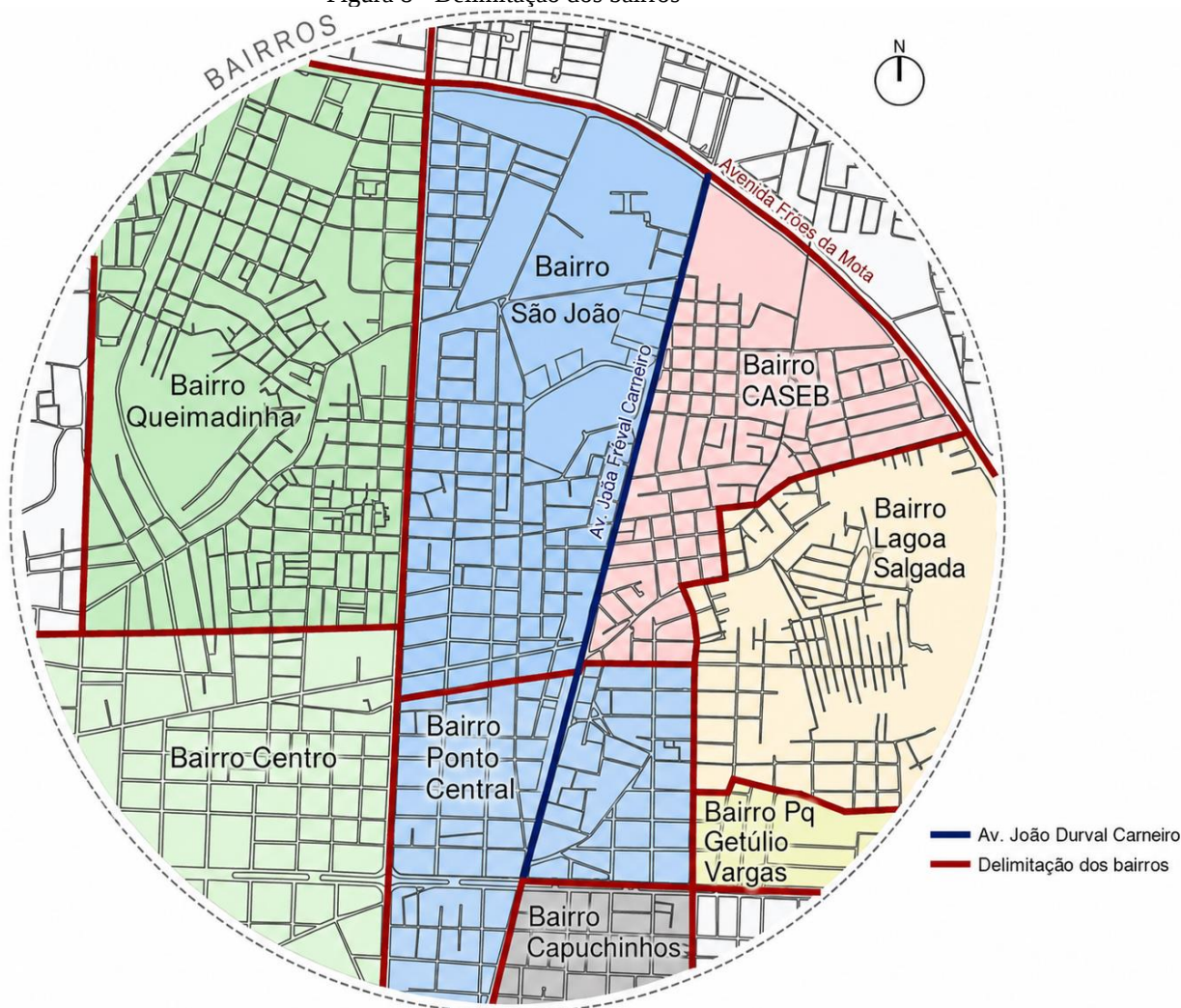
A avenida João Durval Carneiro integra o conjunto de vias que estruturam a circulação e a organização funcional de Feira de Santana que se conecta com áreas consolidadas do núcleo urbano a setores situados em direção ao anel de contorno (avenida Eduardo Fróes da Mota), estabelecendo vínculos com as rodovias federais que configuram a posição estratégica do município no território baiano, especialmente a BR-324 e a BR-116 (Zorzo, 2014; IBGE, 2020).

A inserção no sistema viário confere à avenida um papel de articulação entre diferentes partes da cidade, favorecendo a localização de atividades comerciais, serviços e equipamentos públicos ao longo de seu percurso, em consonância com o padrão de crescimento das cidades médias brasileiras sob a hegemonia do transporte rodoviário (Villaça, 2001).

A figura 8 apresenta o traçado da avenida João Durval Carneiro indicando sua extensão, direção predominante e os bairros por ela tangenciados. A leitura revela que a avenida conecta áreas associadas ao centro urbano a setores que passaram a concentrar a expansão residencial, comercial e de serviços a partir da segunda metade do século XX.

As transformações ocorridas ao longo da avenida João Durval Carneiro articulam-se à história da ferrovia em Feira de Santana. Segundo Zorzo (2014), a implantação do ramal de Feira de Santana da Estrada de Ferro Central da Bahia foi autorizada em 1865 e concluída ao tráfego em 1875, sendo oficialmente inaugurada em 1876. A ligação ferroviária tinha como finalidade principal o transporte de pessoas e mercadorias entre Cachoeira e Feira de Santana, integrando a cidade às redes comerciais regionais e ao porto de Cachoeira. A ferrovia desempenhou papel fundamental na hierarquia urbana regional, dinamizando a economia local e reforçando o caráter de entreposto comercial do município.

Figura 8 - Delimitação dos bairros



Fonte – Elaborado pela autora, 2025

A primeira estação ferroviária localizava-se na área central da cidade, nas proximidades da atual Catedral de Santana (figura 9), onde hoje se encontra o Feiraguay⁸ e com isso consolidou um padrão de centralidade associado aos fluxos ferroviários, contribuindo para a expansão urbana no entorno imediato do núcleo histórico. Em momento posterior, foi implantada uma segunda estação, denominada Estação Nova, situada às margens da atual Avenida João Durval Carneiro, nas imediações do bairro Ponto Central (Freitas, 2014). A Estação Nova integrou o traçado ferroviário urbano nos anos finais de funcionamento do ramal, tornando-se referência espacial para a ocupação do setor norte do perímetro urbano.

⁸ O Feiraguay é um espaço de comércio popular localizado no centro de Feira de Santana, funciona sobre o antigo pátio ferroviário onde foi a primeira estação de trem da cidade, nas proximidades da Igreja Matriz de Senhora Sant'Ana. O local reúne atividades comerciais variadas, organizadas em boxes internos, e constitui uma das principais referências do comércio informal e popular do município.

Figura 9 - Primeira estação ferroviária – atrás da Igreja Matriz



Fonte: Memórias de Feira de Santana⁹

A desativação da ferrovia em 1964 representa um marco decisivo nesta pesquisa, pois sinaliza a transição entre o modelo ferroviário e a progressiva hegemonia do transporte rodoviário em Feira de Santana. Esse processo insere-se em uma dinâmica mais ampla, de escala nacional, caracterizada pelo declínio do sistema ferroviário e pela reorientação dos investimentos públicos em direção à infraestrutura rodoviária. Conforme analisa Zorzo (2000), a ferrovia passou a perder espaço diante do transporte rodoviário em razão de sua menor flexibilidade operacional, dos maiores custos de manutenção e da incapacidade de responder com agilidade às novas demandas de circulação de mercadorias e pessoas, em um contexto de crescente expansão territorial e econômica. A esse quadro, pode ser atribuída também a escolha estatal em concentrar recursos na abertura e melhoria das rodovias, o que contribuiu para a reorganização dos sistemas de circulação e das dinâmicas econômicas no país.

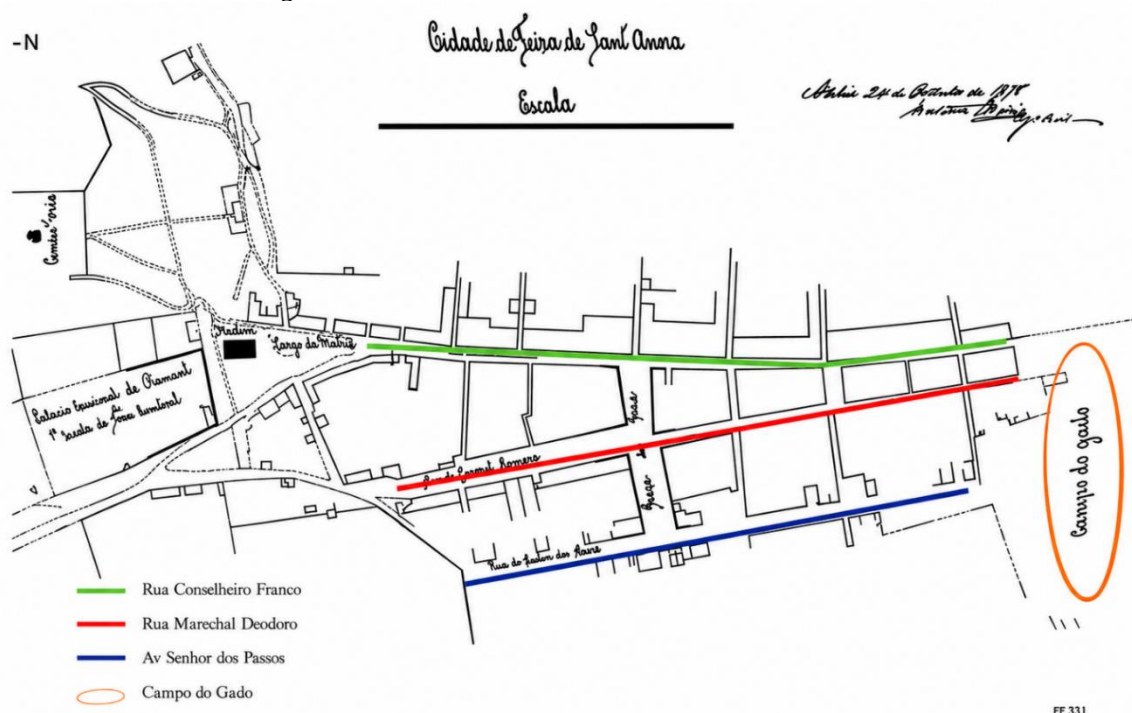
Nesse processo, a expansão do transporte rodoviário se apoiou em direções de circulação e em cidades que já haviam sido estruturadas pela ferrovia. Os caminhos anteriormente utilizados pelo trem e as áreas que concentravam atividades comerciais e de abastecimento continuaram a orientar os deslocamentos, agora reorganizados por meio de

⁹ Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1307372951390409&set=pb.100063531505525.-2207520000&type=3>. Acesso em 05. Fev 2025

estradas, avenidas e do transporte sobre pneus. Assim, a mudança não significou a criação de um novo território, mas a reorganização de uma base já existente, adaptada a formas de circulação mais rápidas, flexíveis e compatíveis com a expansão urbana observada a partir da segunda metade do século XX.

É a partir dessa continuidade histórica que a leitura cartográfica da cidade ganha sentido. A planta da cidade de Feira de Santana de 1876 (figura 10), elaborada por Frederico Merei¹⁰, registra o núcleo urbano a partir do qual a cidade se constituiu. Trata-se de um documento técnico que representa os primeiros arruamentos, quarteirões e edificações que organizaram a forma urbana no final do século XIX.

Figura 10 - Planta da cidade de Feira de Santana em 1876



Fonte: Oliveira, A. M. de; Oliveira, L. N. A. de; Santana, L. das N.; Brito, C. A. O. Sensoriamento remoto aplicado à delimitação de centros históricos. RGSA – Revista de Gestão Social e Ambiental, v. 17, n. 1, 2023.

Na planta é possível identificar o conjunto de ruas e espaços que formavam esse núcleo fundador: o entorno da igreja de Santana, a antiga rua Direita (atual Conselheiro Franco), a rua do Meio (atual Marechal Deodoro), a praça da Matriz e os primeiros quarteirões comerciais.

¹⁰ Frederico Merei foi o engenheiro contratado pelo governo da Província da Bahia, em 1878, para elaborar estudos técnicos destinados à implantação de um sistema de transporte por bondes em Feira de Santana. Embora o projeto não tenha sido executado, Merei produziu levantamentos e uma planta da cidade que destaca o núcleo urbano da época, constituindo um registro importante da organização espacial de Feira de Santana no final do século XIX (Freitas, 2014)

Esse conjunto corresponde ao tecido urbano que constitui a base material sobre a qual a cidade se estruturou e a partir da qual se projetaram suas transformações. Nesse mesmo espaço inicial já se encontravam inscritas as funções que deram sentido econômico e urbano à cidade.

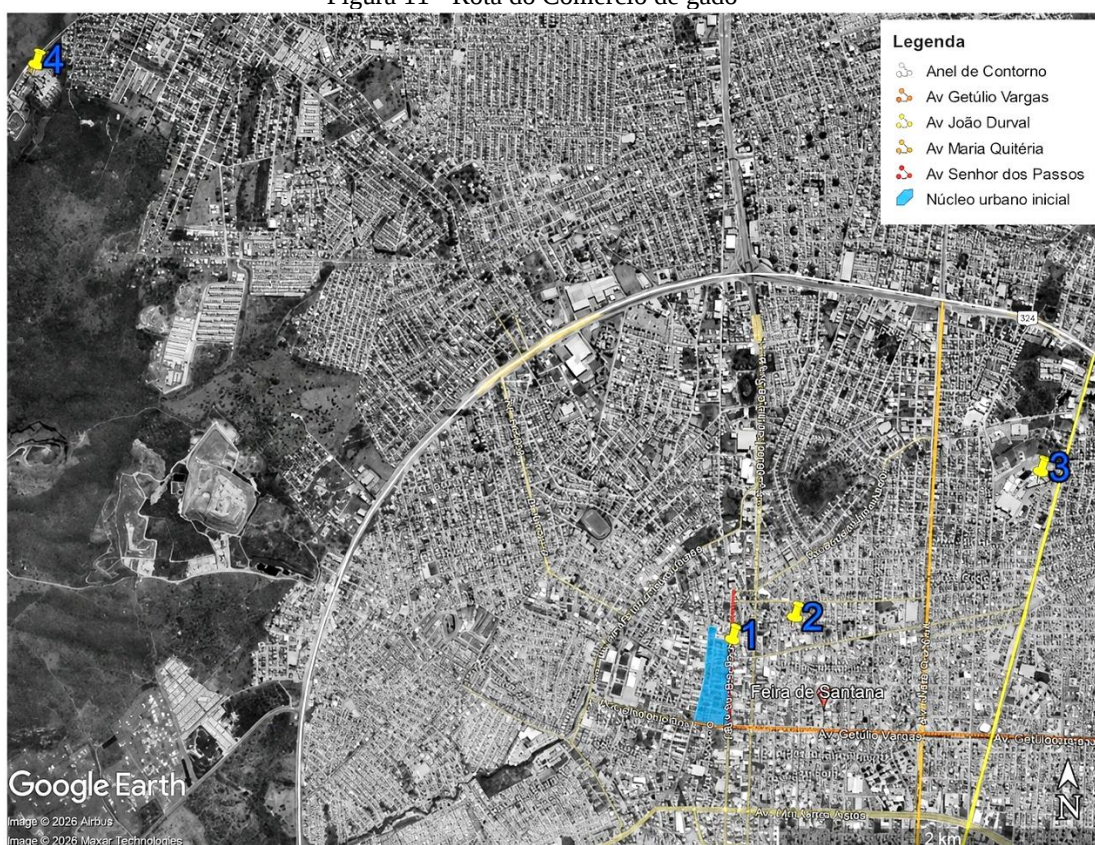
É também nessa planta que se identifica o Campo do Gado, denominado à época Campo da Gameleira, localizado na área hoje correspondente à Praça do Nordeste (figura 11 – marcador nº 1). A sua presença no interior do núcleo urbano indica que a comercialização de gado fazia parte da rotina da cidade desde sua origem, organizando fluxos, atividades de apoio e a própria ocupação do espaço. A feira de gado não se situava fora da cidade: ela integrava o seu funcionamento com as rotas comerciais ao cotidiano urbano (Almeida, 2008).

A presença do comércio de gado passou a gerar conflitos com as demais funções da cidade. Segundo Mamona (2018), o crescimento da feira foi tão expressivo que o comércio de gado passou a se sobrepor fisicamente à feira-livre, compartilhando o mesmo espaço com barracas, vendedores e produtos de abastecimento urbano.

Ainda de acordo com a autora, a convivência entre a feira de gado e a feira livre se manteve até as décadas de 1930 e 1940, quando foram implantados os Currais Modelo, localizados na atual rua Santos Dumont, na quadra onde hoje se encontra o Fórum Filinto Bastos e o Museu de Arte Contemporânea (figura 11 – marcador nº 2), como parte de uma política de racionalização, fiscalização sanitária e disciplinamento do comércio de gado. O objetivo era afastar o manejo dos animais das áreas mais valorizadas do centro e reduzir os conflitos urbanos associados à atividade.

Com o avanço da urbanização e o adensamento do entorno, esse equipamento também passou a ser visto como incompatível com o centro da cidade. Por essa razão, durante a gestão do prefeito Arnold Silva (1959–1962), a feira do gado foi transferida para o bairro da Queimadinha, em um movimento que expressa a busca por afastar atividades consideradas incômodas das áreas mais valorizadas. (Mamona, 2018). Com isso, foi implantado, em 1960, um segundo curral modelo fora do núcleo urbano consolidado, seguido pela inauguração, em 1961, do Matadouro Frigorífico de Feira de Santana – MAFRISA (figura 11 – marcador nº 3), destinado ao abate de bovinos e outros animais de corte (figura 12). Esse conjunto de medidas refletiu as demandas de modernização do setor e os interesses das elites locais em reorganizar espacialmente o circuito do gado e da carne.

Figura 11 - Rota do Comércio de gado



Fonte: Google Earth(2026), elaborado pela autora

Figura 12 – Mafrisa



Fonte: Fotos de Feira de Santana-Bahia, a Princesa do Sertão¹¹

¹¹ Disponível em: <https://www.facebook.com/profile/100063531505525/search/?q=mafrisa>. Acesso em: 06 Feb. 2026

Nesse setor da cidade, a atividade pecuária permaneceu como elemento fundamental da dinâmica econômica, concentrando, sobretudo às segundas-feiras, fluxos de criadores e comerciantes de gado provenientes de diferentes regiões da Bahia e de outros estados. A comercialização de animais articulava-se a um conjunto mais amplo de atividades mercantis, envolvendo a venda de artefatos de couro, instrumentos agrícolas, vestuário, alimentos e produtos regionais, o que conferia ao local um papel relevante não apenas no abastecimento, mas também na atração de visitantes e na conformação de práticas associadas ao turismo comercial.

Como desdobramento dessa movimentação, a área passou a experimentar um processo crescente de ocupação imobiliária, usos residenciais e comerciais. Diante da pressão sobre o espaço urbano e da necessidade de reorganizar as atividades de abate, a administração municipal, (1983–1988), promoveu a construção do Complexo Matadouro Campo do Gado (CMCG) (figura 11 – marcador nº 4), no bairro da Pampalona, localizado a cerca de oito quilômetros do centro urbano e caracterizado, à época, por baixa ocupação.

Esse processo de deslocamento e especialização funcional não significou o apagamento das formas anteriores de organização da cidade. Pelo contrário, ele produziu uma sobreposição de tempos e usos que permanece inscrita no espaço urbano. Nesse sentido, a cidade permite identificar o que Santos (1996) denomina de rugosidades: formas herdadas de períodos anteriores que continuam a estruturar a vida urbana mesmo quando as funções, os caminhos e os conteúdos sociais se transformam. O deslocamento do comércio de gado, a implantação de novos equipamentos e a modernização das infraestruturas não eliminaram as direções e as lógicas espaciais formadas no período anterior, eles passaram a operar sobre essas bases.

A permanência desse traçado ao longo do tempo exemplifica esse princípio. Ainda que fachadas tenham sido substituídas e funções alteradas, o desenho das ruas e das quadras permanece reconhecível e ativo no centro da cidade. Para esta pesquisa, o mapa (figura 13) fornece o ponto de partida para compreender os deslocamentos posteriores das atividades econômicas, das centralidades e das rotas de circulação. É a partir desse núcleo que é possível observar como antigas ruas da cidade, usadas para o comércio e para o transporte de mercadorias, foram incorporadas à malha urbana, entre elas o caminho que mais tarde daria origem ao traçado da Avenida João Durval Carneiro.

Figura 13 - Deslocamentos do comércio do gado até a antiga Mafrisa



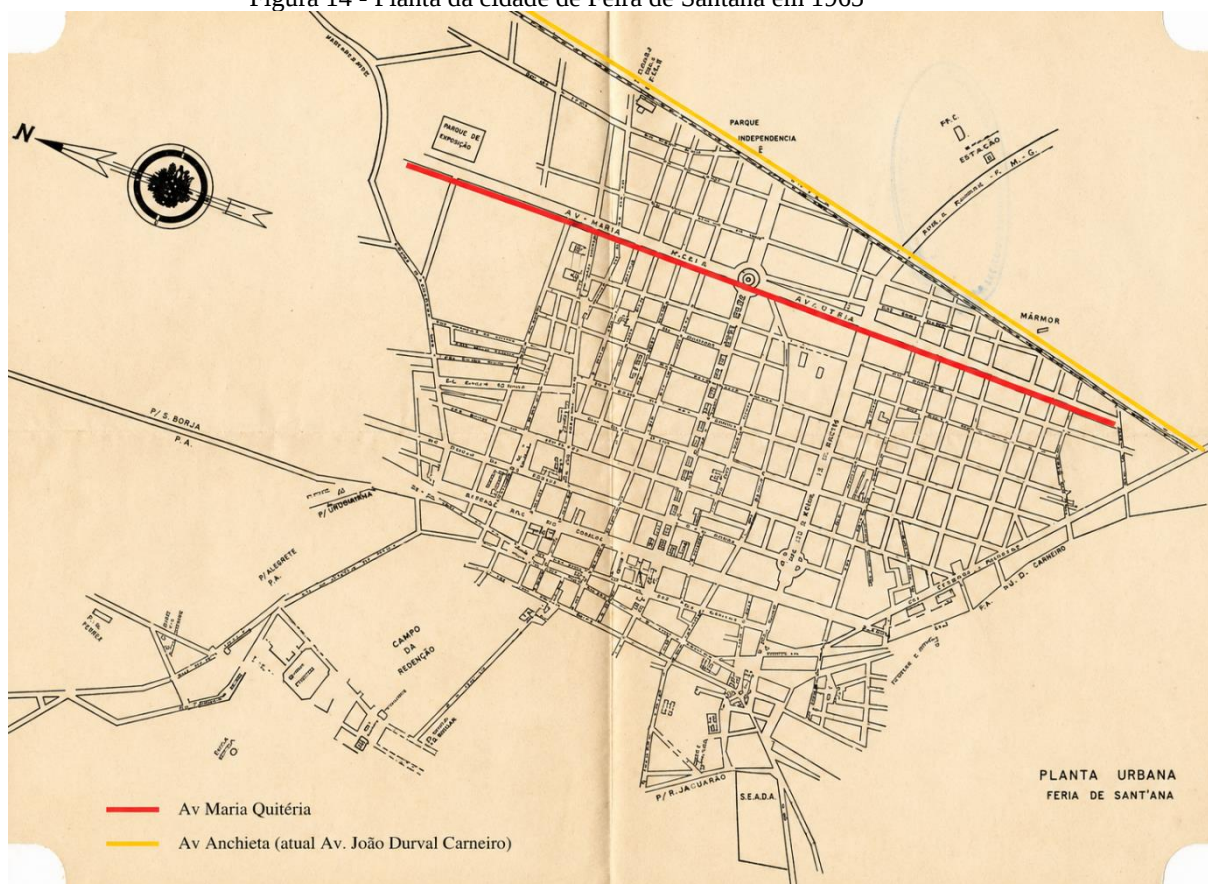
Fonte: Google Earth (2025), adaptado pela autora

A figura 14, referente à planta urbana da década de 1960, permite observar que, nesse momento, a avenida ainda não aparece nomeada nem integrada à malha urbana. O mapa mostra uma projeção de vias e quadras em direção ao setor leste, onde se inscreve o eixo que viria a se consolidar como avenida Anchieta, posteriormente avenida João Durval Carneiro que aparece acompanhada pelos trilhos da ferrovia

Esse padrão espacial confirma que nessa época a avenida Anchieta não funcionava ainda como uma avenida urbana plenamente integrada, mas como um eixo de transição entre o centro

já consolidado e os espaços de expansão, apoiado pela ferrovia e pelas rotas de ligação com o recôncavo e o interior. O adensamento ao longo desse corredor na parte oeste, antecipa o papel que a via passaria a desempenhar nas décadas seguintes como direção de crescimento da mancha urbana.

Figura 14 - Planta da cidade de Feira de Santana em 1965



Fonte: Núcleo de preservação da memória feirense – Rollie Poppino, adaptado pela autora.¹²

Já na planta extraída do Plano de Desenvolvimento Local Integrado – PDLI de 1968 (figura 15), a avenida passa a ser representada de forma explícita como parte do sistema viário da cidade.

¹² Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=154135220087146&set=gm.273042024596380&idortvanity=163839725516611>. Acesso em 15 jan. 2025

Figura 15 - Planta extraída do PDLI 1968



Fonte: Foto tirada do PDLI, 1968. Biblioteca Julieta Carteador. Adaptado pela autora, 2025

Nesse momento, a via aparece conectando o centro urbano revelando sua incorporação ao modelo rodoviário de expansão urbana que orientou o crescimento de Feira de Santana nas décadas seguintes. O adensamento ao longo do seu traçado indica que a avenida começa a desempenhar papel de destaque na orientação da mancha urbana, atraindo loteamentos, atividades comerciais e equipamentos públicos, em consonância com o padrão de crescimento observado em outras cidades médias brasileiras no mesmo período (Zorzo, 2014).

A designação oficial da via como avenida João Durval Carneiro ocorre por meio da Lei Municipal nº 929, de 29 de novembro de 1983 (figura 16), que altera a antiga denominação de avenida José Anchieta. Essa mudança acompanha um processo de consolidação da avenida na cidade, num contexto em que Feira de Santana ampliava sua inserção nos circuitos regionais de circulação, comércio e serviços, sob o impacto das políticas de modernização urbana e de expansão da infraestrutura viária implementadas no estado da Bahia a partir das décadas de 1970 e 1980 (Freitas, 1998).

Figura 16 - Lei - renomeação do nome da avenida Anchieta para Av João Durval Carneiro



LEI Nº 929, DE 29 DE NOVEMBRO DE 1983

DENOMINA AVENIDA GOVERNADOR JOÃO DURVAL CARNEIRO, A ATUAL AVENIDA ANCHIETA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA, Estado da Bahia, FAÇO saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei;

Art. 1º Fica denominada RUA JOÃO DURVAL CARNEIRO, a atual Avenida Anchieta.

Art. 2º Extingue-se o nome "AVENIDA ANCHIETA".

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Feira de Santana, em 29 de novembro de 1983.

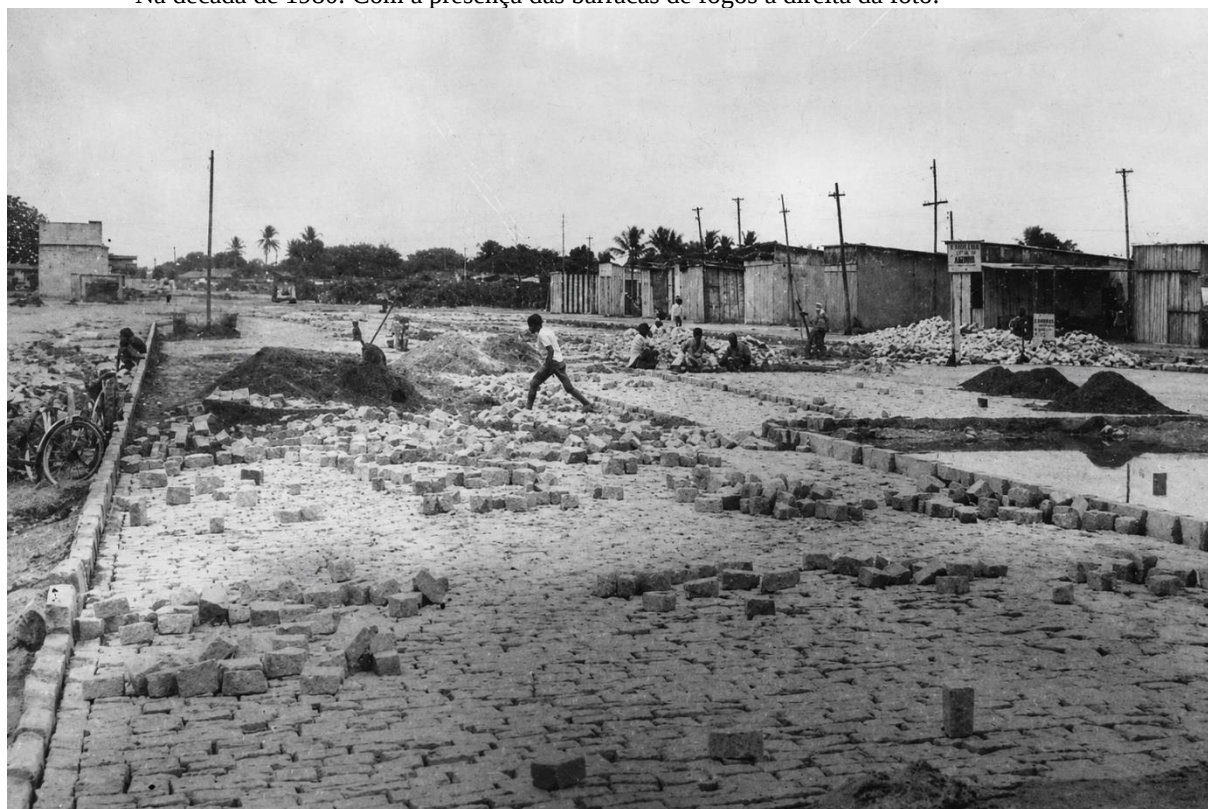
DR. JOSÉ FALCÃO DA SILVA
Prefeito

Fonte: Site Leis Municipais, 2025

Segundo Souza (2016), a antiga Avenida Anchieta correspondia, à época, a uma estrada de chão (figura 17) ocupada de forma desordenada, onde, nas décadas de 1960 e 1970, aproximadamente 280 famílias viviam em barracos de papelão e plástico sem acesso a água

encanada, saneamento ou condições adequadas de higiene. A precariedade das moradias chamou a atenção dos gestores estaduais vinculados à Companhia de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal (INTERURB), órgão criado no governo João Durval Carneiro para coordenar ações de modernização viária. A implantação da Avenida João Durval Carneiro exigia a desocupação do espaço físico da via, tornando necessária a remoção das famílias ali residentes. Nesse contexto, um plano articulado por Sérgio Carneiro, então presidente da INTERURB, foi apresentado diretamente aos moradores, condicionando a realização da obra à garantia de reassentamento em condições consideradas mais dignas.

Figura 17 - Calçamento da Av. Anchieta nas imediações da Feirinha da Estação Nova. Na década de 1980. Com a presença das barracas de fogos à direita da foto.



Fonte: Fotos de Feira de Santana – Bahia. A Princesa do Sertão¹³

A solução adotada pelo poder público resultou na implantação do Conjunto Habitacional Fraternidade, posteriormente denominado Conjunto Sérgio Carneiro, (figura 18). Trata-se de um conjunto habitacional destinado ao reassentamento das famílias removidas da antiga Avenida Anchieta, composto por 167 unidades residenciais, cuja inauguração ocorreu em 15 de dezembro de 1984 (Souza, 2016).

¹³ Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1242585557869149&set=a.518237750303937>. Acesso em: 15 fev.2025

Figura 18 - Conjunto Fraternidade



Fonte: Carlos Melo¹⁴

Segundo a autora, o processo de escolha da área envolveu a apresentação de três terrenos possíveis aos moradores, que foram levados até os locais e participaram coletivamente da decisão sobre aquele que melhor atendia às suas necessidades. O projeto incluiu equipamentos e estruturas de uso coletivo, como lavanderia comunitária, creche, escola (Escola Uyara Portugal) e boxes comerciais, cuja renda era destinada à manutenção de serviços básicos, como água e energia da lavanderia. Ainda de acordo com Souza (2016), apesar das dificuldades enfrentadas posteriormente na gestão comunitária, todas as famílias reassentadas receberam título de propriedade, caracterizando um processo de reassentamento com provisão habitacional formal e regularização fundiária no contexto da década de 1980.

A alteração da denominação da antiga Avenida Anchieta para Avenida João Durval Carneiro, oficializada em 1983, coincide com um conjunto de intervenções que marcam o início de uma mudança estrutural naquele setor da cidade. A remoção das famílias que ocupavam a faixa da via em condições precárias, o reassentamento no Conjunto Sérgio Carneiro e a liberação do traçado viário criaram as condições necessárias para a pavimentação, o alargamento da avenida e sua conexão mais direta com o Anel de Contorno.

¹⁴ Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3428078344183579&set=gm.620349503198962&id=163839725516611>. Acesso em: 05.ago 2026

Nesse mesmo contexto, a retirada de usos industriais e de abastecimento pesado, como a saída da MAFRISA, contribui para redefinir o perfil funcional da área. Essas ações não configuram ainda a consolidação plena da avenida, mas sinalizam o início de um processo de transformação urbana, no qual o eixo passa a ser progressivamente integrado à lógica viária, à expansão urbana e à instalação de novos equipamentos, processo que se intensificará nos ciclos seguintes.

Essa inserção da avenida no sistema viário e no processo de expansão urbana de Feira de Santana constitui o pano de fundo sobre o qual se inscrevem as transformações físicas, funcionais e socioespaciais analisadas nos tópicos seguintes. Ao longo do tempo, o eixo passou a concentrar infraestruturas de mobilidade, atividades de abastecimento, serviços públicos e empreendimentos privados, configurando uma paisagem marcada pela convivência entre o que já existia e intervenções contemporâneas, aspecto que se tornará importante para a interpretação das permanências e das contradições do desenvolvimento urbano ao longo da avenida (Vasconcelos, 2016).

4.2 – Ciclos de transformação (1964–2024)

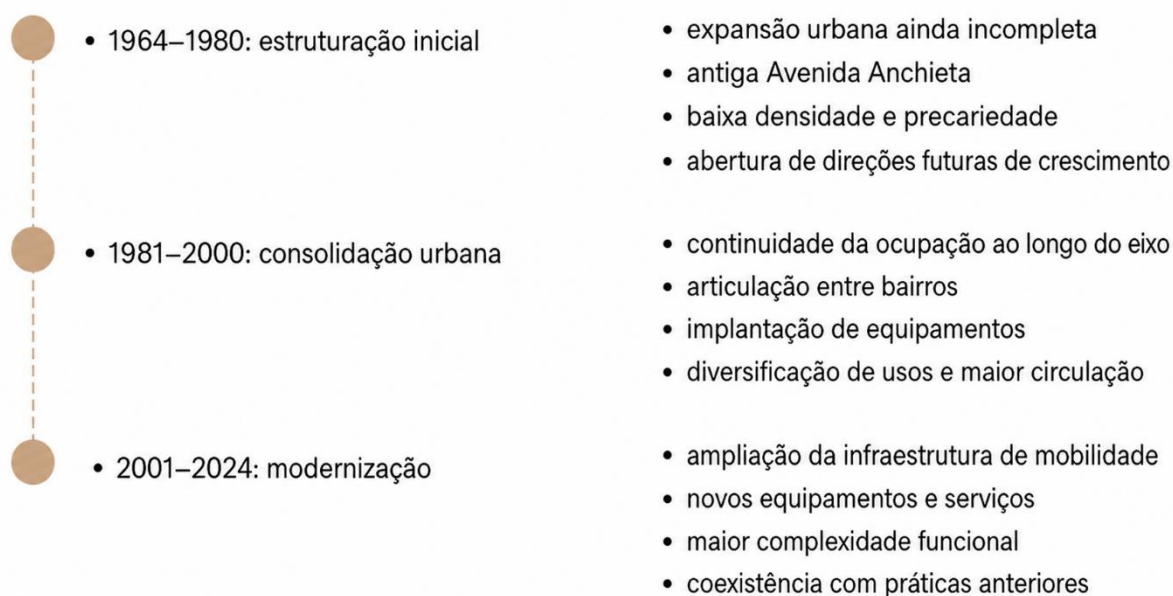
A análise das transformações urbanas da Avenida João Durval Carneiro exige uma leitura que considere a dimensão temporal como elemento base da análise. Conforme Coelho (2014), a cidade é resultado de processos acumulativos, nos quais diferentes momentos históricos se inscrevem na forma construída, produzindo continuidades, adaptações e reinterpretações ao longo do tempo. As transformações urbanas, nesse sentido, ocorrem por meio de ritmos distintos, sobreposições e permanências que coexistem no espaço, afastando-se de uma lógica linear de desenvolvimento.

Ao longo do período compreendido entre 1964 e 2024, a avenida e seu entorno foram, ao longo do tempo, modificados por intervenções físicas, reorganizações funcionais e mudanças nas dinâmicas socioeconômicas de Feira de Santana, refletindo distintos momentos do processo de modernização urbana da cidade. Essas transformações não ocorreram de maneira uniforme, mas se distribuíram em fases marcadas por ritmos diferenciados, intensidades variadas e pela atuação de agentes públicos e privados (Santos, 1996).

A adoção de ciclos de transformação (figura 19) como estratégia analítica permite organizar essas mudanças no tempo, sem reduzi-las a uma sucessão fragmentada de eventos. Cada ciclo expressa um conjunto específico de condições históricas, institucionais, econômicas e espaciais que incidem sobre a configuração da avenida, influenciando sua ocupação, seus usos

e sua inserção na estrutura urbana de Feira de Santana. Essa abordagem dialoga com leituras que compreendem o espaço urbano como resultado de processos históricos cumulativos, nos quais decisões tomadas em determinados momentos continuam a produzir efeitos em períodos posteriores (Vasconcelos, 2016).

Figura 19 – Fluxograma dos ciclos de transformações



Fonte: Elaborado pela autora, 2026

A organização temporal adotada não pretende estabelecer rupturas rígidas entre os momentos analisados, mas evidenciar continuidades, deslocamentos e mudanças que ajudam a entender como determinadas escolhas de planejamento, investimentos em infraestrutura e transformações econômicas se acumulam e se materializam no espaço urbano. Ao invés de enfatizar cortes cronológicos estanques, a análise por ciclos permite observar como diferentes temporalidades atuam simultaneamente, produzindo um desenho urbano marcado por permanências e reconfigurações sucessivas, conforme a concepção de espaço geográfico como sistema indissociável de objetos e ações proposta por Santos (1996).

Nesse sentido, os ciclos aqui propostos articulam transformações associadas à reorganização das atividades econômicas, à expansão industrial, à implantação e ampliação de infraestruturas urbanas, à consolidação progressiva da malha viária e ao surgimento de novos equipamentos urbanos e serviços. Esses elementos constituem o pano de fundo histórico sobre o qual a Avenida João Durval Carneiro se transforma em um espaço integrado às dinâmicas urbanas de Feira de Santana. Tal processo acompanha tendências observadas em outras cidades

médias brasileiras, nas quais a modernização urbana se dá privilegiando determinados eixos e áreas da cidade (Maricato, 2001)

A análise por ciclos possibilita, portanto, identificar como diferentes momentos produziram condições específicas para as transformações observadas na Avenida João Durval Carneiro, que serão aprofundadas nos tópicos seguintes. Ao organizar o processo histórico dessa forma, estabelece-se uma base analítica consistente para a leitura do desenho urbano, permitindo entender que as transformações morfológicas, funcionais e de mobilidade sejam posteriormente interpretadas como materializações espaciais de processos sociais, econômicos e políticos mais amplos, nos quais permanências e transformações coexistem de maneira interdependente. (Vasconcelos, 2016).

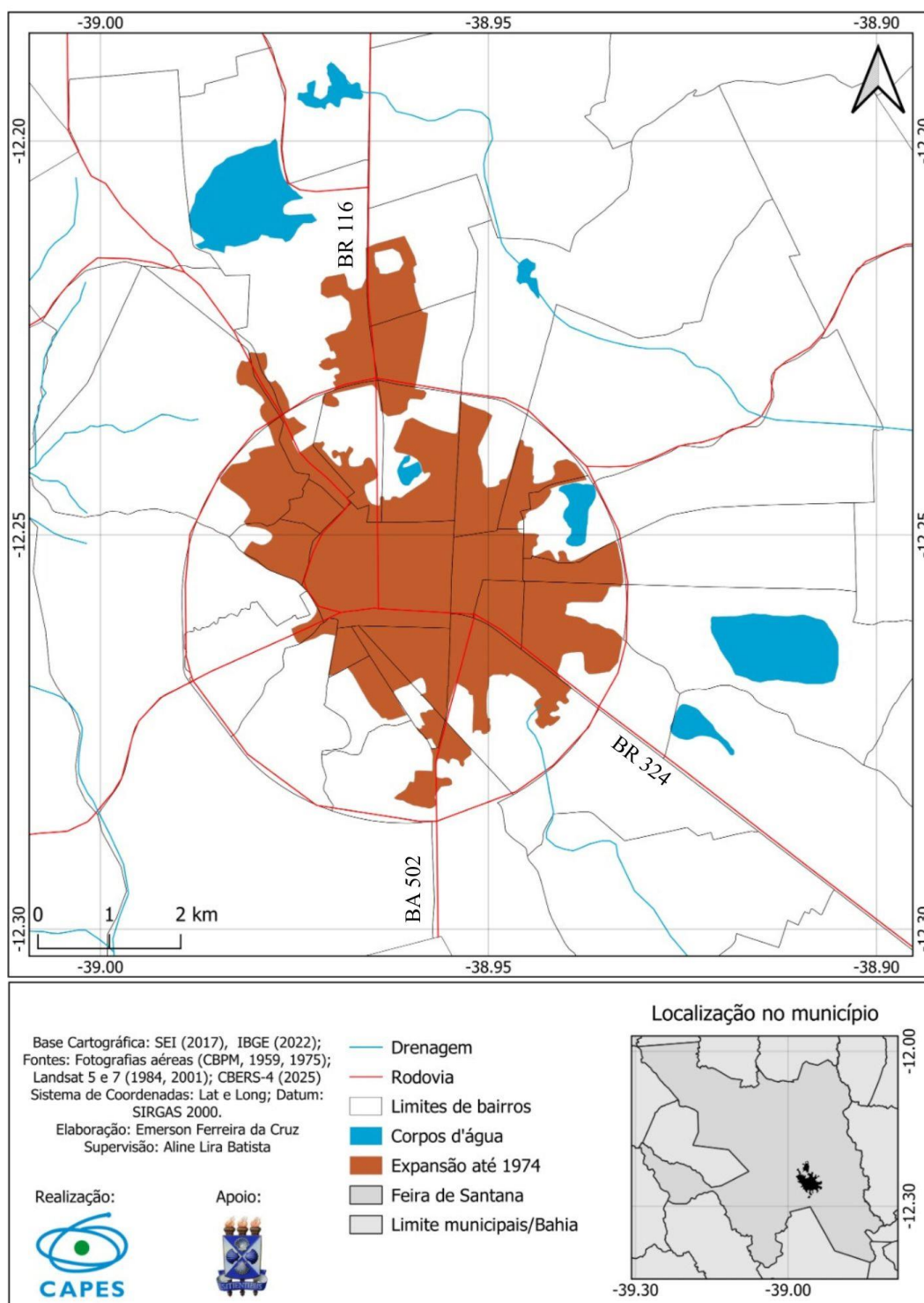
4.2.1 – Ciclo I: 1964–1980: condições iniciais de estruturação urbana

O período compreendido entre 1964 e 1980 corresponde à fase de constituição das condições iniciais que orientaram a expansão urbana em direção ao eixo onde posteriormente se consolidaria a Avenida João Durval Carneiro. Trata-se de um momento em que Feira de Santana passa por redefinições importantes em sua posição regional, associadas à reestruturação das bases econômicas, à ampliação da circulação rodoviária e à incorporação de diretrizes de planejamento urbano, ainda que de forma incipiente. Essas transformações não configuram, nesse ciclo, uma urbanização já consolidada, mas vão delineando a avenida, vetores espaciais e funcionais vinculadas às conexões viárias locais e regionais que condicionariam os processos posteriores (Maricato, 2001).

A redefinição do papel de Feira de Santana no interior baiano está associada à sua posição como ponto de articulação entre o Recôncavo e o Sertão, condição que se intensifica a partir da segunda metade do século XX com a consolidação do sistema rodoviário (Freitas, 2014). A implantação e o fortalecimento das rodovias BR-116, BR-324 e BA-502 reforçam essa posição, reorganizando a acessibilidade da cidade no contexto local e estadual.

O mapa apresentado (figura 20) delimita a configuração da mancha urbana consolidada até meados da década de 1970, em relação aos principais eixos rodoviários. Essa leitura permite entender como o núcleo urbano de Feira de Santana já se encontrava estruturado em torno desses corredores de circulação, com extensas áreas ainda não ocupadas no interior do anel viário, que seriam posteriormente incorporadas ao tecido urbano.

Figura 20 - Expansão da mancha urbana até 1974



Fonte: SEI (2017, IBGE (2022), elaborado por Emerson Cruz

No contexto nacional, o período insere-se no ciclo desenvolvimentista brasileiro, marcado pelo foco nas infraestruturas de transporte e pela valorização da circulação como elemento estratégico para a integração econômica do território. Em escala estadual, a Bahia vivenciava a transição de uma economia ancorada nas atividades agropecuárias e mercantis

para um perfil industrial e terciário, processo que repercute nos municípios do interior, entre eles Feira de Santana (Freitas, 2014). A cidade, historicamente vinculada às rotas do Recôncavo e à função de entreposto comercial, passa a reforçar sua condição de entroncamento rodoviário especialmente relacionados ao comércio de gado e às atividades de abastecimento (Zorzo, 2007).

Do ponto de vista da produção do espaço, esse ciclo é marcado pela abertura de parcelamentos do solo que antecedem a urbanização propriamente dita. Em cidades médias brasileiras, a produção do solo urbano frequentemente ocorre de forma antecipada à ocupação efetiva, configurando estratégias de valorização fundiária que resultam na permanência de áreas loteadas com ocupação pouco densa por longos períodos (Villaza, 2001). Em análises históricas sobre a urbanização, Vasconcelos (2016) demonstra que esse tipo de expansão descontínua produz a coexistência de áreas parceladas, vazios urbanos e ocupações gradativas ao longo do tempo. Em Feira de Santana, esse padrão resulta na presença de traçados viários iniciais, baixa densidade construtiva e extensos vazios urbanos, condição que reforça o papel da infraestrutura viária como principal elemento de indução à ocupação futura.

Nesse quadro, a área correspondente à então Avenida Anchieta, insere-se como setor de transição entre o tecido urbano mais consolidado e central e as frentes de expansão que se projetavam em direção ao anel de contorno. Ainda sem apresentar diversidade em suas funções ou ocupação intensa, esse trecho passa a integrar a lógica de crescimento da cidade como espaço potencial de conexão entre áreas internas e externas ao núcleo urbano, articulando deslocamentos associados à circulação regional e às atividades econômicas em reorganização, especialmente aquelas ligadas ao comércio agropecuário, à circulação de mercadorias e às operações logísticas que historicamente estruturaram a economia feirense (Freitas, 2014)

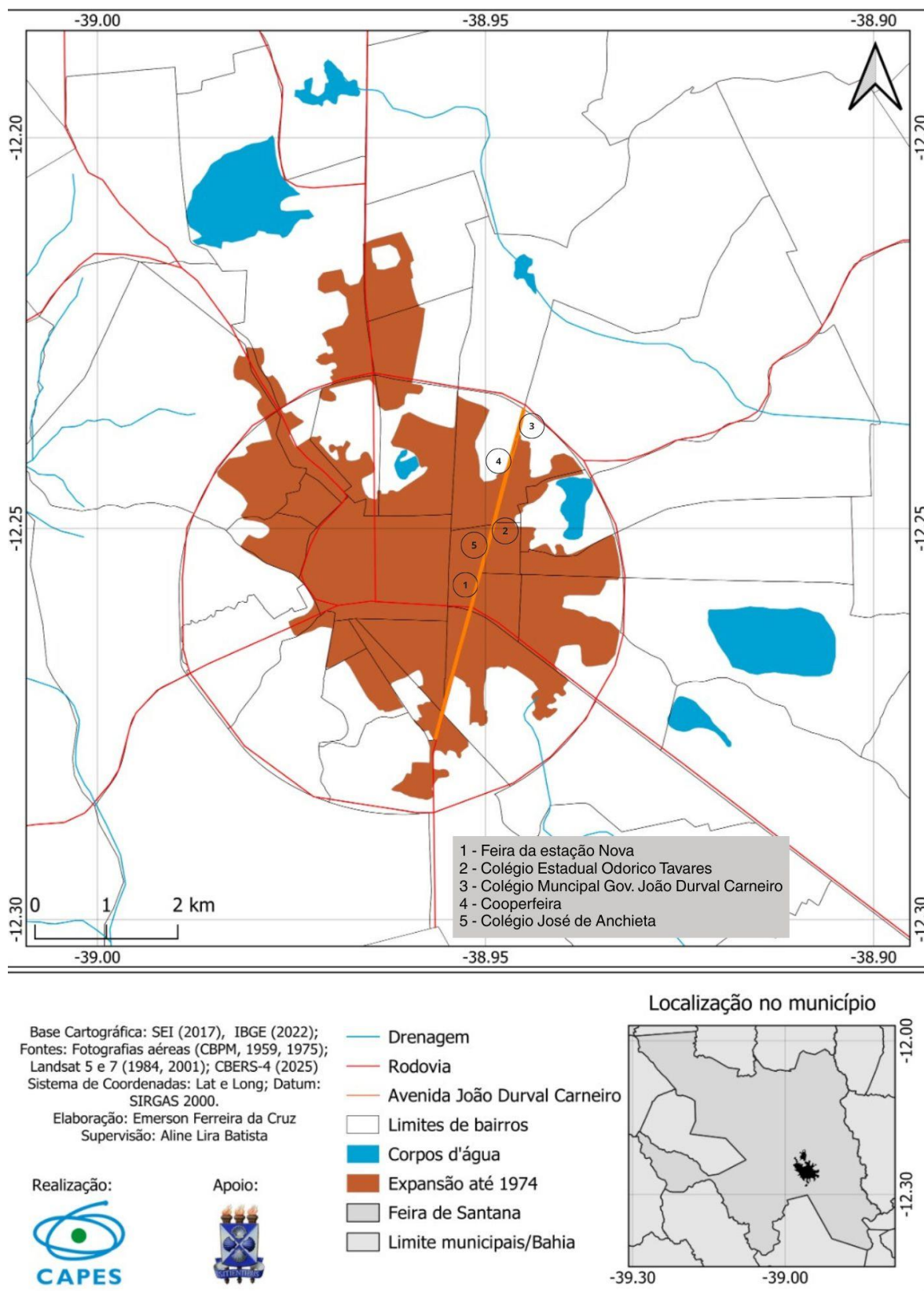
O período mostra que a expansão da mancha urbana ocorre de forma direcionada, acompanhando principalmente as vias que já apresentavam melhor inserção no sistema de circulação da cidade. Ao longo desses eixos, a ocupação avança com maior intensidade, enquanto áreas adjacentes permanecem pouco densas ou apenas parcialmente ocupadas. Esse comportamento revela que a expansão urbana é orientada pela posição das áreas na rede viária e pela facilidade de conexão com o centro e com outras zonas consolidadas, fatores que influenciam as decisões de investimento e ocupação do solo. Ainda assim, esse processo não resulta, nesse momento, na formação de um tecido urbano contínuo (Villaza, 2001).

A implantação de equipamentos urbanos no intervalo analisado desempenha papel importante na orientação dos fluxos e na redefinição gradual do espaço urbano (figura 21). No plano mais amplo da organização da cidade, esse ciclo também é marcado por políticas de

ordenamento do comércio popular. A transferência da grande feira livre da Avenida Getúlio Vargas para o Centro de Abastecimento, implantado na área central da cidade, fora do eixo da Avenida João Durval Carneiro, inaugurado em 1977, expressa uma tentativa de reorganizar o comércio de rua segundo critérios de higiene, controle e visibilidade urbana, alinhados à imagem de uma cidade em processo de modernização (Carmo, 2018).

Em paralelo, a formação, a permanência e o fortalecimento da feira livre que se formou ao longo da João Durval revelam que essas práticas não se extinguem: elas se redistribuem no território, ajustando-se às novas condições espaciais pouco antes da desativação da estação ferroviária.

Figura 21 - Equipamentos do ciclo I - expansão até 1974



Fonte: SEI (2017), IBGE (2022), elaborado por Emerson Cruz

A Feira da Estação Nova, que vai ocupar um espaço ao lado da ferrovia, iniciou suas atividades em 1960 e foi se estabelecendo como elemento importante de abastecimento e circulação popular, constituindo uma permanência fundamental para entender as dinâmicas que perpassam os diferentes ciclos de transformação. Sua presença, desde sempre, foi se impondo na paisagem e no cotidiano dos habitantes das cidades, com demanda crescente e redes de pequenos comerciantes, atividades complementares e formas de apropriação do espaço que atravessaram décadas, ainda que sob reconfigurações.

No campo educacional, a inauguração do Colégio Estadual Odorico Tavares, em 1970, atendendo alunos do ensino fundamental e médio, e do Colégio Municipal Governador João Durval Carneiro, em 1974 (figura 22), expressa o início de um processo de descentralização de serviços públicos, ampliando deslocamentos e reforçando a necessidade de articulação viária. Este último foi implantado em um contexto de expansão da oferta educacional pública em Feira de Santana. Localizado na atual Avenida João Durval Carneiro, então denominada Avenida Anchieta, o colégio foi concebido para atender, prioritariamente, à comunidade da MAFRISA (antigo matadouro do município). Em sua fase inicial, a unidade ofertava exclusivamente o Ensino Fundamental II, ampliando sua atuação na década de 1980 com a implantação do Ensino Médio, em resposta ao crescimento da demanda educacional da área e às transformações urbanas em curso no seu entorno.

Os equipamentos educacionais atuaram como pontos de ancoragem, ao atrair estudantes e trabalhadores, ampliando a intensidade de circulação local, reconfigurando a temporalidade de uso do espaço e consolidando o entorno como área de referência educacional, o que contribuiu para a orientação de investimentos, para a valorização do solo e para a redefinição gradual das direções de crescimento urbano ao longo da avenida.

A trajetória da Cooperfeira, localizada nas imediações da Avenida, é um equipamento urbano de relevância econômica, que se articula com as transformações das infraestruturas de abate e comercialização de carnes em Feira de Santana, permitindo compreender sua importância como equipamento urbano por fazer parte de um sistema mais amplo, articulando cidade, campo e redes de circulação. Constituída em 1976, a cooperativa surge em um contexto no qual as atividades de abate ainda se vinculavam a estruturas localizadas no perímetro urbano, entre elas o antigo matadouro-frigorífico MAFRISA, que ficava na Avenida Anchieta, atual Avenida João Durval Carneiro. A presença dessas atividades conferia à avenida um papel funcional ligado ao abastecimento urbano, à circulação de mercadorias e à economia pecuária regional.

Figura 22 – Av. João Durval - À esquerda, Escola João Durval, sentido Shopping



Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025. Adaptado pela autora.

Do ponto de vista do desenho urbano, a transferência das atividades de abate representa mudança na forma de funcionamento e apropriação da avenida. A retirada da atividade do perímetro urbano implicou a eliminação de usos industriais e de fluxos incompatíveis com a intensificação da urbanização, como o tráfego de veículos de carga, resíduos e atividades com alto impacto sanitário. Esse deslocamento contribuiu para a redefinição funcional do eixo, abrindo espaço para a incorporação de usos mais compatíveis com a consolidação da avenida como polo de serviços, comércio e circulação intraurbana.

Embora o processamento industrial tenha sido transferido para a Frifeira, Frigorífico Feira de Santana S/A, constituída em 1988 e localizada no distrito de Humildes, às margens da BR-101 fora do tecido urbano consolidado, a sede da Cooperfeira permanece implantada na Avenida João Durval Carneiro, preservando sua função institucional e administrativa. Essa permanência evidencia uma reconfiguração do papel da cooperativa no espaço urbano: a avenida deixa de concentrar a atividade produtiva direta mantendo sua centralidade como lugar de gestão, articulação econômica e representação do setor pecuário regional. Assim, a saída da MAFRISA e a consolidação da FRIFEIRA podem ser compreendidas como parte de um processo de ajuste entre função urbana e forma construída, no qual a transformação do uso do solo repercute diretamente no desenho urbano da avenida.

A análise articulada desses equipamentos, de abastecimento popular, educação e produção econômica, evidencia que, mesmo antes da consolidação de instrumentos de

planejamento, a organização do espaço urbano ao longo da Avenida João Durval Carneiro já respondia a lógicas de localização, circulação e investimentos de interesse local. É nesse contexto de transformações em curso que se inscreve a formulação dos primeiros dispositivos normativos de ordenamento urbano no município, os quais buscaram, ainda que de forma incipiente, conferir racionalidade e direção a processos que já se encontravam em andamento.

No plano normativo, este período é marcado pela elaboração dos primeiros instrumentos de planejamento urbano municipal, com destaque para o Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), concluído em 1968, e para o Código de Edificações de 1969. A formulação do PDLI insere Feira de Santana de modo pioneiro no conjunto das cidades brasileiras que, ainda nas décadas de 1960 e 1970, buscaram incorporar instrumentos técnicos de planejamento associados à ação direta do Estado. Conforme Santo (2012), trata-se de uma das primeiras experiências de PDLI no interior do país, alinhada às diretrizes nacionais de modernização e racionalização do crescimento urbano.

No entanto, como destaca Fernandes (2011), o plano não se restringiu a uma lógica interna de ordenamento do solo urbano, mas expressa uma compreensão urbano-regional segundo a qual o desenvolvimento de Feira de Santana dependia da articulação com a região circundante, reconhecendo sua função estratégica como polo de circulação, comércio e serviços. Essa leitura explica, em parte, por que o PDLI privilegia diretrizes voltadas à estruturação viária, à localização de atividades produtivas e à expansão territorial, mais do que ao controle da ocupação e da forma urbana.

Esses dispositivos normativos revelam, portanto, uma tentativa de organizar o crescimento urbano diante das transformações em curso, ainda que sua aplicação tenha ocorrido de modo desigual e fragmentado. Como observa Maricato (2001), planos elaborados nesse contexto tendem a operar menos como instrumentos de regulação do uso e da ocupação do solo e mais como orientadores de direções de expansão, sobretudo em cidades médias submetidas a processos de reestruturação econômica. No caso de Feira de Santana, esse caráter orientador se traduziu em diretrizes que antecederam a consolidação do tecido urbano, influenciando investimentos, parcelamentos e a implantação de infraestruturas ao longo de eixos considerados estratégicos.

É a partir dessa lógica de orientação e antecipação que se constituem formas espaciais específicas, cujos efeitos não se esgotam no momento de sua implantação. Parcelamentos do solo com ocupação incompleta, diretrizes viárias implantadas de forma precoce e a localização estratégica de equipamentos antes da formação de um tecido contínuo permanecem inscritos no espaço urbano e passam a condicionar os processos subsequentes de transformação.

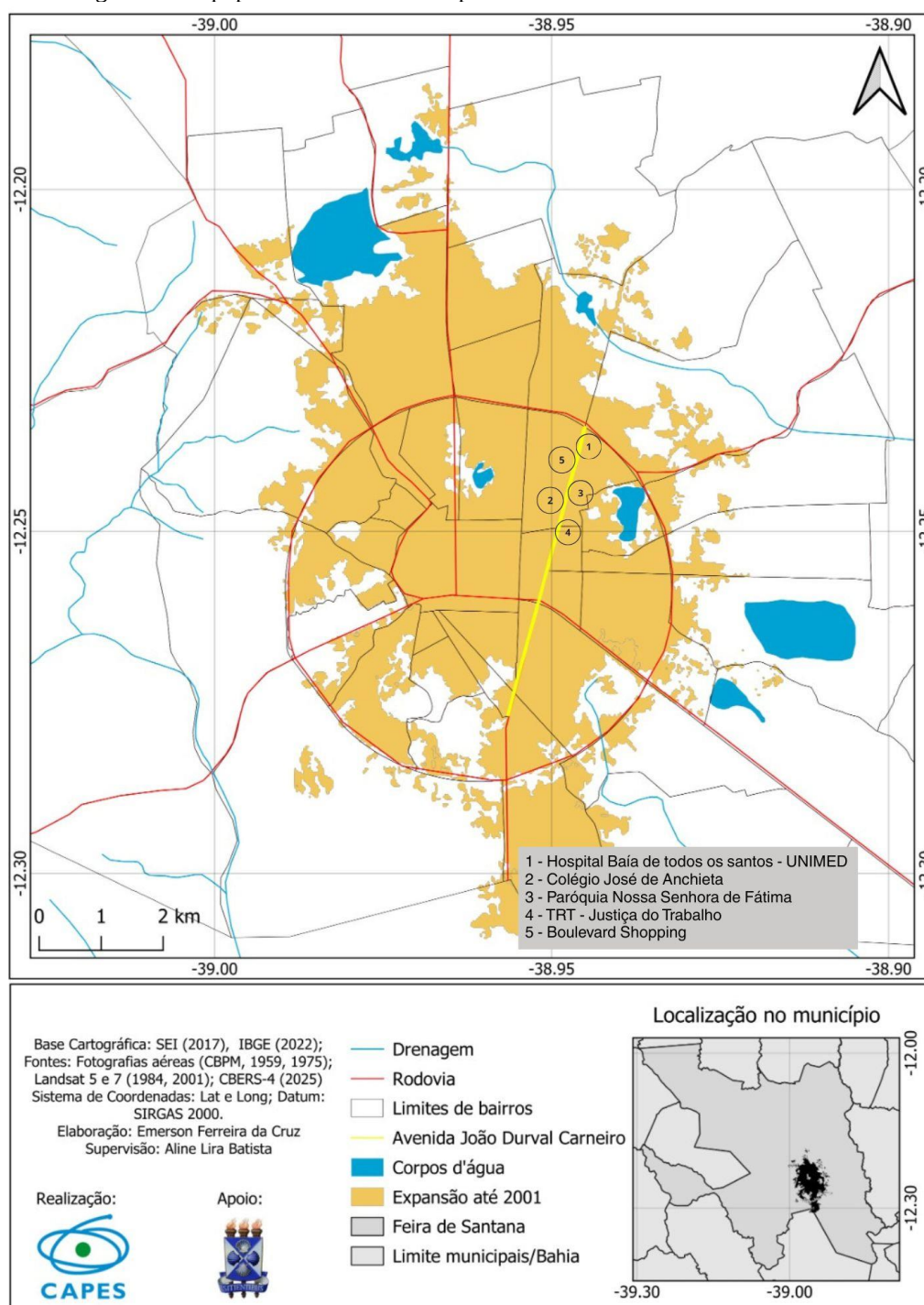
Dessa forma, o primeiro ciclo estabelece as bases funcionais e normativas a partir das quais se desenvolvem as transformações posteriores da Avenida João Durval Carneiro. Portanto, trata-se de um período em que foram definidas direções estratégicas de expansão, prioridades sobre infraestruturas e modos de produção do espaço urbano, cujos efeitos se prolongam no tempo. As escolhas realizadas nesse contexto permanecem inscritas na estrutura urbana e condicionam as possibilidades de reconfiguração do eixo nos ciclos subsequentes, tornando-se legíveis no desenho urbano que se consolida ao longo das décadas seguintes.

4.2.2 – Ciclo II: 1981–2000. Consolidação urbana e conflitos iniciais

Entre 1981 e 2000, a Avenida João Durval Carneiro deixa de operar prioritariamente como área de transição entre frentes de expansão e passa a integrar de maneira mais funcional o cotidiano urbano de Feira de Santana. As transformações observadas nesse intervalo já não se expressam pela abertura de novas áreas, mas pela continuidade da ocupação ao longo de trechos anteriormente incorporados à malha urbana, pela diversificação dos usos e pela implantação de equipamentos que passam a sustentar permanências regulares, entendidas aqui como a presença contínua de atividades e instituições que se repetem no tempo e conferem estabilidade funcional à avenida e fluxos associados a atividades educacionais, institucionais, religiosas e de serviços.

A análise desse ciclo concentra-se na própria avenida e nos bairros adjacentes porque é nesse recorte que se tornam mais legíveis as mudanças em sua posição relativa dentro do conjunto urbano. Diferentemente de uma leitura mais ampla, na escala da cidade, o foco na avenida possibilita entender como esta passa a assumir funções vinculadas à articulação entre bairros, à oferta de serviços e à organização dos deslocamentos internos da cidade. Ao longo da década de 1980, o mapa da expansão urbana (figura 23) indica que a avenida passa a estar situada em um setor da cidade que já apresenta continuidade da mancha urbana, acompanhando o avanço gradual da urbanização em seu entorno. Essa consolidação ocorre por meio da intensificação da ocupação ao longo de eixos viários existentes, evidenciando um processo de incorporação gradual do espaço ao tecido urbano já constituído.

Figura 23 - Equipamentos Ciclo II - Expansão da mancha urbana até 2001

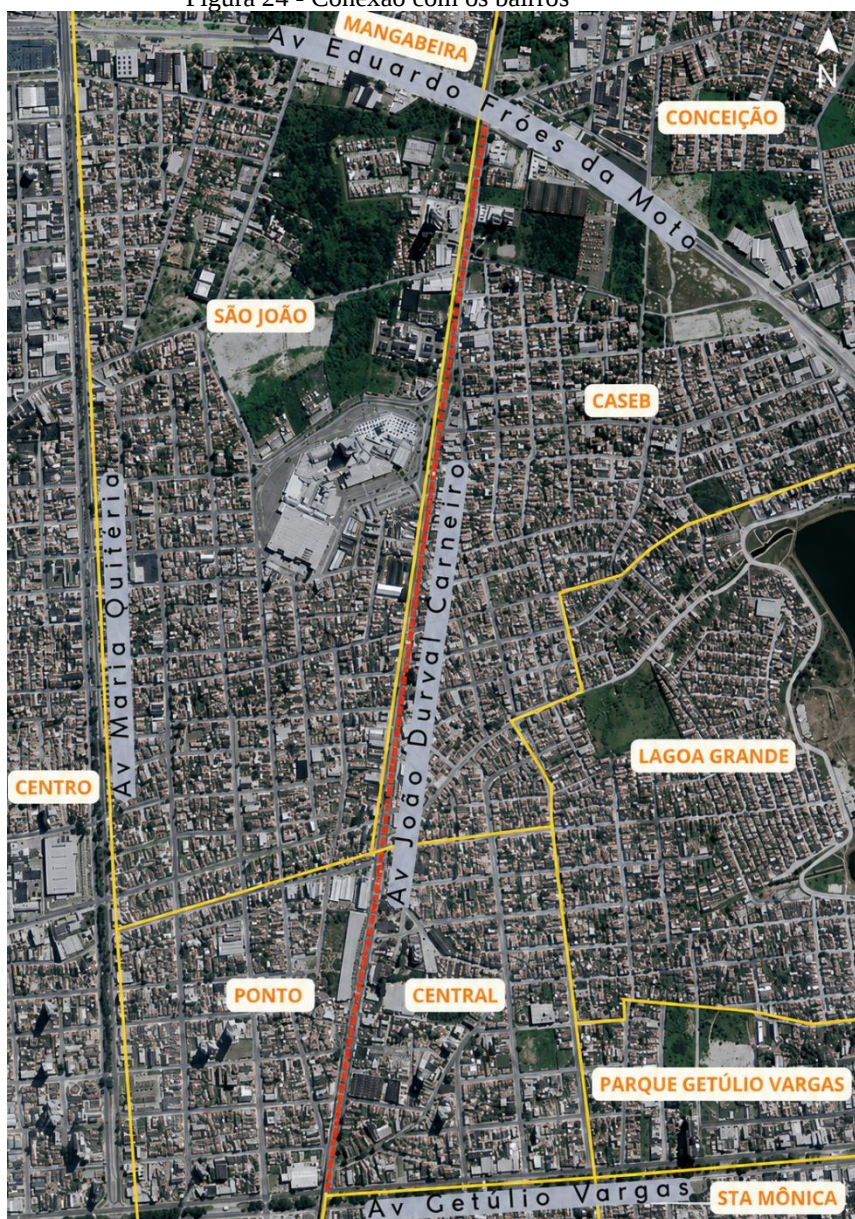


Fonte: SEI (2017), IBGE (2022), elaborado por Emerson Cruz

Nesse contexto, a avenida passa a integrar trajetos frequentes entre bairros, deixando de funcionar apenas como ligação secundária para assumir papel mais direto na organização das conexões intraurbanas. A delimitação dos bairros evidencia essa condição ao mostrar a avenida João Durval articulando setores como Centro, Ponto Central, São João, CASEB, Lagoa Grande e Parque Getúlio Vargas, além de sua aproximação funcional com áreas situadas para além do

anel de contorno: Mangabeira e Conceição (figura 24). Essa configuração indica que as mudanças observadas decorrem de uma redefinição do papel do traçado viário, que passa a concentrar acessos e atividades associadas ao cotidiano urbano. Com isso, surgem novas demandas sobre o uso do solo e sobre o espaço público. (Villaça, 2001).

Figura 24 - Conexão com os bairros



Fonte: Google Earth (2025), editado pela autora

A consolidação urbana desse período torna-se mais evidente quando se observa a ampliação e a diversificação dos equipamentos implantados ao longo da avenida e de seu entorno imediato. Esses equipamentos não configuram uma centralidade urbana plenamente constituída, entendida aqui como concentração contínua de atividades capazes de polarizar

amplamente o espaço, mas atuam como elementos de organização dos usos, reforçando a ocupação contínua do eixo e produzindo diferentes intensidades de permanência ao longo de seu percurso.

No campo educacional, a presença do Colégio José de Anchieta, implantado em 1984, soma-se às instituições existentes e amplia a circulação de estudantes, trabalhadores e serviços de apoio, tornando mais frequente o movimento pedonal e veicular em horários específicos e reforçando a avenida como referência diária para parte da população.

Nesse ciclo, os equipamentos urbanos fazem com que a avenida passe a receber diariamente pessoas que não residem no entorno imediato, alterando o ritmo de circulação e o modo como o espaço passa a ser utilizado. A trajetória do Colégio José de Anchieta, inaugurado em 27 de fevereiro de 1984, permite compreender como o processo de urbanização da Avenida Anchieta produziu tanto oportunidades quanto conflitos para quem morava ou tinha comércio. A iniciativa de três irmãs que, em 1974 (figura 25), passaram a oferecer aulas de banca na própria residência situada à margem da avenida revela um momento em que o entorno ainda comportava práticas de vizinhança, ensino doméstico e circulação de pessoas em curta distância para resolver demandas do dia a dia. Esse tipo de uso é típico de áreas em processo de transição urbana, nas quais, segundo Santos (1996), coexistem tempos lentos da vida cotidiana e tempos rápidos de modernização que a cidade atravessa.

À medida que a demanda por vagas e por apoio às atividades escolares se ampliou, impulsionada pelo adensamento populacional do entorno imediato e dos bairros vizinhos, a continuidade da prestação de serviço exigiu uma mudança de escala espacial. A compra de um terreno situado em frente à residência das fundadoras, na faixa oeste desta avenida, que pertencia à Ferrovia Leste Brasileiro, que mantinha ali imóveis funcionais sem titulação plena. O imóvel, do período em que a ferrovia funcionou, que persistia como obstáculo jurídico no momento em que o espaço já estava sendo apropriado por outra lógica urbana. A família precisou se deslocar para Salvador, onde funcionava o escritório da Ferrovia Leste, para formalizar a compra.

Figura 25 - As professoras e as alunas da creche (em frente onde é atualmente a farmácia Drogasil da Av João Durval – em frente à escola José de Anchieta)



Fonte: Arquivo da Escola José de Anchieta, reproduzida pela autora, 2025

Este processo permite entender a origem do equipamento educacional como resposta local às demandas de escolarização e, ao mesmo tempo, observar sua fragilização progressiva ao longo do tempo. Conforme relatos informais obtidos no trabalho de campo, a redução na procura por matrículas no Colégio José de Anchieta está associada à intensificação do comércio ao longo da avenida e ao aumento da velocidade e do volume do tráfego, fatores que tornam o entorno menos compatível com atividades educativas cotidianas.

Nesse sentido, o caso do Colégio José de Anchieta (figura 26) materializa, na escala da quadra e do lote, o que a teoria urbana identifica como a dialética entre valor de uso e valor de troca do espaço urbano (Lefebvre, 2010). O valor de uso refere-se à capacidade do espaço de sustentar práticas sociais concretas, como o ensino, o encontro social, a permanência e a construção de vínculos, dependentes de condições de acessibilidade e segurança. Já o valor de troca está associado à lógica da mercantilização do espaço, na qual o solo urbano passa a ser avaliado prioritariamente por seu potencial de valorização econômica, visibilidade e capacidade de absorver fluxos intensos. À medida que a Avenida João Durval Carneiro se consolida como

via de circulação e de atividades comerciais, essa lógica tende a se impor, favorecendo usos que maximizam retorno financeiro e velocidade em detrimento daqueles que exigem permanência prolongada e ambiente urbano qualificado. Como resultado, atividades educativas de pequena e média escala, embora fundadoras da urbanidade do lugar, tornam-se vulneráveis em um estágio avançado de mercantilização do espaço.

Figura 26 - Escola José de Anchieta



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2025

No desenho da via, essa transição se expressa na diminuição das condições para o deslocamento a pé, com calçadas menos convidativas, travessias mais difíceis e menor possibilidade de permanência no espaço público. O tempo de uso da avenida torna-se mais curto, à medida que a circulação de veículos se intensifica e passa a dominar o ritmo do lugar. Essa mudança revela uma alteração no papel da avenida, que deixa de sustentar práticas cotidianas baseadas na proximidade e na convivência e passa a operar prioritariamente como espaço de passagem, ultrapassando o caso específico da escola e indicando transformações mais amplas na forma de apropriação da João Durval Carneiro.

De forma complementar, equipamentos de saúde e de serviços especializados, como o Hospital Unimed (figura 27), inaugurado em 1983, introduzem fluxos constantes, associados à necessidade de acessos de veículos, áreas de embarque e desembarque, rotas estratégicas e conexões com vias de maior capacidade. Sua instalação introduz atendimento médico-

hospitalar privado de média e alta complexidade ao longo da João Durval, conectando bairros próximos, a cidade e também usuários de outros municípios da região. Aqui, o que importa para o desenho urbano é a presença do hospital e o tipo de urbanidade que ele costuma induzir: fluxos (pacientes, profissionais, fornecedores), necessidade por áreas de embarque/desembarque e estacionamentos, além de uma tendência de conversão de imóveis do entorno em clínicas, laboratórios e serviços complementares.

Figura 27 - Hospital UNIMED – Bahia de todos os Santos



Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025

Nos anos 1990, a instalação da Justiça do Trabalho no ano de 1991 (Figura 28) reforça o papel da avenida como endereço institucional e amplia a circulação associada a atividades administrativas, jurídicas e de atendimento ao público. Do ponto de vista da avenida, esse tipo de equipamento produz uma temporalidade específica: fluxos concentrados em dias úteis, picos diurnos, permanências curtas (chegada/saída), demanda por acessos formais e por transporte coletivo/individual, além de aumentar a demanda no entorno por usos de apoio, como: alimentação, serviços e estacionamento.

Figura 28 - Justiça do trabalho



Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025

No campo da sociabilidade, ainda em 1991, a Paróquia Nossa Senhora de Fátima (Figura 29) inaugurada em 21 de agosto, introduz uma lógica diferente de centralidade: não a do serviço especializado, mas a do encontro comunitário, dos ritos e dos eventos coletivos, significando alteração da dinâmica do espaço: intensificação noturna e semanal, concentração de pedestres em horários estabelecidos, uso do entorno como área de permanência e sociabilidade, e reforço de marcos simbólicos que convivem com a lógica funcional da avenida. Como observa Yi-Fu Tuan (1983), esses lugares são fundamentais para a construção do sentido de lugar, mesmo em ambientes permeados por processos intensos de modernização. No caso da João Durval, a presença da paróquia mostra que, apesar da crescente mercantilização do solo, o espaço comportou práticas de sociabilidade e pertencimento.

Figura 29 - Paróquia Nossa Senhora de Fátima



Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025

A transformação urbana de maior destaque nesse período é a inauguração do Shopping Iguatemi, em 23 de abril de 1999 (Figura 30), denominado Boulevard Shopping desde outubro de 2008. A implantação de um shopping center além de representar um novo e relevante equipamento de consumo: ela desloca hábitos, concentra lazer, serviços e circulação em um único ponto e reorienta os fluxos urbanos para áreas bem conectadas às rodovias e aos corredores principais. No caso da Avenida João Durval Carneiro, o shopping reforça a valorização do entorno, estimula a ocupação extra anel de contorno e antecipa o padrão de desenvolvimento que se intensificará no ciclo seguinte, baseado em grandes empreendimentos, serviços e mobilidade relacionada principalmente aos automóveis.

O shopping introduz na cidade um padrão de consumo, lazer e serviços concentrados em um único empreendimento, alterando hábitos, deslocamentos e referências espaciais da população urbana, conforme já apontado por Pintaudi (1992) ao analisar o papel dos shopping centers na redefinição das centralidades urbanas. Sua localização ao longo da avenida insere esse trecho da cidade em circuitos regionais de consumo e amplia a atratividade imobiliária e comercial do entorno.

Figura 30 - Boulevard Shopping



Fonte: Site Boulevard Feira

O conjunto desses equipamentos contribui para transformar a Avenida João Durval Carneiro em uma via onde diferentes tipos de uso passam a ocorrer ao mesmo tempo e no mesmo espaço. Essa convivência entre usos diferentes modifica a rotina da avenida, especialmente para os pedestres, pois o que depende de travessias, paradas rápidas e deslocamentos curtos, como ocorre em frente a escolas, igrejas e serviços, passam a acontecer em um espaço organizado prioritariamente para o tráfego contínuo de automóveis.

Maria da Graça Rodrigues dos Santos (2002), ao analisar os impactos da implantação do Shopping Iguatemi em Salvador na década de 1970, descreve situação semelhante, na qual a presença de um grande equipamento urbano, associada à lógica rodoviária, dificulta o caminhar, atravessar e permanecer no espaço da rua, enfraquecendo a relação direta entre edifícios e espaço público e tornando o ambiente menos favorável ao uso cotidiano a pé.

Essa condição inaugura situações de incompatibilidade entre usos cotidianos e circulação, como por exemplo nos pontos em que escolas, serviços e atividades religiosas demandam travessias frequentes, paradas rápidas, estacionamento e acessos locais. Esses conflitos são potencializados por características físicas da via observadas em campo, como a presença de canteiro central estreito com aproximadamente 3 metros e a baixa arborização ao longo de trechos da avenida (com maior concentração de árvores na região do Shopping Boulevard), condições que resultam em ambiente hostil à caminhabilidade que agravam a segurança e o desconforto térmico.

Como estratégia cotidiana de adaptação, os pedestres tendem a concentrar seus deslocamentos nas calçadas localizadas opostas ao poente, buscando minimizar a exposição ao calor. Soma-se a isso a apropriação irregular das calçadas por estabelecimentos comerciais, que

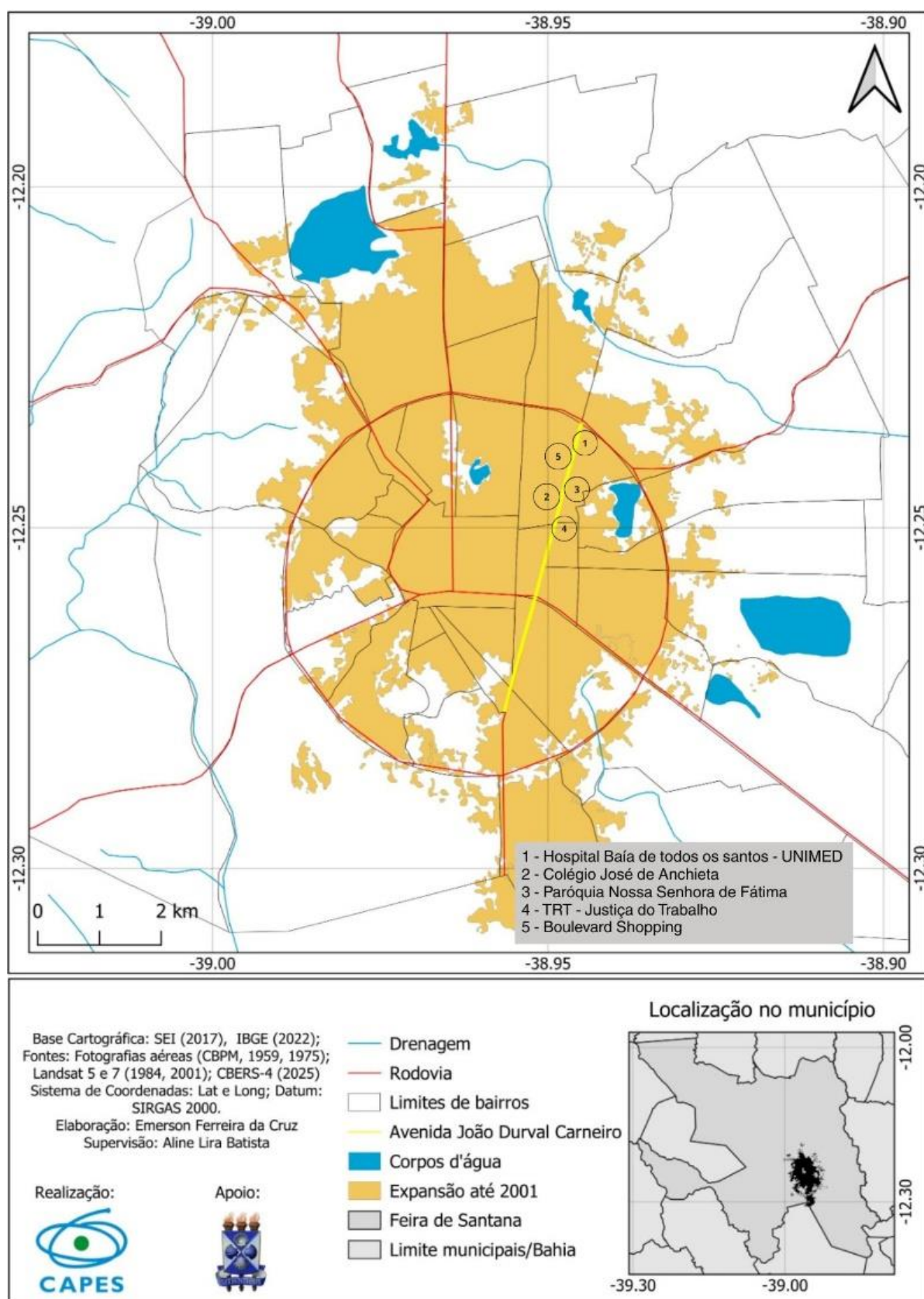
ampliam indevidamente suas áreas de uso sobre o espaço público e restringem a circulação a pé, situação que se intensifica às sextas-feiras, aos sábados e, sobretudo, aos domingos, no entorno da Feira da Estação Nova em função da sua dinâmica comercial.

Somado a isso, incluem a concentração de embarque e desembarque em frente a equipamentos educacionais e de saúde, a ausência de áreas adequadas para parada e a sobreposição entre tráfego contínuo e acessos diretos aos estabelecimentos, evidenciando que o desenho da rua e os espaços de apoio não foram ajustados na mesma medida que a intensificação dos usos.

No plano normativo, o período é marcado pela criação de instrumentos voltados à organização da circulação e do uso do solo, como o Conselho Municipal de Transportes (Lei nº 1065/1987), o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (Lei nº 1414/1991) e a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo – LOUOS (Lei nº 1615/1992). Esses dispositivos expressam a tentativa de orientar as transformações em curso, mas sua aplicação ocorre de maneira desigual, sem produzir um ordenamento contínuo do espaço urbano. Como observa Maricato (2001), planos elaborados nesse contexto tendem a operar mais como direcionadores de investimentos e frentes de expansão do que como mecanismos efetivos de regulação, especialmente em cidades médias submetidas a processos de reestruturação.

Dessa forma, o ciclo 1981–2000 evidencia que a consolidação da Avenida João Durval Carneiro se dá de forma heterogênea. É sobre essa base bastante adensada e integrada ao funcionamento cotidiano da cidade que incidirão intervenções de maior escala cujos efeitos tornarão essas contradições ainda mais visíveis. (figura 31)

Figura 31 - Equipamentos do ciclo II



Fonte: SEI (2017), IBGE (2022), elaborado por Emerson Cruz

4.2.3 – Ciclo III (2001–2024): Modernização e uma avenida complexa

Entre 2001 e 2024, a Avenida João Durval Carneiro passa a concentrar intervenções de maior escala técnica e institucional, que alteram sua condição urbana. Diferente dos ciclos anteriores, este período é caracterizado pela intensificação de obras de mobilidade, pela ampliação de redes públicas de gestão e pela entrada de empreendimentos privados voltados ao consumo e a serviços. Essas transformações inserem a avenida no projeto de cidade moderna.

A modernização urbana que se intensifica nesse período pode ser compreendida à luz da noção de cidade moderna desenvolvida por Bittar (2010), para quem a modernidade urbana se define pela introdução de infraestruturas ou tecnologias e também pela constituição de um modo de vida urbano orientado pela aceleração do tempo, pela racionalização dos fluxos e pela centralidade da circulação como valor social. A cidade moderna, nesse sentido, é aquela que passa a organizar seus espaços prioritariamente para o movimento, para a eficiência e para a visibilidade, transformando ruas e avenidas em suportes da vida urbana moderna.

Aplicada à Avenida João Durval Carneiro, essa perspectiva permite entender que os viadutos, o BRT e os grandes equipamentos implantados entre 2001 e 2024 são soluções funcionais e dispositivos que materializam um projeto de cidade associado à fluidez, à conectividade e à imagem de progresso, ainda que de um modo particular, carregado de contradições revelando o desencontro entre os projetos modernos trazidos de fora e a maneira como a cidade realmente funciona no dia a dia. Como propõe Schwarz (1973) no conceito de ideias fora do lugar, essa modernidade manifesta-se frequentemente como um ornato ou lustre, onde a adoção de tecnologias de fluidez, como o BRT, busca criar uma ilusão de ambiente novo e moderno que, no entanto, convive com as estruturas persistentes da desigualdade local. A avenida torna-se, assim, um palco da modernidade urbana local: um espaço onde se expressa a busca de Feira de Santana por se afirmar como cidade moderna, dinâmica, articulada aos fluxos regionais e capaz de traduzir, na forma urbana, um ideal moderno de organização da vida coletiva (Bittar, 2010).

Em Feira de Santana, essa busca possui raízes históricas. A cidade construiu sua identidade urbana associada à circulação, ao comércio regional e à condição de entroncamento rodoviário, o que alimentou, ao longo do tempo, um discurso político e técnico voltado à ideia de eficiência, centralidade logística e dinamismo econômico (Freitas, 1998; Teixeira, 2008). No início do século XXI, esse imaginário se atualiza por meio de intervenções que reforçam a imagem de uma cidade conectada, acessível e preparada para novos fluxos, tendo a Avenida João Durval Carneiro como um de seus suportes territoriais.

O marco mais evidente dessa mudança é a implantação dos viadutos Engenheiro José Joaquim Lopes de Brito (figura 32), inaugurado em 2008, e o viaduto Georgina Erismann (figura 33), entregue em 2010. Essas obras redefinem a escala da avenida ao priorizar a continuidade do tráfego motorizado e ao reduzir interferências através de semáforos, consolidando a via como corredor de passagem de alta capacidade (figura 34). Do ponto de vista do desenho urbano, a travessia em nível elevado institui um novo regime espacial, no qual a fluidez do deslocamento passa a prevalecer sobre a lógica do acesso local, da travessia pedonal e da relação direta entre edifícios e rua, produzindo impactos na forma de uso do espaço.

Figura 32 - Viaduto José Joaquim Lopes de Brito



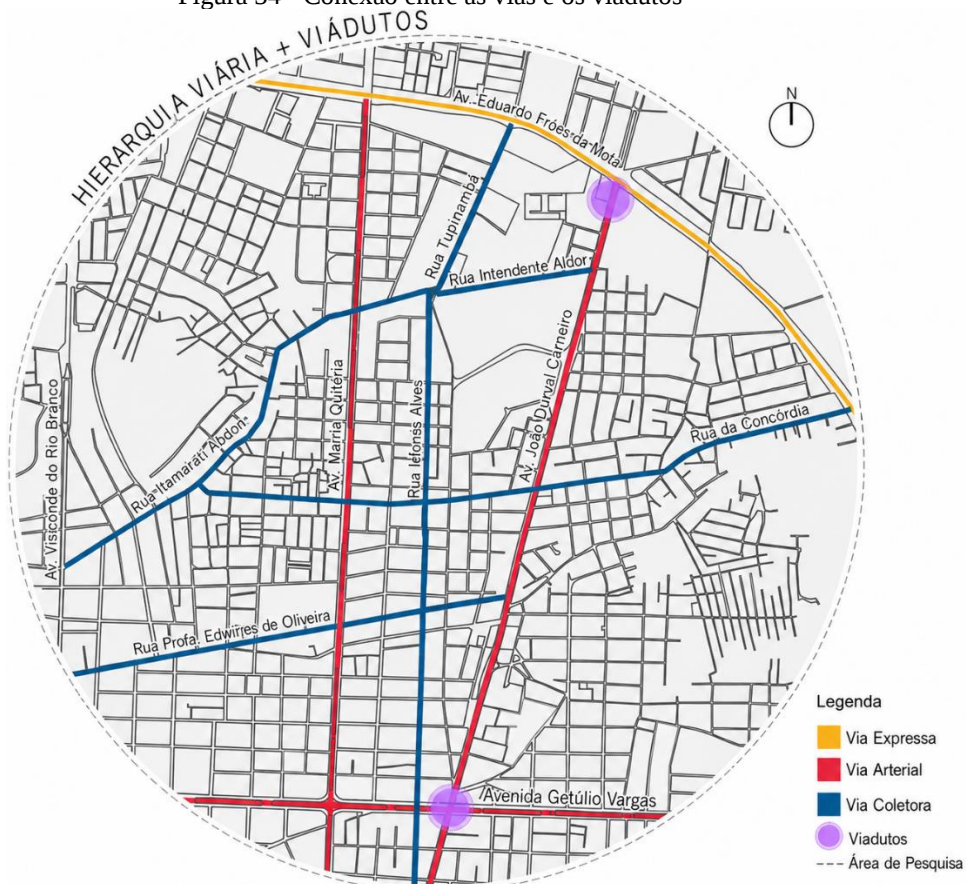
Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025

Figura 33 - Viaduto Georgina Erismann



Fonte – Registro do trabalho de campo, 2025

Figura 34 - Conexão entre as vias e os viadutos



Fonte – Elaborado pela autora, 2025

Essa lógica é aprofundada com a implantação do sistema BRT, cuja operação experimental tem início em outubro de 2020. Concebido como solução de transporte coletivo de média capacidade, o BRT insere a Avenida João Durval Carneiro em uma rede de corredores que reorganiza tempos de deslocamento e padrões de acessibilidade na cidade. Contudo, como observam Maricato (2015) e Santos, Santos e Reis (2021), projetos dessa natureza, quando implantados sobre eixos já densamente ocupados e funcionalmente diversos, tendem a intensificar conflitos existentes, ao sobrepor infraestruturas rígidas a dinâmicas urbanas consolidadas. Na João Durval, o BRT não inaugura a modernização, mas explicita seus limites ao reforçar a primazia da circulação em detrimento da permanência e da diversidade de usos lindeiros.

Paralelamente às infraestruturas de mobilidade, o período registra a ampliação de redes públicas de gestão e serviços especializados ao longo da avenida. A instalação do SAMU, em 2004, seguida pela formalização da Secretaria Municipal de Saúde no CNES, em 2008, e da Central de Regulação, em 2010, consolida a avenida como espaço estratégico para funções públicas de comando, resposta rápida e articulação institucional. Conforme destaca Corrêa (2012), a concentração de equipamentos públicos dessa natureza tende a induzir reestruturações do entorno, ao gerar demandas específicas por acessos, áreas de apoio e edificações administrativas, alterando a lógica de ocupação do solo.

Nesse mesmo intervalo, a inauguração do Museu Parque do Saber, em 2008, acrescenta uma dimensão cultural à modernização da avenida. Ao atrair escolas, visitantes e eventos, o equipamento contribui para a construção de uma nova imagem urbana associada à produção de conhecimento, ciência e lazer, reforçando o papel da João Durval como destino urbano e não apenas como eixo de circulação (Teixeira, 2008; Freitas, 2014).

A modernização do período também se expressa na intensificação da terciarização e na entrada de empreendimentos privados voltados ao consumo, à hospitalidade e aos serviços especializados. Ville Gourmet, Multiplace, Ibis Hotel, Charmant, o NH Hotel e o restaurante Seen, concessionárias Paraguassú e grandes redes comerciais passam a compor a paisagem da avenida, inserindo-a nos circuitos de lazer, turismo e consumo seletivo. Como analisa Villaça (2001), a localização desses empreendimentos ao longo de vias de alta acessibilidade reforça processos de valorização imobiliária e contribui para a produção de acessos especializados.

Embora não esteja implantado diretamente na Avenida João Durval Carneiro, a inauguração do Teatro e Centro de Convenções de Feira de Santana, em 16 de dezembro de 2024, localizado na Rua Tupinambás, bairro São João, estabelece relação funcional direta com a avenida, que se consolida como principal eixo de acesso ao equipamento. Segundo divulgação

oficial da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, o equipamento amplia a capacidade da cidade de sediar eventos culturais, institucionais e corporativos de grande porte, intensificando fluxos regionais e reforçando a articulação entre a avenida e o circuito de atividades institucionais e corporativas (Prefeitura Municipal de Feira de Santana, 2024).

Mesmo nesse contexto de racionalização técnica e mercantilização do espaço, práticas ligadas ao abastecimento popular não desaparecem. A inauguração do Galpão de Carnes Epifânio Cundes, em 2017, representa uma estratégia de formalização e reorganização logística das atividades associadas à Feira da Estação Nova, preservando a centralidade funcional do comércio de carnes no cotidiano da avenida. Essa coexistência entre grandes projetos, redes públicas especializadas, consumo seletivo e circuitos populares evidencia que a modernização não substitui integralmente as lógicas anteriores, mas as reacomoda de forma desigual.

As transformações observadas nesse ciclo não estão limitadas à introdução de novos empreendimentos, pois reiteram uma forma de organizar o espaço urbano. A prioridade dada ao tráfego de veículos, a interrupção da continuidade entre edificações e espaço público, a concentração de atividades voltadas a funções específicas e a valorização diferenciada de determinados trechos da avenida revelam a permanência de um mesmo princípio de ordenação urbana.

Esse princípio se baseia na seleção de usos e investimentos conforme sua capacidade de atrair fluxos, gerar visibilidade e ampliar o valor econômico do solo. Ainda que as formas se atualizem tecnicamente ao longo do tempo, o modo de produzir o espaço permanece ancorado em uma lógica que privilegia circulação e rendimento urbano, reinscrevendo-se continuamente no desenho da avenida e condicionando suas transformações.

Dessa forma, o ciclo 2001–2024 consolida a Avenida João Durval Carneiro como um espaço urbano complexo, no qual se sobrepõem diferentes racionalidades de uso, escalas de intervenção e temporalidades. A avenida se moderniza, amplia sua conectividade e reforça sua visibilidade regional, mas o faz sobre uma base histórica marcada por atividades de abastecimento, educação e sociabilidade que continuam a estruturar a vida cotidiana. Essa sobreposição produz uma paisagem fragmentada e permeada por conflitos, na qual o projeto de cidade moderna convive com permanências de todo tipo que resistem e se adaptam, deixando marcas no desenho urbano e no funcionamento da avenida.

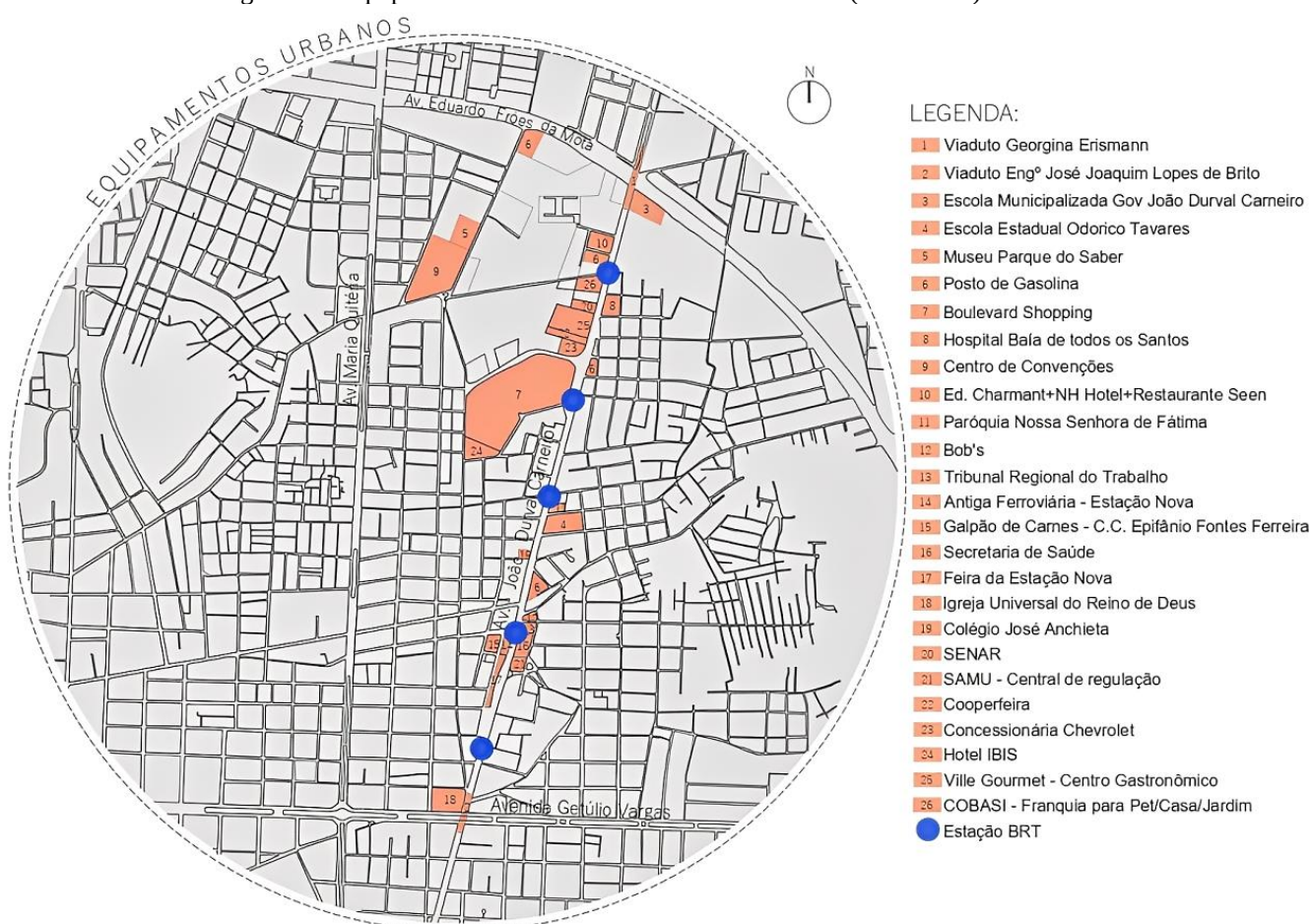
Nesse contexto, a leitura conjunta dos equipamentos urbanos implantados ao longo da Avenida João Durval Carneiro permite entender como as transformações analisadas ao longo do capítulo se materializam no espaço. O mapa reúne equipamentos de diferentes naturezas: educacionais, comerciais, de saúde, judiciais, religiosos e de transporte, concentrados ao longo

da avenida, e evidencia que eles atendem a públicos distintos (figura 35). Alguns desses equipamentos estão diretamente ligados ao cotidiano do entorno imediato, como escolas, igrejas, postos de gasolina e a Feira da Estação Nova, responsáveis por deslocamentos frequentes e de curta distância, muitas vezes realizados a pé ou em pequenos trajetos.

Outros equipamentos, como hospital, tribunal, centro de convenções, centros de ensino e estações do BRT, atendem usuários de vários bairros da cidade, ampliando a área de influência da avenida e reforçando seu papel na organização dos deslocamentos urbanos. Há ainda empreendimentos de maior porte, como shopping, hotel, grandes estabelecimentos comerciais e concessionárias, que atraem públicos de fora do entorno próximo e associam a avenida a práticas de consumo, visibilidade e circulação mais amplas.

A convivência desses diferentes tipos de equipamentos ao longo da mesma via explicita como a Avenida João Durval Carneiro passou a concentrar usos cotidianos, serviços urbanos e atividades de maior alcance, consolidando-se como um eixo de articulação fundamental na estrutura urbana de Feira de Santana.

Figura 35 - Equipamentos urbanos da Avenida João Durval (1964-2024)



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

4.3 – Transformações no desenho urbano da Av. João Durval Carneiro

A análise das transformações urbanas da avenida João Durval Carneiro requer entender de que modo os processos históricos, econômicos e institucionais se materializam na forma urbana e podem ser observadas na configuração espacial da avenida. O desenho urbano é assumido, nesta pesquisa, como o lugar de inscrição das decisões políticas, técnicas e econômicas que orientaram a expansão e a reorganização da cidade de Feira de Santana ao longo do período analisado. Nessa perspectiva, elementos como parcelamento do solo, conformação das quadras, alinhamentos construtivos, gabarito das edificações, desenho das calçadas e relações entre edifícios e espaço público são entendidos como registros espaciais de escolhas urbanísticas e de estratégias de valorização do solo.

Essa leitura parte da compreensão do espaço urbano como um arranjo histórico marcado por confrontos entre diferentes temporalidades, agentes e lógicas de produção, regulação e uso. Esses confrontos se materializam na convivência entre infraestruturas modernas e anteriores, redes técnicas atualizadas e práticas sociais consolidadas, que passam a compartilhar a mesma configuração espacial. Esse caráter contraditório se refere à uma materialização desigual dos investimentos, das normas urbanísticas e das prioridades do planejamento, conforme a concepção de espaço geográfico como sistema indissociável de objetos e ações proposta por Santos (1996). Assim, o desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro expressa tanto a incorporação de lógicas de circulação e consumo quanto a permanência de usos associados ao cotidiano urbano local.

As transformações são compreendidas, neste estudo, como processos históricos cumulativos, por meio dos quais mudanças sucessivas alteram a forma e o funcionamento da avenida sem necessariamente suprimir as estruturas preexistentes. O desenho urbano resulta, assim, de sobreposições e adaptações que produzem novas configurações espaciais, ao mesmo tempo em que mantêm condicionantes herdados de períodos anteriores. Nessa perspectiva, as transformações dizem respeito às mudanças identificáveis na forma urbana e nos modos de uso do espaço, enquanto as permanências referem-se a práticas, estruturas e funções que atravessam distintos momentos históricos, ainda que ressignificadas ao longo do tempo (Vasconcelos, 2016). Essa distinção orienta a análise ao enfatizar a leitura interpretativa dos processos urbanos e de suas implicações socioespaciais.

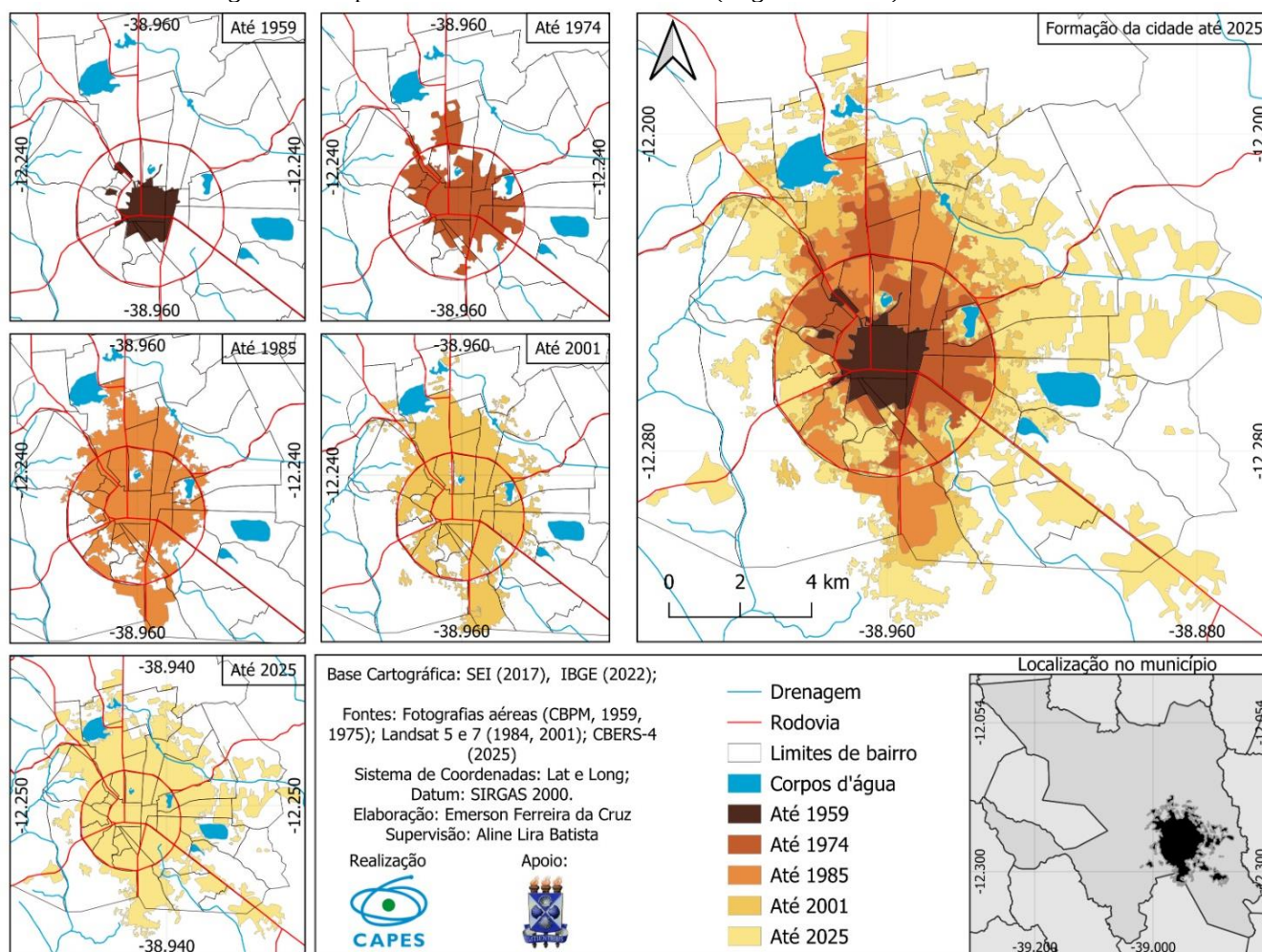
A leitura do desenho urbano da avenida é estruturada a partir de três dimensões analíticas: morfologia urbana, usos do solo, mobilidade e acessibilidade. A dimensão morfológica permite analisar como o parcelamento e a ocupação foram sendo alterados ao

longo do tempo; os usos do solo evidenciam processos de redefinição funcional e seletividade locacional; enquanto a mobilidade e a acessibilidade revelam prioridades espaciais, barreiras físicas e conflitos entre deslocamento e permanência. Esse enquadramento dialoga com a compreensão do desenho urbano como linguagem, na qual a forma construída expressa escolhas relacionadas à regulação, à infraestrutura e à alocação de investimentos (Del Rio, 1990).

A compreensão dessas transformações exige considerar a evolução histórica da avenida em articulação com o processo de expansão urbana de Feira de Santana. A análise cartográfica evidencia que o crescimento da mancha urbana esteve associado às conexões regionais e às principais ligações viárias, produzindo efeitos diretos sobre a ocupação de novas áreas e sobre a localização de atividades e equipamentos urbanos (Britto, 2021). Essas conexões alteraram as condições de acessibilidade no interior da cidade, redefinindo tempos de deslocamento, níveis de conectividade e custos de circulação, fatores que influenciam diretamente a atratividade relativa dos diferentes trechos urbanos.

O mapa de expansão urbana (Figura 36) demonstra que a urbanização do município se dá por acréscimos sucessivos, evidenciando que o crescimento não é homogêneo: ele se apoia em infraestruturas e direções diferentes de consolidação, que, por sua vez, condicionam onde se intensificam investimentos e mudanças no desenho urbano. Ao situar a avenida João Durval Carneiro nesse processo, a leitura cronológica passa a evidenciar uma mudança de posição relativa do seu entorno na estrutura urbana: quanto maior a conectividade, maior a capacidade de atrair usos diversos e de redefinir padrões morfológicos e funcionais (Villaça, 2001).

Figura 36 - Expansão urbana de Feira de Santana (origens até 2025)



Fonte: SEI (2017), IBGE (2022), elaborado por Emerson Cruz

A inserção da avenida João Durval Carneiro no sistema viário urbano pode ser observada a partir de sua articulação com as principais vias estruturadoras de Feira de Santana e com as conexões regionais que atravessam o município, especialmente as rodovias BR-116 e BR-324. Essa posição no sistema de circulação confere à avenida um papel estratégico na expansão urbana ao funcionar como eixo de ligação entre áreas consolidadas e setores incorporados mais recentemente à malha urbana, favorecendo a continuidade da ocupação e a atração de novas atividades ao longo de seu traçado.

A Avenida João Durval Carneiro conecta bairros com diferentes estágios de consolidação urbana e estabelece relações diretas com avenidas de alta capacidade de estruturação dos deslocamentos, como a Avenida Getúlio Vargas e a Avenida Maria Quitéria. Essa condição amplia sua visibilidade e acessibilidade relativas, criando um ambiente favorável à intensificação de usos comerciais e de serviços. Como resultado, determinados trechos da avenida passam a concentrar pressões por mudança de uso, entendidas aqui como a substituição

gradual de funções residenciais ou de menor intensidade por atividades que demandam maior exposição, fluxo de pessoas e valorização imobiliária.

Nesse processo, o desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro registra, na forma construída, a transição de uma via inicialmente associada à função de ligação para uma configuração mais complexa, marcada pela sobreposição de circulação intensa, atividades econômicas diversificadas e disputas pelo uso do espaço público. A ampliação progressiva da seção viária da Avenida João Durval Carneiro, associada às intervenções de pavimentação e reorganização dos fluxos realizadas sobretudo a partir das décadas de 1970 e 1980, inscreve no espaço uma mudança na forma de funcionamento da avenida.

Essas alterações alteraram a proporção entre a largura da via e as edificações lindeiras e ampliaram a escala da rua, tornando-a menos legível e menos convidativa para o deslocamento a pé. O desenho da avenida passa, assim, a expressar um modelo de urbanização orientado pela fluidez do tráfego e pela circulação de veículos, no qual a permanência torna-se secundária. Essa transformação ajuda a compreender por que a avenida se torna um dos principais espaços de conflito entre deslocamento e permanência, aspecto que será aprofundado posteriormente ao tratar de mobilidade e acessibilidade.

A relação entre expansão urbana e rede de circulação pode ser compreendida, neste estudo, a partir da leitura histórica e funcional do sistema viário e de seus efeitos sobre a organização do espaço urbano. As conexões regionais e urbanas exerceram papel decisivo na orientação da ocupação do território e na consolidação de avenidas que passaram a concentrar investimentos, atividades e infraestrutura. Nesse contexto, a Avenida João Durval Carneiro não se estrutura de forma isolada, pois faz parte de um conjunto mais amplo de eixos que articulam diferentes porções da cidade, redefinindo condições de acessibilidade, tempos de deslocamento e atratividade dos lugares.

Essa dinâmica contribui para explicar por que alguns trechos da avenida passam a atrair mais atividades e investimentos do que outros. Ao se tornarem mais acessíveis e visíveis dentro da cidade, esses trechos sofrem mudanças mais intensas, tanto na forma dos edifícios quanto nos tipos de uso do solo, influenciando diretamente o desenho urbano e a maneira como a avenida é ocupada ao longo do tempo. (Britto, 2021).

4.3.1 – Transformações morfológicas

As transformações morfológicas da Avenida João Durval Carneiro expressam, na forma construída, os processos urbanos analisados nos ciclos anteriores. Parcelamento do solo,

ocupação dos lotes e altura das edificações não são tratados aqui como aspectos puramente formais, mas como registros espaciais de decisões públicas, investimentos em infraestrutura e estratégias privadas de uso e valorização do solo. Analisar a morfologia da avenida, portanto, significa compreender como escolhas feitas em diferentes momentos históricos permanecem visíveis e continuam a influenciar seu funcionamento atual.

No que se refere ao parcelamento do solo, observa-se que a estrutura fundiária ao longo da avenida foi constituída em etapas distintas, associadas a momentos diversos da expansão urbana de Feira de Santana. Essa condição pode ser identificada pela coexistência de trechos com lotes regulares, resultantes de parcelamentos formais, e outros onde os lotes foram sendo ocupados gradualmente, à medida que a urbanização avançava.

Em vários segmentos da avenida, a divisão dos terrenos ocorreu antes da implantação efetiva de edificações, serviços e infraestrutura urbana, o que produziu um intervalo temporal entre a definição dos lotes e sua ocupação. Esse processo é percebido na permanência de áreas subutilizadas ao longo do eixo, indicando que o parcelamento não foi acompanhado, de imediato, pela urbanização plena. Essa dinâmica corresponde ao que Vasconcelos (2016) e Villaça (2001) identificam como dissociação entre parcelar e urbanizar, na qual o solo urbano é produzido antecipadamente e passa a ser ocupado de forma seletiva, conforme se modificam as condições de acesso e valorização.

A ocupação dos lotes ao longo da Avenida João Durval Carneiro não ocorreu de maneira contínua nem simultânea ao longo de todo o seu traçado. A leitura do mapa de uso do solo (figura 37), associada ao trabalho de campo, mostra que os trechos mais consolidados coincidem com segmentos onde a avenida se articula diretamente com vias importantes do sistema urbano, como as conexões com a Avenida Getúlio Vargas, a Avenida Maria Quitéria e áreas próximas ao Centro e ao bairro Ponto Central, e com a presença de equipamentos públicos e privados já implantados. Nesses pontos, a ocupação tende a ser mais constante e diversificada. Em contraste, outros segmentos da avenida permaneceram por mais tempo com ocupação esparsa ou usos pouco intensivos, mesmo após a chegada de infraestrutura viária. Isso indica que a ocupação avançou de acordo com vantagens locais específicas, e não de forma homogênea ao longo do eixo, resultando em trechos com diferentes ritmos de consolidação.

Figura 37 - Mapa de uso do solo (área de estudo)



Fonte – Elaborado pela autora, 2025

O mapa de uso do solo permite aprofundar essa leitura ao demonstrar que a predominância do uso residencial ao longo da Avenida João Durval Carneiro não corresponde a uma forma urbana uniforme. Nos bairros adjacentes, como Caseb, São João, Lagoa Grande e setores do Parque Getúlio Vargas, predominam edificações residenciais de pequeno porte e baixa verticalização, configurando tecidos urbanos pouco adensados. Esses bairros dependem da avenida para o acesso a comércio, serviços e equipamentos urbanos, o que evidencia o papel da João Durval como suporte das rotinas diárias da população residente. Assim, mesmo onde o uso residencial é dominante, a forma urbana revela uma dependência funcional da avenida, que concentra atividades e serviços ausentes ou pouco distribuídos no interior dos bairros.

Os usos comerciais e de serviços organizam-se principalmente ao longo da via, acompanhando o traçado de maneira linear, porém descontínua. Esses usos se concentram nos trechos de maior visibilidade e fluxo, especialmente onde a avenida assume função de conexão

interbairros ou de acesso a áreas mais centrais. Trata-se, em geral, de atividades voltadas à passagem e ao acesso rápido, como comércio de apoio, serviços especializados e estabelecimentos que dependem da exposição ao tráfego, e não à permanência prolongada no espaço. Essa lógica de localização evidencia que esses usos não se distribuem aleatoriamente, mas se instalam onde a infraestrutura viária e o movimento cotidiano oferecem maior potencial de retorno, conforme discutido por Villaça (2001).

Os usos institucionais, por sua vez, aparecem de forma pontual ao longo da avenida, ocupando lotes específicos e não formando áreas contínuas. Ainda assim, sua presença exerce influência significativa sobre o entorno imediato. Escolas, equipamentos de saúde, serviços públicos e instituições religiosas introduzem horários específicos de funcionamento, demandas por acesso, paradas rápidas e travessias frequentes, modificando o uso cotidiano do espaço ao redor. Esses equipamentos não estruturam um tecido urbano uniforme, mas criam pontos de concentração de atividades que intensificam localmente a ocupação e contribuem para a diversidade de usos ao longo da avenida.

Quanto ao gabarito de altura, a Avenida João Durval Carneiro mantém um perfil predominantemente horizontal. A maior parte das edificações possui um ou dois pavimentos, associada a usos residenciais, comerciais e de serviços tradicionais. As exceções concentram-se em trechos específicos, especialmente na região do Boulevard Shopping, onde se localizam empreendimentos de maior porte, como o Multiplace, o Charmant e o edifício residencial Recanto das Ilhas. Fora desse setor, a ausência de verticalização significativa indica que as transformações morfológicas da avenida se dão mais pela mudança de usos e pela intensificação das atividades do que pela elevação sistemática das edificações.

A relação entre edificação e rua também evidencia adaptações desiguais ao longo do eixo. Em alguns pontos, surgem empreendimentos implantados com recuos frontais maiores e áreas destinadas à circulação e parada de veículos, alterando a interface com o espaço público. No entanto, esse padrão é exceção. Na maior parte da avenida, a falta de áreas próprias para estacionamento leva à ocupação da via por veículos estacionados paralelamente, muitas vezes em fila dupla, interferindo diretamente na circulação e no uso do espaço da rua. As poucas áreas destinadas exclusivamente ao estacionamento concentram-se em frente ao Boulevard Shopping, reforçando o caráter pontual dessas soluções e a ausência de uma reconfiguração integrada do espaço público ao longo da avenida.

Dessa maneira, a morfologia da Avenida João Durval Carneiro resulta da sobreposição de diferentes momentos de urbanização e de distintas lógicas de produção do espaço. Parcelamento, ocupação e gabarito de altura evidenciam que as transformações históricas se

inscrevem de forma desigual na forma urbana, mantendo marcas de períodos anteriores ao mesmo tempo em que incorporam novas funções e usos. Essas permanências e reconfigurações sucessivas permanecem ativas e condicionam as possibilidades de transformação do eixo, contribuindo para a complexidade do desenho urbano observada atualmente.

4.3.2 – Mobilidade, acessibilidade e conflitos espaciais

A mobilidade na Avenida João Durval Carneiro deve ser compreendida como elemento central das transformações analisadas neste capítulo, pois é a partir dela que se articulam as mudanças na forma urbana, a intensificação dos usos e a produção de conflitos no espaço público. Conforme analisa Ákila Soares de Britto (2021), a avenida integra o sistema principal de circulação de Feira de Santana, exercendo papel relevante na organização dos deslocamentos e na conexão entre áreas consolidadas, bairros adjacentes e setores em expansão da cidade. Essa condição, entretanto, não resulta automaticamente em melhores condições de acesso para os diversos usuários, revelando assimetrias entre circulação e uso cotidiano do espaço.

Do ponto de vista do funcionamento urbano, a João Durval passa a concentrar, ao longo das últimas décadas, múltiplas atribuições: suporte aos deslocamentos interbairros, corredor de linhas estruturais do transporte coletivo e via de acesso a equipamentos públicos, serviços e atividades comerciais. Britto (2021) demonstra que essa acumulação de funções ocorre sem uma definição clara de prioridades entre deslocamento de passagem, acessos locais e permanência, produzindo uma avenida sobrecarregada em termos operacionais e ambígua em sua função urbana. A ampliação da capacidade da via, nesse contexto, responde sobretudo à necessidade de manter o fluxo contínuo, enquanto as demandas cotidianas de acesso, travessia e uso local permanecem em segundo plano.

Essa condição torna-se mais evidente quando se diferencia mobilidade e acessibilidade. Enquanto a mobilidade refere-se à possibilidade de deslocamento ao longo da rede viária, a acessibilidade diz respeito às condições efetivas de alcançar oportunidades urbanas, como trabalho, serviços, comércio e equipamentos, considerando tempo, conforto, segurança e meios disponíveis (Santos, J., 2021).

Na Avenida João Durval Carneiro, os investimentos em infraestrutura ampliam a capacidade de deslocamento dos veículos e do transporte coletivo de média e longa distância, mas favorecem principalmente determinados percursos e usuários, sobretudo aqueles vinculados aos fluxos de maior alcance, em detrimento do acesso pedonal e das necessidades locais.

A implantação do sistema BRT explicita as contradições. Jânio Santos (2021) analisa o projeto de mobilidade de Feira de Santana como resultado de uma política urbana orientada por soluções técnicas padronizadas, pouco ajustadas às condições específicas do espaço urbano existente. No caso da Avenida João Durval Carneiro, a inserção do BRT ocorre sobre um corredor já intensamente ocupado por comércio, serviços e práticas cotidianas¹⁵ que dependem da travessia frequente e da permanência no espaço público.

As estações e faixas exclusivas reorganizam os deslocamentos, mas não equacionam as incompatibilidades entre circulação de alta capacidade e acessibilidade local, deslocando os conflitos para calçadas, pontos de travessia e áreas de acesso aos estabelecimentos.

A Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de Feira de Santana, a LOUOS (2018), classifica a Avenida João Durval Carneiro como via arterial II (figura 38), definição associada a um perfil viário que prevê canteiro central de três metros e prioriza a continuidade do tráfego ao longo do eixo. Definida pelo plano de mobilidade de Feira de Santana Lei Complementar 112 de 2018 como:

- são as de estruturação do sistema viário, ligação entre bairros e polos geradores de tráfego, com trânsito predominantemente de passagem, com a circulação de linhas de transporte coletivo, permitido para todos os tipos de veículo, exceto de propulsão humana e tração animal;

e pela LOUOS como: 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.

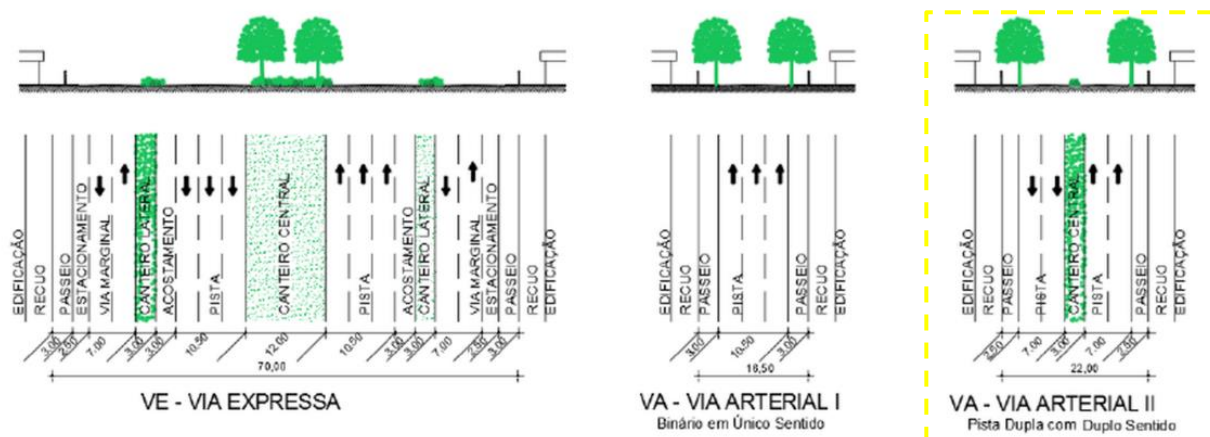
Trata-se de um enquadramento normativo concebido para favorecer a circulação longitudinal, isto é, o deslocamento contínuo de veículos ao longo da avenida, com menor número de interrupções, e interferências laterais, reforçando sua função como corredor de passagem.

Esse descompasso entre o perfil normativo da via e as formas concretas de uso do espaço contribui para a permanência de conflitos espaciais recorrentes. A avenida passa a operar simultaneamente como eixo de circulação rápida e como espaço de acesso local e permanência, sem que o desenho da rua ofereça mediações adequadas entre essas funções. Com isso, os conflitos não decorrem de usos inadequados, mas dos limites da aplicação de modelos viários

¹⁵ Neste trabalho, o termo prática cotidiana refere-se às ações realizadas diariamente pelos diferentes usuários no espaço urbano, envolvendo circulação, encontros, comércio, permanências e formas de apropriação da avenida (Certeau, 1998).

padronizados, pensados para fluxos homogêneos, em um contexto urbano marcado por diversidade funcional, intensas apropriações cotidianas e múltiplas escalas de uso.

Figura 38 - Desenho das vias



Fonte –LOUOS/0218, Prefeitura de Feira de Santana

Segundo Santos (2021), o problema maior não reside na ausência de planejamento, mas na forma como ele é concebido e operacionalizado. O projeto privilegia a eficiência do sistema de transporte, mas deixa em segundo plano a articulação entre mobilidade, desenho urbano e uso do solo. Na João Durval, isso se expressa na dificuldade de compatibilizar o funcionamento do BRT com uma avenida marcada por acessos múltiplos, paradas informais, circulação pedonal intensa e usos populares que não se ajustam à lógica de um corredor rigidamente controlado.

Os conflitos espaciais decorrentes desse processo assumem, portanto, caráter estrutural. A intensificação simultânea dos deslocamentos veiculares, do transporte coletivo estruturado e das atividades lindeiras gera disputas recorrentes pelo espaço da via e das áreas públicas adjacentes. Pedestres, comerciantes, usuários do transporte coletivo e motoristas compartilham um ambiente no qual as prioridades de uso são distribuídas de forma desigual, favorecendo determinados fluxos em detrimento de outros. Como observa Britto (2021), a ausência de uma leitura integrada entre hierarquia viária e função urbana da avenida contribui para a permanência desses conflitos, que tendem a se acentuar com a instalação de novos equipamentos e serviços ao longo do eixo.

Nesse contexto, a Avenida João Durval Carneiro não pode ser vista somente como via de circulação urbana, mas também como espaço socialmente produzido, no qual decisões

institucionais e escolhas de projeto se materializam de maneira desigual. A mobilidade, longe de constituir uma dimensão neutra, opera como instrumento de ordenação seletiva do espaço, privilegiando certos deslocamentos, agentes e interesses, em consonância com a crítica de Maricato (2001) às contradições do planejamento urbano brasileiro.

A articulação entre mobilidade, acessibilidade e conflitos espaciais, à luz das contribuições de Ákila Britto e Jânio Santos, permite compreender que as transformações recentes da Avenida João Durval Carneiro intensificam desequilíbrios já presentes, em vez de superá-los. Esses desequilíbrios correspondem a efeitos diretos do modelo de desenvolvimento urbano adotado, no qual a priorização da fluidez e da visibilidade das grandes infraestruturas se impõe como lógica recorrente, produzindo impactos cumulativos sobre a forma urbana, os usos do solo e as práticas cotidianas ao longo da avenida.

4.4 – Contradições do desenvolvimento urbano na Avenida João Durval Carneiro

As transformações analisadas ao longo deste capítulo indicam que o desenvolvimento urbano da Avenida João Durval Carneiro não pode ser compreendido como um processo linear de modernização e ordenamento. Ao contrário, trata-se de um percurso marcado por contradições recorrentes, que se tornam visíveis à medida que a avenida incorpora novas infraestruturas, amplia suas funções urbanas e passa a concentrar fluxos cada vez mais intensos. Essas contradições não resultam de falhas pontuais de planejamento, mas da própria lógica que orienta a produção do espaço urbano em Feira de Santana, especialmente a partir da segunda metade do século XX.

Nesse sentido, as contradições observadas ao longo da Avenida João Durval Carneiro podem ser entendidas como a manifestação local de um processo mais amplo de circulação de modelos urbanos modernos. À luz da interpretação proposta por Schwarz (1973), trata-se de situações em que formas e discursos associados à modernidade passam a operar em contextos que não compartilham integralmente as condições sociais e espaciais que lhes deram origem.

A incorporação de grandes obras e equipamentos urbanos, apresentada como expressão de progresso e modernidade, passa a conviver com ritmos urbanos que não se ajustam plenamente a esse modelo. Produz-se, assim, um descompasso entre o planejamento urbano moderno e a experiência concreta da avenida, que permanece marcada por conflitos de uso e adaptações.

Ao longo dos diferentes ciclos históricos, observa-se que a ampliação da infraestrutura viária, a implantação de equipamentos de grande porte e a intensificação da terciarização vieram

acompanhadas por ganhos seletivos de acessibilidade e valorização do solo. Como discute Villaça (2001), os investimentos urbanos tendem a se concentrar em eixos capazes de maximizar circulação, visibilidade e retorno econômico, produzindo vantagens locacionais que não se distribuem de forma equilibrada no espaço urbano. Na Avenida João Durval Carneiro, esse padrão se expressa na priorização da fluidez dos deslocamentos e na atração de atividades voltadas ao consumo e aos serviços especializados, enquanto a qualificação do espaço público e as práticas cotidianas de menor poder econômico permanecem em posição secundária.

A principal contradição que se revela, portanto, está no fato de que a mesma infraestrutura responsável por ampliar a conectividade da avenida e reforçar sua posição estratégica também intensifica conflitos espaciais e restringe a diversidade de usos. A incorporação de sistemas de circulação de maior capacidade, viadutos e corredores estruturados reorganiza os fluxos urbanos, mas frequentemente impõe limites ao acesso local, à travessia pedonal e à permanência. Nesse processo, essas dimensões passam a ser subordinadas à lógica do deslocamento rápido, confirmando a crítica formulada por Maricato (2001), segundo a qual o planejamento urbano brasileiro tende a privilegiar soluções técnicas alinhadas a interesses econômicos dominantes, sem enfrentar de forma consistente as desigualdades socioespaciais que produz.

Outro aspecto central dessas contradições diz respeito à convivência entre a modernização infraestrutural e a permanência de práticas urbanas tradicionais. A Avenida João Durval Carneiro reúne equipamentos públicos, empreendimentos privados de grande porte e serviços especializados, ao mesmo tempo em que mantém circuitos populares de abastecimento e comércio profundamente enraizados no cotidiano urbano. Essa coexistência, entretanto, não se estabelece de maneira equilibrada. Os usos associados à economia popular operam sob condições mais vulneráveis, frequentemente pressionados por normas, projetos e reconfigurações que não os reconhecem como parte estruturante do funcionamento da avenida. Como aponta Milton Santos (1996), essas formas herdadas não desaparecem diante da modernização, mas permanecem ativas, tensionando e sendo tensionadas pelas novas lógicas de uso do espaço.

As contradições observadas também evidenciam os limites da ação normativa e institucional. A sucessão de leis, conselhos e instrumentos de ordenamento urbano indica a presença de um aparato formal de planejamento, mas não garante coerência entre diretrizes, decisões políticas e resultados espaciais. Na prática, o ordenamento se efetiva de modo fragmentado e seletivo, favorecendo determinados trechos, usos e agentes, enquanto outros permanecem à margem dos processos de qualificação urbana. Essa dissociação entre plano e

forma construída contribui para a consolidação de um espaço urbano funcionalmente intenso, porém marcado por assimetrias morfológicas e conflitos persistentes no uso do espaço público.

Dessa forma, o desenvolvimento urbano da Avenida João Durval Carneiro revela uma contradição fundamental: ao mesmo tempo em que se consolida como um dos principais eixos urbanos da cidade, incorporando infraestrutura, serviços e centralidade funcional, mantém padrões de exclusão espacial, disputas de uso e desigualdades no acesso aos benefícios da urbanização. Essa condição não é residual nem circunstancial, mas constitutiva do modelo de desenvolvimento adotado, tornando-se particularmente visível quando observada a partir do desenho urbano, onde decisões técnicas, interesses econômicos e práticas sociais se materializam de maneira concreta.

4.5 – Síntese interpretativa das transformações urbanas na Avenida João Durval Carneiro

A análise desenvolvida ao longo deste capítulo evidencia que as transformações urbanas da Avenida João Durval Carneiro se estruturam por meio da acumulação de intervenções, decisões e investimentos que se sobrepõem no tempo, produzindo um eixo urbano complexo e espacialmente contraditório. Ao contrário, o que se observa é a consolidação de um eixo urbano marcado pela superposição de intervenções físicas, mudanças funcionais e reconfigurações na mobilidade, produzidas em contextos históricos distintos e orientadas por lógicas não articuladas entre si.

Os ciclos analisados demonstram que a avenida passa de uma condição inicial de área de transição e suporte à expansão urbana para um corredor urbano de alta complexidade funcional. Esse percurso é marcado pelo aumento da capacidade viária, pela implantação de equipamentos públicos e privados e pela incorporação de atividades terciárias, que reposicionam a João Durval no sistema urbano de Feira de Santana. Tais mudanças, no entanto, ocorrem por meio de ajustes pontuais e setoriais, cujos efeitos se acumulam no tecido urbano sem produzir uma estrutura espacial integrada.

Do ponto de vista morfológico, o desenho urbano da avenida revela a materialização dessas escolhas, onde evidenciam que a forma construída resulta da acumulação de decisões administrativas, investimentos setoriais e estratégias imobiliárias, e não de um projeto urbano propriamente. Como consequência, a avenida apresenta uma configuração marcada por descontinuidades espaciais, contrastes entre trechos e assimetrias na relação entre edificações, calçadas e espaço público.

A leitura dos usos do solo reforça essa interpretação ao demonstrar que as transformações funcionais se organizam de maneira concentrada ao longo do eixo viário, acompanhando condições de acesso e a visibilidade proporcionadas pela avenida. A intensificação de atividades comerciais e de serviços, associada à presença de equipamentos institucionais, amplia o papel funcional da avenida, mas não produz uma centralidade urbana contínua. Em vez disso, consolida-se um padrão de corredor multifuncional, no qual diferentes usos se justapõem sem, necessariamente, estabelecer relações complementares entre si.

No campo da mobilidade, as intervenções realizadas ao longo do período analisado evidenciam as contradições do modelo de desenvolvimento urbano adotado. A priorização da fluidez do tráfego e da conectividade de maior alcance reposiciona a avenida como suporte da circulação urbana, mas acaba acentuando conflitos entre deslocamento, acessos e usos do espaço público. Os ganhos de mobilidade se distribuem de forma desigual, beneficiando determinados fluxos e agentes, enquanto as condições de acessibilidade e permanência permanecem em confronto.

Dessa forma, as transformações observadas ao longo da Avenida João Durval Carneiro revelam a intensificação de investimentos e infraestruturas e os limites de um planejamento urbano que opera por setores e projetos, sem articulação entre forma urbana, uso do solo e mobilidade. Com isso, é entendido que a modernização na avenida ocorre produzindo um espaço urbano ativo, porém marcado por conflitos, descontinuidades e assimetrias que se tornam cada vez mais visíveis no desenho urbano.

Sob a ótica do desenho urbano, essas transformações analisadas tornam-se perceptíveis na forma como a avenida foi sendo ajustada ao longo do tempo: no aumento da largura da pista destinada aos veículos, na perda de continuidade entre fachadas e calçadas, na predominância de soluções voltadas ao tráfego rápido e na fragmentação do espaço público em trechos pouco articulados entre si. Essas mudanças afetam diretamente as condições de uso da avenida, ao dificultar travessias, reduzir áreas de convivência e encurtar o tempo de permanência dos pedestres.

O desenho da Avenida João Durval Carneiro materializa, portanto, um modelo de desenvolvimento urbano que privilegia circulação, visibilidade e rendimento econômico do solo, produzindo um espaço urbano funcionalmente ativo, porém marcado por conflitos, descontinuidades e assimetrias. Essas transformações não se resolvem no próprio desenho, mas acumulam impactos que permanecem inscritas na forma urbana e que serão retomadas no capítulo seguinte, quando se analisam as permanências e os usos que resistem, se adaptam e se reinscrevem nesse espaço transformado.

Esse conjunto de análises consolida um quadro interpretativo que permite compreender as transformações urbanas da Avenida João Durval Carneiro para além da enumeração de intervenções isoladas. Ao privilegiar a análise dos efeitos espaciais produzidos por decisões institucionais, investimentos e mudanças funcionais, o capítulo evidencia como essas transformações se inscrevem de maneira desigual no espaço urbano, repercutindo tanto na configuração física da avenida quanto nas práticas sociais que nela se desenvolvem.

5 PERMANÊNCIAS: O CASO DA FEIRA DA ESTAÇÃO NOVA

A permanência de determinadas atividades no espaço urbano constitui fenômeno relevante para a compreensão das cidades contemporâneas. Contudo, mesmo em contextos marcados por reestruturações viárias, valorização imobiliária e redefinições funcionais, nem todos os elementos são substituídos. Alguns atravessam ciclos de transformação e mantêm inserção ativa na organização do espaço.

A feira da Estação Nova (figura 39) constitui-se como a principal permanência da Avenida João Durval e se destaca pela continuidade e pela relevância econômica e social que mantém desde a década de 1960. Sua permanência além de ser atribuída à duração de uma atividade comercial, se caracteriza também pela capacidade de manter centralidade no abastecimento regional, concentrar fluxos e induzir transformações no entorno imediato.

Figura 39 - Feira da Estação Nova



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

A noção de permanência, conforme Rossi (2001), refere-se a elementos urbanos que atravessam diferentes fases da cidade e seguem estruturando sua forma. Não se trata de imobilidade, mas de continuidade funcional. A feira pode ser compreendida nesse sentido: mesmo diante da modernização e da reconfiguração do sistema de circulação, permanece como núcleo ativo de comércio popular e abastecimento.

A aproximação com a ideia de memória coletiva, em Maurice Halbwachs (1990), contribui para compreender como atividades e práticas se sustentam espacialmente ao longo do tempo. A feira mantém modos de comercialização e redes de sociabilidade que acompanham a formação econômica da cidade. Contudo, sua relevância não se limita ao plano simbólico. Trata-se de uma permanência que funciona na organização do espaço, produzindo efeitos na concentração de atividades comerciais, na intensidade dos fluxos e na configuração morfológica do entorno.

A partir dessa compreensão, torna-se necessário examinar, inicialmente, a permanência como categoria interpretativa associada à memória e ao tempo urbano. Em seguida, apresentar o processo histórico de formação e inserção das feiras na estrutura urbana de Feira de Santana, destacando sua dimensão regional e os reordenamentos institucionais ao longo do tempo. Posteriormente, examina-se a Feira da Estação Nova em sua configuração espacial, funcionamento, relevância econômica e social, bem como nos conflitos e desafios contemporâneos que atravessam sua dinâmica. Por fim, relaciona-se sua presença às transformações da Avenida João Durval Carneiro, analisando como permanência e modernização se articulam no desenho urbano.

5.1 Permanência, forma e memória

A consolidação da permanência como categoria analítica exige delimitar seu sentido no campo dos estudos urbanos. A permanência não deve ser entendida como imobilidade espacial nem como resistência passiva às transformações. Ela se refere à continuidade de alguns elementos que atravessam diferentes períodos mantendo papel significativo na organização do espaço.

Rossi (2001) associa a duração destes elementos urbanos à sua capacidade de integrar-se à experiência coletiva. A cidade é concebida como produto histórico no qual formas e estruturas se acumulam ao longo do tempo. Algumas dessas estruturas adquirem longevidade porque se vinculam a usos regulares e a significados compartilhados. A permanência, nesse sentido, resulta da interação entre forma construída, função exercida e reconhecimento social.

A continuidade desses elementos não exclui transformação. Ao longo do tempo, usos podem ser redefinidos, estruturas podem sofrer adaptações e novos conteúdos sociais podem ser incorporados a configurações espaciais preexistentes. A permanência manifesta-se justamente nessa capacidade de manter presença histórica em meio a reinterpretações sucessivas.

Milton Santos (1996) contribui para esse entendimento ao afirmar que o espaço geográfico é resultado da interação entre sistemas de objetos e sistemas de ações, pois este não se reorganiza por substituição integral de suas formas anteriores; elementos produzidos em diferentes períodos permanecem e condicionam usos posteriores. É nesse sentido que o autor utiliza a noção de rugosidades: marcas materiais de tempos pretéritos que seguem atuando na dinâmica contemporânea, abrigando novos conteúdos sociais sem perder completamente os traços de sua formação histórica.

Essa compreensão amplia-se quando se considera a dimensão da memória coletiva. Conforme Halbwachs (1990), a memória estrutura-se a partir de quadros sociais e espaciais que permitem aos grupos reconhecer e organizar suas experiências. Nora (1993) acrescenta que determinados espaços e práticas tornam-se referências compartilhadas quando concentram experiências reiteradas e passam a integrar o repertório simbólico de uma coletividade. Assim, permanências urbanas sustentam vínculos entre uso e lugar, oferecendo parâmetros de orientação na experiência cotidiana, mesmo diante de mudanças no ambiente construído.

A permanência, assim, pode ser entendida como continuidade inscrita na materialidade urbana e atualizada por práticas sociais e permite analisar como determinadas atividades e configurações espaciais mantêm relevância mesmo diante de políticas de ordenamento, intervenções relativas às infraestruturas e reconfigurações funcionais.

Permanência e memória articulam-se na medida em que a continuidade espacial sustenta experiências reiteradas ao longo do tempo. A permanência deixa, assim, de ser entendida como sobrevivência residual e passa a ser lida como componente ativo da dinâmica urbana, capaz de atravessar transformações mantendo inserção funcional e reconhecimento social.

5.2 As feiras na formação da cidade

A formação urbana de Feira de Santana está vinculada à consolidação de uma feira periódica instalada nas proximidades da capela de Santana dos Olhos d'Água, ainda no século XVIII. Conforme Poppino (1968), o surgimento dessa feira antecede a formalização

administrativa do núcleo urbano e foi determinante para a consolidação do povoamento, a ponto de conferir nome à localidade que posteriormente se tornaria município.

Feira de Santana integrava administrativamente o termo de Cachoeira, importante centro do Recôncavo Baiano. Essa condição indica que a cidade se estruturava como ponto de articulação entre áreas produtoras do interior e circuitos comerciais vinculados ao Recôncavo. Moreira (1992) demonstra que a feira desempenhava função intermediária nessa rede regional de circulação, conectando sertão, agreste e litoral por meio da concentração periódica de produtos agropecuários, mercadorias diversas e fluxos de comerciantes e consumidores.

A regularidade das trocas favoreceu a fixação gradual de moradores, serviços e estruturas de apoio no entorno da área de feira, contribuindo para a consolidação de um núcleo urbano reconhecido regionalmente pela intensidade das atividades comerciais. Nesse processo, a feira não se restringia à função mercantil, sendo, portanto, espaço de encontro, negociação e circulação de informações, além de organizar temporalmente a dinâmica local. (Dórea, 2018).

Ao longo do século XIX, a cidade consolida sua identidade comercial e em 1873, é elevada à condição de cidade. A atividade feirante mantém-se como componente importante do abastecimento e da articulação econômica regional, acompanhando o crescimento urbano.

Com a incorporação do transporte ferroviário, no final do século XIX, a dinâmica urbana de Feira de Santana foi significativamente impactada, pois ampliou a circulação de pessoas e mercadorias. Conforme Moreira (1992), a ferrovia criou condições para o surgimento de áreas de abastecimento diretamente associadas aos fluxos gerados em torno das estações. Cada estação, no entanto, estruturou dinâmicas próprias, vinculadas à sua localização e ao seu papel no sistema urbano em diferentes momentos históricos.

É nesse contexto que se insere a Estação Nova. A implantação do equipamento ferroviário no ano de 1958 (figura 40) ampliou a circulação de pessoas, concentrando no entorno da estação trabalhadores vinculados à ferrovia, comerciantes, carregadores e consumidores que utilizavam o transporte como meio de deslocamento e escoamento de produtos. A presença regular desses fluxos favoreceu a instalação de pontos de comércio e serviços de apoio nas proximidades, como forma de atender à demanda imediata de consumo gerada pela própria dinâmica do transporte. Após a desativação da estação em 1964, a área não perde centralidade, pois feirantes e pequenos comerciantes passaram a ocupar o espaço adjacente ao antigo terminal, estruturando ali uma nova configuração de comércio popular constituindo um dos elementos que explicam a formação da Feira da Estação Nova em sua configuração atual.

Figura 40 – Entrada da Estação Nova 1960? – ferrovia Feira de Santana

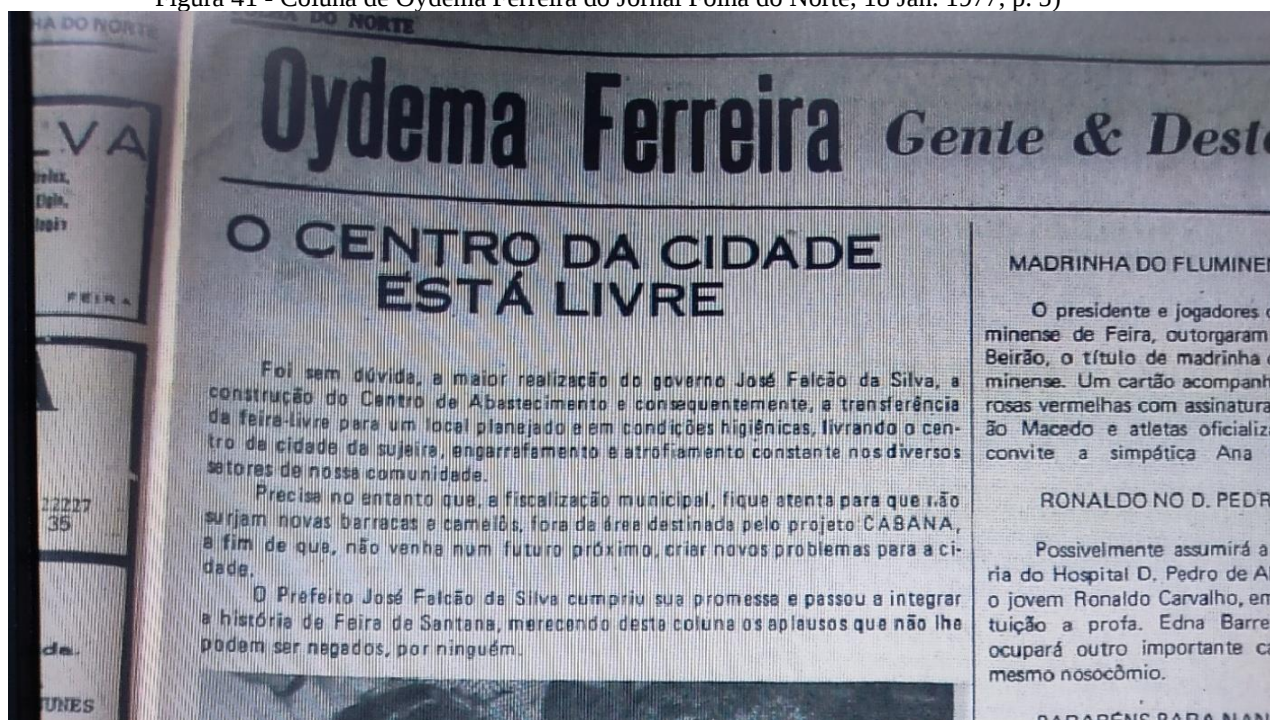


Fonte: Estações ferroviárias ¹⁶

Na segunda metade do século XX, as feiras passam a integrar debates sobre ordenamento urbano e modernização. Esse entendimento pode ser observado em textos veiculados na imprensa local, como na coluna assinada por Oydema Ferreira, no jornal Folha do Norte do dia dezoito de janeiro no ano de 1977, que comemora a transferência da feira livre da Avenida Getúlio Vargas para o recém-implantado Centro de Abastecimento, descrevendo a medida como responsável por “livrar o centro da cidade da sujeira, engarrafamento e atrofamento constante”. O texto elogia a iniciativa do poder público por deslocar a feira para um espaço planejado e controlado, evidenciando a forma como a atividade feirante era percebida como obstáculo à modernização urbana. (figura 41)

¹⁶ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/feira-nova.htm. Acesso em: 15 out. 2024

Figura 41 - Coluna de Oydema Ferreira do Jornal Folha do Norte, 18 Jan. 1977, p. 5)



Fonte: Acervo Museu Casa do Sertão, 2025

Essas diretrizes se materializaram de forma mais incisiva na criação do Centro de Abastecimento com o Projeto Cabana com a transferência da grande feira que ocorria na Avenida Getúlio Vargas para esse equipamento, em 1977. Teles (2017) analisa esse processo como parte de uma política de ordenamento do comércio popular, associada a discursos de modernização, controle sanitário e reorganização do uso do espaço urbano. A partir dessa leitura, é possível entender que a transferência da feira implicou uma mudança na forma de atuação do poder público em relação às feiras livres, deslocando-as de áreas centrais para espaços planejados e regulamentados. Esse processo não implicou a extinção das feiras, mas promoveu sua redistribuição no espaço urbano (figura 42), contribuindo para o fortalecimento de feiras em áreas adjacentes e, ao longo dos anos, para o surgimento de novos pontos de feira em bairros mais afastados do centro tradicional (Santos, C. R., 2015).

Figura 42 - Distribuição espacial das principais feiras livres em Feira de Santana



Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025

Atualmente, Feira de Santana apresenta feiras livres distribuídas em áreas centrais e bairros consolidados ou em expansão, como Tomba, Sobradinho, Marechal Deodoro e Cidade Nova, entre outras. Essa distribuição acompanha o crescimento urbano e responde a demandas locais de abastecimento e geração de renda, demonstrando evidenciando que, embora as feiras tenham passado por processos de redistribuição espacial, permanecem desempenhando papel importante nas dinâmicas de abastecimento, circulação e sociabilidade urbana de Feira de Santana. (Teles, 2017; Santos, C. R., 2015).

Nesse conjunto, a Feira da Estação Nova se destaca por sua localização ao longo do eixo que se consolidaria como Avenida João Durval Carneiro. Diferentemente de outras feiras de bairro, sua implantação associa-se à presença de um equipamento ferroviário e posteriormente, à consolidação de uma das principais avenidas da cidade.

Assim, a Feira da Estação Nova deve ser entendida no contexto da trajetória histórica mais ampla: a das feiras como elemento constitutivo da formação urbana feirense, marcada por processos de reorganização em diferentes momentos, sem perder relevância na economia e na

vida cotidiana da cidade; com destaque para a continuidade da atividade comercial, mantida no mesmo local desde a consolidação do entorno ferroviário.

A permanência da Feira da Estação Nova pode ser compreendida à luz da noção de longa duração proposta por Braudel (1992), na medida em que atravessa diferentes conjunturas urbanas sem perder sua função no abastecimento e na sociabilidade local. Sua continuidade não se explica por que está no mesmo endereço fixo por muito tempo e sim pela capacidade de se adaptar frente às transformações do entorno.

5.3 A Feira da estação nova no contexto da Avenida João Durval

A Feira da Estação Nova pode ser interpretada, neste estudo, como expressão concreta da permanência urbana na Avenida João Durval Carneiro. Sua presença ao longo das décadas revela que certas práticas não desaparecem diante das transformações da cidade. Elas se ajustam, se reorganizam e seguem integrando o cotidiano urbano.

Inserida nesta importante avenida, a feira convive com mudanças no traçado da avenida, com intervenções públicas e com a valorização imobiliária do entorno. Ainda assim, mantém regularidade de funcionamento, reconhecimento social e papel relevante no abastecimento local. Essa continuidade não resulta da manutenção de uma forma fixa, mas da capacidade de adaptação às condições que se modificam ao seu redor.

Sua organização espacial combina estruturas mais estáveis, como áreas cobertas e descobertas e equipamentos implantados pelo poder público, com arranjos flexíveis, montados e reorganizados conforme os dias de maior movimento. Essa coexistência evidencia que a permanência não depende de imobilidade, mas da possibilidade de reorganização contínua. A feira permanece porque responde a demandas concretas de trabalho e consumo, ao mesmo tempo em que sustenta relações de sociabilidade construídas na repetição dos encontros e das trocas. Trata-se de uma presença ativa na estrutura urbana, integrada às dinâmicas contemporâneas da avenida.

Nos itens seguintes, analisam-se sua organização espacial, seu funcionamento e as dimensões econômica e social que explicam sua continuidade no contexto atual da cidade.

5.3.1 Estrutura espacial e lógica de funcionamento

A Feira da Estação Nova organiza-se a partir de uma configuração espacial que combina áreas situadas dentro da estrutura de galpão e áreas externas fora desta mesma estrutura. Sua

expansão ocorreu de forma orgânica no entorno da antiga Estação Nova, ocupando a lateral da Avenida João Durval Carneiro e ruas transversais próximas, como as ruas Dr. Sabino Silva, Finlândia e Dr. Simões Filho (Figura 43). Essa ocupação consolidou-se ao longo do tempo como parte integrante do desenho urbano local, configurando um espaço que articula práticas formais e informais de comércio.

Figura 43 - Vista aérea da Feira da Estação Nova



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

A área coberta (figura 44) compreende o setor de predominância de hortifruti, comportando mercadorias diversas e o Centro Comercial Epifânio Cundes Ferreira, implantado em 2017, uma estrutura independente que fica ao lado do edifício da antiga estação ferroviária. O equipamento foi criado para atender exigências sanitárias relativas à conservação e armazenamento de carnes e produtos que demandam refrigeração. O galpão abriga boxes refrigerados destinados à comercialização de carnes bovinas e suínas, aves e pescados, oferecendo estrutura fixa, compartimentação interna e condições sanitárias regulamentadas.

Sua implantação reconfigurou parcialmente a disposição anterior desses comerciantes, sem eliminar as formas tradicionais de ocupação existentes nas áreas externas.

Figura 44 - Feira da Estação Nova – Galpão, área coberta



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

Nas áreas fora do galpão, a organização é mais flexível. As barracas são montadas com estruturas próprias, muitas vezes adaptadas pelos próprios feirantes, e ocupam tanto a área lateral da avenida quanto trechos das ruas adjacentes. Essa configuração admite pequenos ajustes espaciais conforme necessidade de circulação e acomodação de vendedores. Apesar da aparência fragmentada, observa-se uma estabilidade relativa na localização das barracas, construída pela repetição semanal dos usos.

O trabalho de campo permitiu identificar uma distribuição e funcionamento relativamente estáveis, registrados em mapeamento e representada no diagrama elaborado para esta pesquisa (Figura 45). Observam-se agrupamentos de hortifrúti, raízes e tubérculos, grãos, ovos, galinha viva, derivados da mandioca, coco verde, alimentação pronta, utilidades domésticas e outros produtos de consumo cotidiano. Essa disposição facilita a orientação dos frequentadores e estabelece percursos recorrentes entre os setores.

Figura 45 - Diagrama da Feira da Estação Nova



Fonte: elaborado pela autora, 2025

Além desses setores, a feira incorpora aos domingos um mercado popular informal conhecido localmente como feira do rolo, instalado na área descoberta adjacente à feira principal (figura 46). Caracteriza-se pela oferta diversificada de roupas e calçados usados, ferramentas, peças de máquinas, sucatas, brinquedos, pneus e aparelhos domésticos usados. A presença desse segmento amplia os usos do espaço e integra circuitos distintos de circulação de bens.

Figura 46 - Feira do rolo



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024, alterado pela autora

O funcionamento da feira apresenta maior intensidade entre sexta-feira e domingo, sendo o domingo o dia de funcionamento pleno. Nesse dia operam simultaneamente o galpão do Centro Comercial Epifânio Cundes Ferreira, o galpão de carnes, as bancas externas, a feira do rolo e os setores de venda de coco verde e alimentação pronta. O domingo concentra o maior fluxo de pessoas e mercadorias, configurando o momento de maior densidade espacial e comercial, conforme representado no diagrama específico de funcionamento pleno dominical.

No domingo também ocorre a prática conhecida como “xêpa”, onde a dinâmica da feira é marcada pela intensificação da barganha, quando vendedores e compradores entram em um processo mais direto de negociação: os feirantes buscam vender toda a mercadoria para evitar o retorno com produtos perecíveis, enquanto os clientes procuram reduzir o custo final de suas compras, ajustando valores conforme quantidade e qualidade dos produtos adquiridos. Essa prática foi registrada por observação e conversas informais com feirantes e frequentadores durante o trabalho de campo (2024–2025).

Embora o pico de atividade ocorra nos fins de semana, parte das bancas permanece ativa ao longo da semana, sendo identificadas também barracas que funcionam de domingo a

domingo, inclusive com registro de funcionamento noturno em um dos casos observados em campo. Essa flexibilidade temporal evidencia a capacidade de adaptação às demandas contínuas de abastecimento.

Integram ainda a dinâmica da feira trabalhadores responsáveis pelo transporte de mercadorias com carrinhos de mão, conduzindo compras até veículos estacionados nas ruas adjacentes. Esses trabalhadores desempenham papel funcional no suporte à atividade comercial, conectando pontos de venda às áreas de estacionamento informal no entorno imediato.

Observou-se também, em campo (2024), o uso compartilhado de máquinas de cartão de crédito entre feirantes, indicando incorporação seletiva de instrumentos contemporâneos de pagamento. Essa prática amplia possibilidades de transação sem alterar a estrutura organizacional fundamental da feira.

A configuração espacial e o ritmo de funcionamento evidenciam que a permanência da Feira da Estação Nova está vinculada à estabilidade de uma lógica espacial construída pela repetição dos usos, pela organização setorial e pela adaptação gradual às exigências técnicas, concentrando atividades de comércio de produtos essenciais para o consumo cotidiano.

5.3.2 A dinâmica econômica da feira

A Feira da Estação Nova desempenha papel significativo na estrutura econômica da Avenida João Durval Carneiro. Sua presença não se restringe à comercialização de produtos; ela sustenta uma rede de trabalho que envolve feirantes, comerciantes fixos, auxiliares de carga e descarga, transportadores com carrinhos de mão e pequenos prestadores de serviço. Trata-se de um conjunto de atividades que depende diretamente da regularidade do funcionamento da feira.

A relevância econômica pode ser entendida também a partir de sua inserção no circuito de abastecimento urbano de Feira de Santana, especialmente na articulação com o Centro de Abastecimento Prefeito José Falcão da Silva, localizado no bairro Centro. Observa-se que a maior parte dos produtos comercializados na Estação Nova é proveniente desse equipamento público, que funciona como principal polo de redistribuição de mercadorias na cidade. Paralelamente, registra-se também a presença de produtos oriundos da agricultura familiar mantendo vínculos com a produção rural do entorno municipal e regional.

Com isso, percebe-se que a feira atua como elo intermediário na circulação de mercadorias, conectando grandes fluxos de redistribuição urbana a circuitos produtivos de

menor escala. Ainda que funcione predominantemente no varejo direto ao consumidor, sua dinâmica integra uma rede mais ampla de comercialização popular.

A partir do trabalho a campo, pôde ser constatado que parte dos feirantes mantém atividades também em outros pontos do comércio popular da cidade, especialmente no próprio Centro de Abastecimento e em feiras de bairro. Essa circulação evidencia que a renda dos trabalhadores feirantes não se concentra em um único espaço, pois decorre da mobilidade entre diferentes equipamentos e dias de funcionamento, ampliando estratégias de comercialização.

A feira também exerce impacto indireto sobre o comércio formal em seu entorno imediato. Observa-se que estabelecimentos fixos localizados nas ruas adjacentes apresentam maior movimentação nos dias de feira, sobretudo aos domingos, quando o fluxo de consumidores se intensifica. Assim, a dinâmica da feira contribui para alavancar atividades comerciais formais nas proximidades, ampliando sua influência na economia local. A feira, portanto, não é apenas atividade interna; ela projeta efeitos sobre o funcionamento da avenida.

A capacidade de adaptação constitui elemento principal de sua permanência econômica. A implantação do Centro Comercial Epifânio Cundes Ferreira introduziu adequações sanitárias no setor de carnes, demonstrando incorporação de infraestrutura técnica necessária para sua comercialização de forma segura. Paralelamente, foram observadas variadas formas de pagamento, incluindo cartão de crédito, cartão de débito e PIX, facilitando e ampliando as possibilidades para os consumidores. Observou-se ainda que alguns feirantes recebem previamente listas de compras por meio de aplicativos de mensagens, separando os produtos antes da chegada do cliente, o que indica adaptação às rotinas atuais de consumo sem descaracterizar a lógica presencial da feira.

Outro aspecto relevante refere-se à acessibilidade econômica proporcionada pelo ambiente feirante. A prática da xepa¹⁷ e a negociação direta de preços permitem ajustes conforme quantidade e condição dos produtos, ampliando possibilidades de compra para diferentes perfis de consumidores. A venda em bacias ou unidades (figura 47) e a barganha funcionam como mecanismos de flexibilização do consumo, distinguindo-se dos padrões de preço fixo por quilo predominantes em supermercados.

¹⁷ termo popular utilizado para designar o momento final da feira quando os feirantes reduzem significativamente os preços com o objetivo de vender produtos perecíveis e evitar o retorno com mercadorias não comercializadas. Trata-se de uma estratégia econômica interna de ajuste entre oferta e demanda, marcada pela intensificação da negociação direta e pela ampliação da acessibilidade aos consumidores.

Figura 47 - Mercadorias separadas em bacias/porções para venda



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

Nesse sentido, a Feira da Estação Nova integra o circuito inferior da economia urbana ao concentrar atividades de pequena escala baseadas no trabalho direto, na comercialização de bens essenciais, como hortifrúti, grãos, carnes, raízes e alimentos preparados assegurando acesso a produtos a preços compatíveis com a renda de parcelas significativas da população. Sua relevância econômica não se define por escala atacadista, mas pela capilaridade cotidiana, pela geração de renda para trabalhadores autônomos e pela oferta contínua de abastecimento popular articulado ao sistema urbano de distribuição de mercadorias.

A continuidade dessa atividade ao longo das décadas indica que ela atende a demandas que não são plenamente absorvidas por formatos comerciais formais. Mesmo diante da expressiva expansão de grandes redes de supermercados nos anos de 2024 e 2025 em Feira de Santana, centros comerciais, a feira mantém clientela e regularidade de funcionamento. Dessa forma, sua relevância econômica está no volume de transações realizadas e na sustentação de formas de trabalho e abastecimento que permanecem ativas numa importante avenida da cidade

marcada por intervenções significativas. A feira participa, assim, da materialização das relações econômicas que compõem o desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro.

5.3.3 A dimensão social da feira da Estação Nova

Para além da dimensão econômica, a Feira da Estação Nova, também conhecida como feirinha, configura-se como espaço de sociabilidade e interação cotidiana. As práticas ali desenvolvidas articulam relações de proximidade, negociação, convivência e reconhecimento, evidenciando que a feira opera simultaneamente como espaço de troca material e simbólica.

A relevância social das feiras livres em Feira de Santana deve ser compreendida a partir de sua inserção histórica na formação urbana e na organização cotidiana da cidade. Diferentemente de uma leitura que enfatiza apenas a dimensão cultural ou simbólica, os estudos locais indicam que a feira constitui espaço estruturante de trabalho, abastecimento e convivência social (Costa, 2025).

As feiras livres feirenses participam da construção da identidade urbana ao longo do tempo, articulando práticas econômicas, relações sociais e territorialidades específicas (Costa, 2025). Essa identidade se constrói pela repetição de práticas comerciais e pela inserção cotidiana de diferentes grupos sociais no espaço da feira.

No caso da Feira da Estação Nova, sua relevância social decorre da combinação entre três dimensões interdependentes:

Espaço de trabalho e inserção social

As feiras livres historicamente funcionam como porta de entrada para trabalhadores que operam fora do mercado formal. Em Feira de Santana, a circulação entre diferentes feiras e o Centro de Abastecimento evidencia estratégias de mobilidade do trabalho e adaptação econômica (Teles, 2020).

Na feira da Estação Nova, observa-se presença de feirantes fixos, comerciantes itinerantes, trabalhadores responsáveis pelo transporte de mercadorias e pequenos vendedores que dependem da dinâmica semanal para compor sua renda. Essa estrutura revela que a feira é local de troca mercantil e ambiente de reprodução social do trabalho popular. Essa característica

aproxima a feira do que Santos (2023) denomina de circuito inferior da economia urbana¹⁸, sem reduzir sua análise à informalidade.

Sociabilidade cotidiana

A regularidade dos dias de funcionamento produz vínculos entre prática e lugar. A previsibilidade da localização das bancas, a repetição dos percursos e a frequência semanal estruturam uma rotina reconhecida por feirantes e consumidores.

Essa sociabilidade não deve ser idealizada, pois envolve negociação, disputa por clientela, conflitos pontuais e questões relativas ao uso do espaço. Ainda assim, constitui forma de interação direta pouco mediada por dispositivos tecnológicos ou por protocolos rígidos de consumo.

Diferentemente dos ambientes comerciais fechados, a feira organiza interações abertas, onde conversa, barganha e permanência acontecem em paralelo com a compra. Essa característica sustenta formas específicas de convivência urbana vinculadas ao comércio popular.

Referência espacial no eixo da avenida

A Feira da Estação Nova tornou-se ponto de referência reconhecido no trecho da Avenida João Durval Carneiro. Sua presença influencia padrões de circulação, intensifica fluxos nos dias de maior movimento e altera temporariamente a ambiência do entorno.

Essa condição confere à feira papel organizador do espaço urbano local. Ela participa da produção do desenho urbano como ocupação física e como elemento que redefine usos e densidades temporais da avenida.

A relevância social, portanto, não reside somente na memória ou na tradição, ela está também na capacidade de manter função ativa no cotidiano urbano. A feira integra a estrutura ativa da avenida, coordenando trabalho, abastecimento e convivência.

Sua permanência relaciona-se, portanto, à continuidade de experiências urbanas que envolvem memória coletiva, hábitos de consumo, relações de trabalho e dinâmicas de

¹⁸ Milton Santos (2023) define o circuito inferior da economia urbana como o conjunto de atividades econômicas de pequena escala, marcadas pelo trabalho intensivo, pela informalidade parcial, pela flexibilidade nas formas de comercialização e pela oferta de produtos e serviços voltados principalmente às camadas populares da população.

convivência. A feira atua como elemento estabilizador de algumas práticas urbanas, mesmo em meio às transformações de todo tipo da avenida.

A observação da Avenida João Durval Carneiro também permitiu identificar que a permanência urbana não se manifesta somente na Feira da Estação Nova. Outros elementos presentes ao longo da avenida atravessaram diferentes fases de transformação da cidade, mantendo continuidade funcional, reconhecimento social e presença no cotidiano urbano. Ao longo das décadas, esses espaços permaneceram ativos mesmo diante de mudanças políticas, econômicas e sociais, da ampliação da infraestrutura viária, das transformações nos hábitos de consumo, da valorização imobiliária e das mudanças recentes associadas às dinâmicas educacionais e comerciais intensificadas no período pós-pandemia.

Entre essas permanências destacam-se instituições educacionais como os colégios José de Anchieta, Odorico Tavares e João Durval Carneiro, que permanecem associados à formação de diferentes gerações e seguem integrando o cotidiano da avenida mesmo diante das mudanças ocorridas no entorno urbano.

Esses equipamentos atravessaram transformações relativas às práticas pedagógicas, às formas de mobilidade urbana e às próprias dinâmicas sociais da cidade, mantendo-se como referências de reconhecimento coletivo ao longo do eixo. A Cooperfeira também constitui uma permanência significativa na avenida, especialmente por sua relação histórica com as atividades agropecuárias e com o abastecimento regional. Fundada na década de 1970, a cooperativa permaneceu atuando mesmo diante das transformações econômicas, da modernização dos sistemas de comercialização, das mudanças nas formas de consumo e das reconfigurações urbanas ocorridas na Avenida João Durval Carneiro. Sua continuidade evidencia a permanência de atividades vinculadas ao setor agropecuário em uma avenida marcada pela diversificação funcional e pela intensificação dos fluxos urbanos.

Nessa perspectiva, as permanências identificadas ao longo da Avenida João Durval Carneiro se relacionam com a leitura desenvolvida por Rossi (1998), ao considerar as permanências urbanas como formas e atividades que atravessam o tempo mesmo diante das transformações da cidade, contribuindo para manter lugares integrados à vida urbana e à memória social construída coletivamente.

Entre as permanências, a Feira da Estação Nova assume maior destaque pela intensidade dos fluxos que produz, pela centralidade econômica e pela capacidade de interferir diretamente na organização espacial do entorno imediato, constituindo-se, neste estudo, como a principal expressão de permanência urbana na avenida. Sua presença demonstra que a continuidade de

As permanências estão distribuídas ao longo da avenida em diferentes escalas e intensidades de uso. Algumas estão associadas a equipamentos institucionais, enquanto outras se relacionam com atividades comerciais populares que permanecem integrando a experiência urbana da avenida. Essa distribuição reforça o entendimento de que a permanência urbana se manifesta tanto em estruturas físicas quanto em usos e formas de apropriação social do espaço urbano.

Essa condição mostra que o cotidiano da avenida não se organiza somente a partir de grandes equipamentos e intervenções urbanas de maior escala. O funcionamento diário também é marcado por pequenas atividades que, ao longo do tempo, consolidaram formas de reconhecimento social e continuidade de uso do espaço urbano.

Entre as permanências identificadas ao longo da avenida, também aparecem práticas associadas à alimentação e ao comércio informal que permaneceram atuando por meio de deslocamentos, adaptações e redefinições de localização.

Pontos tradicionais de venda de alimentos, como um estabelecimento que vende acarajé que é reconhecido por moradores e frequentadores de diferentes áreas da cidade, o vendedor de cachorro-quente que concentra filas em horários específicos e a antiga banca de beiju, anteriormente instalada no período noturno em frente ao muro ao Colégio Odorico Tavares e posteriormente reposicionada na Rua China que é perpendicular à avenida (figura 49), incorporando inclusive o serviço de entrega, constituem exemplos de atividades cuja permanência se apoia menos no local fixo e mais na continuidade da prática e no reconhecimento social construído no uso da avenida.

Figura 49 - Barraca do Beiju _deslocamento



Fonte: Google Earth, modificado pela autora, 2026

A barraca de beiju revela que determinadas permanências urbanas não dependem necessariamente da manutenção exata de sua forma física ou de um ponto fixo para continuarem reconhecidas no espaço urbano. Mesmo vivenciando deslocamentos, adaptações relacionadas ao espaço e mudanças no entorno da avenida ao longo do tempo, a atividade permaneceu associada à memória e aos hábitos de consumo construídos historicamente naquele trecho da avenida. Sua continuidade indica que certas referências urbanas persistem menos pela

permanência física do espaço e mais pelo reconhecimento social, das relações de uso e da repetição cotidiana que mantém vivos vínculos entre atividade, lugar e experiência urbana.

Nesse mesmo conjunto de usos recorrentes, insere-se também a tradicional comercialização de fogos de artifício, atividade associada à Avenida João Durval Carneiro (Figura 50). Durante décadas, a presença de barracas de fogos configurou uma prática regular, especialmente nas proximidades de datas comemorativas

Dois incêndios ocorridos na área por volta dos anos de 1984 e 2005 motivou restrições legais à venda nesse trecho da avenida. Ainda assim, a reativação pontual dessas barracas em época recente, ainda que em menor escala e sob novas condições, indica que a prática não foi completamente eliminada, mas passou a ocorrer de forma intermitente. Esse movimento demonstra que determinadas atividades urbanas, mesmo submetidas a interrupções decorrentes de decisões das autoridades do município associadas a argumentos de segurança pública, tendem a reaparecer quando associadas a hábitos de consumo consolidados e a demandas culturais específicas da cidade.

Figura 50 - Comércio de fogos na Avenida João Durval em frente à Estação Nova.



Fonte: Carlos Mello¹⁹

Essas atividades não estruturam a avenida nos mesmos termos da feira, nem configuram equipamentos urbanos consolidados, mas atuam como marcadores cotidianos de permanência, produzindo referências simbólicas e afetivas associadas à experiência urbana da João Durval Carneiro. Sua continuidade está vinculada à capacidade de adaptação às mudanças normativas,

¹⁹ Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3924789971179078&set=gm.1031376578762917&id=163839725516611>. Acesso em: 18 ago. 2025

às transformações nos fluxos urbanos e às reconfigurações do espaço público, reforçando a compreensão de que a avenida é produzida por diferentes escalas de uso, nas quais grandes equipamentos e práticas ordinárias coexistem e se complementam na conformação da vida urbana.

Dessa forma, a presença da feira demonstra uma forma de uso do espaço urbano que é decisiva para compreender os modos concretos de funcionamento da avenida. Ao reunir atividades comerciais, movimentação significativa de pessoas e a prestação de serviços, a Feira da Estação Nova integra-se aos processos de produção do espaço urbano, contribuindo para a consolidação da centralidade social e econômica desse trecho da cidade sendo uma referência espacial de grande importância.

5.3.4 Conflitos e desafios da permanência

A permanência da Feira da Estação Nova não ocorre de forma isenta de conflitos. Ao longo de seu funcionamento, tornam-se evidentes disputas relacionadas ao uso do espaço público, à circulação de veículos e pedestres, às condições ambientais e às diretrizes de ordenamento urbano. Esses conflitos evidenciam que a permanência urbana, especialmente neste caso, é resultado de negociações contínuas entre diferentes formas de organizar e controlar o espaço, sem que isso implique perda de relevância da atividade da feira no contexto da Avenida João Durval Carneiro.

Nos dias de funcionamento pleno, aos domingos, a expansão das bancas para áreas externas ao galpão e às calçadas das ruas adjacentes à feira altera a dinâmica de circulação no entorno imediato. A intensificação do fluxo de pessoas e veículos, associada à utilização de estacionamentos improvisados e à ocupação parcial das ruas, produz retenções no tráfego e reconfigura temporariamente o uso das ruas no entorno (figura 51). Trata-se de disputa pelo espaço urbano entre comércio, mobilidade e moradia, na medida em que a feira se projeta para além de seus limites físicos formais.

Figura 51 - Estacionamento no entorno da Feira em um domingo – funcionamento pleno



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

Outro ponto crítico refere-se ao local para descarte de resíduos sólidos (figura 52). O volume de hortifrúti comercializado e de coco verde gera acúmulo significativo de restos orgânicos ao longo da semana, enquanto a coleta pública ocorre apenas na segunda-feira. Esse vácuo temporal do serviço público impacta diretamente os moradores do entorno imediato, que convivem com odores, resíduos expostos e alteração temporária das condições ambientais das vias. O problema não se restringe à dimensão sanitária; ele revela omissão e ausência de solução de gestão compatível com a intensidade da atividade comercial concentrada em curto período.

A feira também se insere em um embate entre o ideal de progresso urbano, frequentemente associado a discursos de ordenamento, higienização e racionalização do espaço público, e a permanência do comércio de rua. A defesa de padrões de organização, circulação e limpeza tende a enquadrar a feira como elemento dissonante na paisagem de uma via urbana marcada por transformações e esforços para a valorização imobiliária. Ao mesmo tempo, sua continuidade demonstra que o comércio popular das feiras livres não foi suprimido, mas incorporado de maneira parcial e negociada ao desenho contemporâneo da avenida.

Figura 52 - Acúmulo de lixo no entorno da feira



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2024

Essa condição produz uma paisagem urbana marcada por contradições e antagonismos: de um lado, equipamentos e empreendimentos privados que expressam a modernização do eixo; de outro, a presença de estruturas desmontáveis, improvisações técnicas, ocupações transitórias e fixas que evidenciam a precariedade do comércio feirante. A convivência desses elementos expressa desigualdades na distribuição de investimentos e na qualidade da infraestrutura oferecida a diferentes formas de uso do espaço.

Há ainda limitação física para expansão da feira, uma vez que sua inserção se dá em área já consolidada e pressionada pelo sistema viário. O crescimento da atividade não encontra áreas disponíveis para ampliação de forma estruturada, o que tende a reforçar ocupações provisórias e a intensificar conflitos com a circulação e com os usos residenciais do entorno.

Por fim, observa-se que a permanência da Feira da Estação Nova não tem sido acompanhada por planejamento e políticas públicas municipais integradas capazes de articular abastecimento popular, mobilidade urbana, gestão ambiental e qualidade do espaço público. As intervenções pontuais, como a implantação do Centro Comercial Epifânio Cundes Ferreira, atenderam demandas específicas, mas não configuraram política abrangente para o conjunto da atividade da feira livre.

Esses elementos indicam que a permanência da feira não corresponde à manutenção passiva de uma forma histórica. Ela se realiza em meio a disputas que revelam a complexidade da produção do espaço urbano. Reconhecer esses conflitos evita leituras idealizadas e permite compreender a Feira da Estação Nova como componente ativo do desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro.

5.4 Permanência e modernização na Avenida

A análise desenvolvida neste capítulo permite entender que a Feira da Estação Nova não ocupa posição secundária na Avenida João Durval Carneiro, pois integra a dinâmica e participa de sua organização atual. Sua presença contínua interfere no espaço e na forma como a área é vivenciada no cotidiano. Isso demonstra que as transformações ocorridas na avenida alteraram as condições de funcionamento da feira, porém não enfraqueceram sua atuação e importância.

Nas últimas décadas, a Avenida João Durval Carneiro passou por mudanças significativas que ampliaram sua importância na cidade tornando-se área de concentração de comércio, serviços e instalação de novos empreendimentos. Esse processo reforçou seu papel como via relevante, associada à mobilidade, à intensificação das atividades econômicas e à diversificação de usos ao longo de sua extensão.

Dentro desse cenário, a Feira da Estação Nova mantém uma dinâmica própria. Enquanto a avenida é marcada pelo deslocamento rápido e pela circulação contínua de veículos, a área da feira concentra permanência de pessoas, circulação de pedestre e ocupação do espaço público. Nos dias de funcionamento mais intenso, o entorno imediato assume ritmo distinto: aumentam os deslocamentos a pé e o congestionamento de veículos, formam-se pontos de parada e ampliam-se as interações comerciais nas vias laterais.

Um exemplo dessa convivência entre ritmos aparece na escultura Liberdade de uma poetisa com autoria do artista plástico Gil Mário, instalada no canteiro central da Avenida João Durval Carneiro, em frente ao Boulevard Shopping, como homenagem a Georgina Erismann e ao Hino a Feira de Santana. Segundo a descrição do projeto, trata-se de uma peça concebida

com formas que evocam asas em voo, com o texto do hino e o nome Georgina Erismann integrados à base; sua implantação ocorreu em 02 de dezembro de 2008, por iniciativa do poder público municipal. (Gil Mário, 2010)

A escolha do canteiro central como suporte desse registro tem implicações diretas para a experiência urbana: trata-se de um ponto de visibilidade marcado pelo tráfego contínuo, veloz e por uma via percebida, na maior parte do tempo, como espaço de passagem. Nesse contexto, a escultura (figura 53) se oferece ao olhar principalmente em movimento, como imagem rápida, lateral, muitas vezes capturada do carro ou do ônibus. Para observá-la de modo atento, ler o que está inscrito, compreender a intenção formal, reconhecer a homenagem, é necessário estar a pé, reduzir o ritmo, escolher o momento de travessia e se colocar em uma posição de permanência que a própria avenida naturalmente dificulta. Essa diferença entre a escala do deslocamento do automóvel e a escala do pedestre é decisiva para entender como o espaço público se torna mais ou menos legível e acolhedor ao caminhar (Gehl, 2013).

Essa condição evidencia um contraste importante para a leitura do eixo: a avenida comporta marcas de memória e de reconhecimento público, mas elas se instalam em um ambiente onde a velocidade e a continuidade do tráfego definem grande parte da ambiência. Nessa perspectiva, a escultura funciona como registro material que disputa atenção no mesmo espaço em que prevalecem dinâmicas de deslocamento. O ponto não é afirmar incompatibilidade, e sim perceber que, na João Durval, o tempo do carro e o tempo do pedestre não coincidem, e essa diferença altera o modo como a cidade se deixa ver, ler e reconhecer. Em termos de legibilidade urbana, trata-se de um marco que existe e sinaliza, mas cujo acesso completo depende das condições concretas de fruição e leitura do lugar (Lynch, 2011). Ao mesmo tempo, como produção de desenho-registro, a obra materializa uma escolha de memória pública, registrando uma personagem e um repertório simbólico no espaço urbano, ainda que submetidos às mediações do cotidiano e da forma de circulação que caracteriza o eixo (Trinchão, Reis, 2011.).

Figura 53 - Escultura em homenagem à Georgina Erismann



Fonte: Registro do trabalho de campo, 2025

Essa situação revela a existência de modos diferentes de utilizar o mesmo espaço. A lógica da mobilidade convive com a lógica do comércio popular; o fluxo contínuo de veículos ocorre simultaneamente à concentração de pedestre e às negociações diretas entre vendedores e compradores. A avenida resulta da interação dessas dinâmicas.

As transformações urbanas ocorridas no eixo ao longo do período estudado reorganizaram o sistema viário e redefiniram sua centralidade na cidade. Ainda assim, a atividade feirante permaneceu presente, ajustando-se às novas condições espaciais. A convivência entre grandes empreendimentos, equipamentos públicos e bancas montadas semanalmente produz uma paisagem marcada por contrastes. Estruturas permanentes e temporárias compartilham o mesmo espaço urbano, expressando desigualdades e diferentes níveis de formalização. A avenida se caracteriza tanto pela infraestrutura planejada quanto pelas atividades que ali se repetem e compõem sua vida cotidiana.

Considerar a Feira da Estação Nova na leitura da Avenida João Durval Carneiro permite evitar interpretações que tratem modernização e permanência como termos incompatíveis. O que se observa é um processo de reorganização, no qual intervenções urbanas, valorização imobiliária e comércio popular operam simultaneamente. Dessa forma, a permanência da Feira da Estação Nova confirma a questão principal desta pesquisa: as transformações ocorridas entre 1964 e 2024 redefiniram as condições de inserção da feira no eixo, sem provocar sua extinção. A atividade feirante permanece porque continua respondendo a demandas concretas de abastecimento e geração de renda, integrando-se, ainda que sob ajustes e conflitos, ao desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa partiu da perspectiva de que o espaço urbano é uma construção histórica, produzida por camadas de mudanças e continuidades. Tomando a Avenida João Durval Carneiro como recorte empírico, o estudo buscou interpretar como as transformações físicas e funcionais, associadas a permanências socioespaciais no período de 1964 a 2024, expressam contradições do desenvolvimento urbano de Feira de Santana e se tornam legíveis no desenho urbano da avenida.

No recorte temporal de 1964 a 2024, a avenida se apresentou como um espaço em que as modificações na estrutura viária, reconfigurações das funções no uso do solo e a instalação de equipamentos urbanos se acumulam no tempo, reordenando usos, ritmos e hierarquias espaciais. Ainda assim, esse movimento não produziu substituição completa do que já existia. Permanecem formas de apropriação, atividades comerciais e de serviços e referências urbanas que seguem atuando, deixando continuidades perceptíveis na configuração da avenida e na experiência do dia a dia. Essa leitura mostra que as mudanças observadas ao longo do período ocorreram por sobreposições e rearranjos espaciais.

Nesse processo, a avenida deixou de operar somente como eixo de deslocamento e passou a exercer papel estruturador na dinâmica urbana de Feira de Santana. As transformações identificadas ao longo do período analisado demonstram que a expansão urbana da cidade não ocorreu de maneira homogênea, linear ou equilibrada. Ao contrário, revelou-se marcada por seleções espaciais, concentração de investimentos e redefinições funcionais que alteraram centralidades, intensificaram fluxos e reorganizaram práticas urbanas. A Avenida João Durval Carneiro passou, assim, a concentrar funções econômicas, institucionais e comerciais que extrapolam sua condição física de via, tornando-se espaço estratégico na estrutura urbana da cidade.

Ao mesmo tempo, a pesquisa também mostrou que o desenho urbano expressa disputas, interesses econômicos, prioridades políticas e práticas cotidianas acumuladas ao longo do tempo. A avenida tornou-se legível justamente porque diferentes temporalidades permaneceram inscritas em sua espacialidade. As permanências identificadas não representam ausência de mudança; elas indicam continuidades que se ajustam, se reorganizam e seguem produzindo sentido urbano mesmo diante das transformações físicas e funcionais da avenida.

A leitura cronológica evidenciou que intervenções na infraestrutura, implantação de equipamentos urbanos e mudanças funcionais produziram uma configuração espacial marcada pela convivência de lógicas urbanas distintas e por ritmos desiguais de ocupação.

Para tornar essa dinâmica mais legível, a análise foi organizada a partir de dimensões do desenho urbano que permitem acompanhar como essas mudanças se materializam no eixo. Do ponto de vista morfológico, verificou-se que o desenho urbano da Avenida João Durval Carneiro expressa a materialização de decisões técnicas, administrativas e econômicas que se acumularam ao longo do tempo. As modificações viárias, a reorganização dos fluxos e a inserção de novas tipologias alteraram a escala da via e redefiniram as relações entre edifícios, calçadas e espaços de circulação, demonstrando mudanças significativas na experiência urbana.

A leitura dos usos do solo revelou que a diversificação funcional da avenida esteve associada a processos seletivos de ocupação, nos quais acessibilidade, visibilidade e inserção no sistema viário urbano desempenharam papel decisivo. Determinados trechos passaram a concentrar atividades comerciais, institucionais e de serviços, configurando uma avenida multifuncional cuja dinâmica ultrapassa a condição inicial de via de ligação.

No campo da mobilidade, a pesquisa identificou que os ganhos associados às transformações são acompanhados por conflitos relacionados à circulação de pedestres, às travessias e aos confrontos entre deslocamento e permanência. A avenida passou a funcionar como suporte de fluxos de maior alcance, ao mesmo tempo em que abriga atividades urbanas vinculadas à escala local e às dinâmicas cotidianas da cidade.

Essa condição tornou evidente uma das principais contradições identificadas pela pesquisa: a coexistência entre uma lógica urbana voltada à fluidez da circulação e outra associada à permanência, ao encontro e às práticas cotidianas vinculadas ao comércio popular e à apropriação do espaço. A intensificação dos fluxos viários e a ampliação da escala da avenida produziram impactos significativos na vivência urbana, especialmente para pedestres e usuários do espaço. Em diversos trechos, a prioridade atribuída à circulação de veículos compromete condições de caminhabilidade, travessia, permanência e conforto ambiental.

Com isso, os conflitos observados se apresentam como expressão de um modelo de desenvolvimento urbano que privilegiou determinadas formas de crescimento e circulação em detrimento de uma integração mais equilibrada entre mobilidade, permanência e uso social do espaço urbano.

A permanência da Feira da Estação Nova, entretanto, não constitui um caso isolado ao longo da Avenida João Durval Carneiro. Outros elementos presentes na avenida também atravessaram diferentes fases de transformação da cidade, mantendo continuidade funcional,

reconhecimento social e presença no cotidiano urbano. Ao longo das décadas, esses espaços permaneceram ativos mesmo diante de mudanças políticas, econômicas e sociais, da ampliação da infraestrutura viária, das transformações nos hábitos de consumo, da valorização imobiliária e das mudanças recentes associadas às atividades educacionais e comerciais intensificadas no período pós-pandemia.

Entre essas permanências destacam-se instituições educacionais como os colégios José de Anchieta, Odorico Tavares e João Durval Carneiro, que permaneceram associados à formação de diferentes gerações e seguiram integrando o cotidiano da avenida mesmo diante das mudanças ocorridas no entorno urbano. Essas instituições atravessaram transformações relativas às práticas pedagógicas, às formas de mobilidade e às próprias mudanças sociais da cidade, mantendo-se como referências de reconhecimento coletivo ao longo do eixo.

A Cooperfeira também constitui uma permanência significativa na avenida, especialmente por sua relação histórica com as atividades agropecuárias e com o abastecimento regional. Fundada na década de 1970, a cooperativa permaneceu atuando diante das transformações econômicas, da modernização dos sistemas de comercialização, das mudanças nas formas de consumo e das reconfigurações urbanas ocorridas na Avenida João Durval Carneiro. Sua continuidade revela a permanência de atividades vinculadas ao setor agropecuário em uma avenida progressivamente marcada pela diversificação funcional e pela intensificação dos fluxos urbanos.

Permanecem ainda ao longo da avenida atividades comerciais populares e referências cotidianas reconhecidas pela população, como o Stand Grill e as barracas de fogos. Embora distintas em escala e função, essas atividades atravessaram sucessivos ciclos de transformação urbana mantendo vínculos de reconhecimento e continuidade de uso. Sua permanência indica que determinadas práticas comerciais seguem participando da construção cotidiana da avenida, preservando relações de identificação historicamente construídas com moradores e usuários do espaço.

As permanências identificadas ao longo da Avenida João Durval Carneiro aproximam-se da discussão proposta por Aldo Rossi (1998) e retomada por Cavalcanti (2007), ao compreender as permanências urbanas como formas e atividades que atravessam o tempo sem perder completamente sua função social e simbólica, permanecendo inseridas na experiência cotidiana da cidade.

Entre essas permanências, a Feira da Estação Nova se destaca pela intensidade dos fluxos que produz, pela centralidade econômica e pela capacidade de interferir diretamente na organização espacial do entorno imediato.

Nesse horizonte, a Feira da Estação Nova se impõe como principal permanência urbana: não como um símbolo de resistência, nem como o que ficou do passado e que foi mantido, e sim como atividade que mantém regularidade, reconhecimento e função significativa no abastecimento e na geração de renda, mesmo em um contexto de muitas mudanças.

A pesquisa permitiu identificar que a permanência da feira não se explica apenas por continuidade histórica. Sua permanência está relacionada à capacidade de adaptação às mudanças urbanas, econômicas e espaciais ocorridas na avenida ao longo das décadas. Mesmo diante da valorização imobiliária, da ampliação da infraestrutura viária e da diversificação funcional do entorno, a feira permaneceu promovendo formas de abastecimento, sociabilidade e trabalho que seguem desempenhando papel importante na dinâmica urbana da cidade.

No contexto analisado, a feira revelou-se parte ativa da produção atual do espaço urbano. Sua presença interfere nos fluxos, redefine usos temporários, altera intensidades de ocupação e produz formas específicas de ambiência urbana. Essa constatação desloca interpretações que associam comércio popular apenas à precariedade ou informalidade, permitindo interpretá-la também como elemento organizador de centralidade urbana e de permanência social no espaço da cidade.

A permanência, nesse sentido, foi entendida como a capacidade de alguns elementos da cidade atravessarem diferentes fases e seguirem organizando sua forma e seu funcionamento, mesmo quando foram submetidos a ajustes e a novas leituras ao longo do tempo. Ao mesmo tempo, foi possível constatar que atividades que se repetiam ao longo dos anos e referências espaciais contribuíram para fixar pontos de orientação no cotidiano: tornaram lugares reconhecidos, orientaram percursos e sustentaram vínculos entre uso e lugar. Essa densidade de sentido, porém, não se apresentou como neutra nem tão pouco se estabeleceu em um contexto estável; ela se constituiu também por disputas, conflitos e contradições que permaneceram inscritas na experiência urbana.

O estudo mostrou que a feira interfere na configuração da avenida ao produzir intensidades nos usos, ampliar a presença de pedestres e reordenar, em determinados dias, prioridades de ocupação no entorno imediato. Ao mesmo tempo, tornou visível que a ambiência urbana quando observada a partir de uma prática concreta, deixa de ser uma ideia no abstrato e passa a aparecer como condição vivida: conforto e desconforto, permanência e atravessamento, salubridade e precariedade, convivência e incômodo, não como pares abstratos, mas como efeitos situados, associados a circulação, resíduos, estacionamento e ao modo como o poder público se faz (ou não se faz) presente com soluções compatíveis com a intensidade do funcionamento da feira. A crítica que surge daí não é um juízo de certo e errado: ela aponta

que, quando o desenho urbano e a gestão não acompanham o peso social de uma permanência, o cotidiano absorve os custos, sobretudo para usuários e moradores do entorno imediato.

Os achados da pesquisa indicam, portanto, que os conflitos observados na Avenida João Durval Carneiro estão associados tanto à presença da feira e à intensificação dos fluxos urbanos quanto à dificuldade histórica de articulação entre desenho urbano, planejamento, infraestrutura e gestão cotidiana do espaço. Em muitos momentos, as soluções implementadas priorizaram a circulação e a expansão funcional da avenida sem responder integralmente às demandas produzidas pelas formas de uso e apropriação existentes no local.

Essa condição demonstra que a qualidade ambiental urbana depende da existência de infraestrutura física, e também da capacidade de integrar diferentes usos, ritmos e práticas urbanas em condições minimamente equilibradas de funcionamento. A pesquisa mostra que ambiência urbana, circulação, permanência e salubridade aparecem relacionadas e não podem ser tratadas como dimensões separadas na leitura do espaço urbano.

A articulação entre leitura cartográfica, pesquisa documental e observação de campo permitiu construir uma interpretação em que o desenho urbano aparece como registro material de decisões e investimentos, mas também como suporte para práticas que persistem, se ajustam e se reorganizam. Nesse percurso, mapas e diagramas tornam-se parte do argumento, permitindo acompanhar como as mudanças se materializam e como a permanência se manifesta na espacialidade do cotidiano.

O alcance do estudo foi delimitado por escolhas metodológicas coerentes com a proposta. O foco em um eixo e em uma permanência principal favoreceu aprofundamento interpretativo, ao mesmo tempo em que restringiu comparações amplas com outros eixos e outras feiras do município. Também não se buscou esgotar a análise institucional do ordenamento urbano e da gestão pública, o que exigiria outro desenho de pesquisa e outras estratégias de investigação. Ainda assim, essas delimitações abrem para continuidades consistentes: aprofundamentos futuros podem mensurar, com métodos mistos, dimensões da qualidade ambiental urbana associadas ao funcionamento da feira, conforto térmico, caminhabilidade, travessias, acessibilidade e salubridade, comparando dias de feira e dias sem feira, e podem avançar no entendimento do ordenamento e da gestão do entorno imediato, especialmente no manejo de resíduos e nos impactos sobre a vizinhança.

A análise desenvolvida ao longo da pesquisa também permitiu constatar que as transformações urbanas não produzem apagamentos absolutos. Mesmo diante de alterações significativas na paisagem, determinadas práticas, referências espaciais e formas de uso permanecem atuando como elementos de continuidade urbana. Essas permanências ajudam a

sustentar vínculos de reconhecimento, orientação e memória no cotidiano da cidade. Ao mesmo tempo, revelam que a modernização urbana não elimina integralmente estruturas anteriores, mas frequentemente se sobrepõe a elas, produzindo espacialidades híbridas, conflitos funcionais e múltiplas temporalidades coexistindo no mesmo eixo urbano.

Nessa perspectiva, o estudo contribui para ampliar discussões sobre desenho urbano e cidade contemporânea ao evidenciar que a leitura das transformações urbanas exige considerar alterações formais da paisagem, e também as práticas sociais, econômicas e culturais que seguem produzindo sentido no espaço urbano. A avenida mostrou-se, assim, como um espaço de articulação entre infraestrutura, economia cotidiana, mobilidade, memória e permanência, permitindo entender a cidade como processo contínuo de negociação entre mudança e continuidade.

Ao final, a Avenida João Durval Carneiro se revelou como um caso em que modernização e permanência não se colocam como termos excludentes. Elas se encontram, se ajustam e entram em disputa na produção do espaço urbano. A Feira da Estação Nova, ao manter-se ativa e reconhecível em meio a reconfigurações da avenida, ofereceu uma leitura capaz de integrar desenho urbano, economia cotidiana, memória e conflito. Com isso, tornou-se possível entender que as transformações observadas entre 1964 e 2024 reorganizaram condições de inserção e funcionamento, sem produzir a extinção de atividades de comércio popular; ao contrário, explicitaram como a cidade se constrói por sobreposições e rearranjos, permanecendo legível não apenas na forma, mas sobretudo na vida cotidiana da avenida.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Oscar Damião de. **Dicionário de Feira de Santana**. Feira de Santana: UEFS Editora, 2008.
- ANDRADE, Mariana Sousa de. **A avenida Nóide Cerqueira no traçado urbano da cidade de Feira de Santana, Bahia**. 2018. Dissertação (Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2018.
- ARANTES, Otilia. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo: Edusp, 1998.
- ARAÚJO, Alessandra Oliveira. **Redes de centralidade em Feira de Santana (BA): o centro de abastecimento e o comércio de feijão**. Salvador, 2006.
- ARAÚJO, Mayara Mychella Sena. **A produção do espaço urbano periférico e a questão habitacional em Feira de Santana: o Programa Minha Casa Minha Vida no bairro da Mangabeira, entre 2009-2014**. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.
- AZEVEDO, Livia Dias de. **Feira de Santana entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas (1950-2009)**. Feira de Santana: UEFS Editora, 2010.
- BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.
- BRITTO, Ákila Soares de. **Planejamento e mobilidade urbana em Feira de Santana – BA: estrutura viária e vias de expansão**. 2021. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2021.
- BRITO, Ákila Soares de; FREITAS, Nacelice Barbosa. **Planejamento e mobilidade urbana em Feira de Santana – Bahia: estrutura viária, identidade e patrimônio territorial**. Guaju – Revista Brasileira de Desenvolvimento Territorial Sustentável, Matinhos, v. 9, edição especial, 2023.
- Cabral, L. N., & Cândido, G. A. (2019). **Urbanização, vulnerabilidade, resiliência: relações conceituais e compreensões de causa e efeito. urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 11, e20180063. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.002.AO08>
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CELESTINO, Paula Leilane Oliveira. **Requalificação urbana: entraves e desafios no bairro Lagoa Grande na cidade de Feira de Santana – Bahia (2000-2013)**. 2014. 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998

COELHO, C. D. **Os tempos da cidade. Uma metamorfose imperfeita.** In **Cadernos de Morfologia Urbana - O Tempo e a Forma.**, 13-31. Lisboa, Portugal: Argumentum, 2014

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Paisagem, tempo e cultura.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

CORRÊA, Diego Carvalho. **O futuro do passado: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971).** 2012. 125 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em História) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2012.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana.** Lisboa: Edições 70, 2008.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Sistema viário organizou a cidade e induziu o desenvolvimento de Curitiba.** Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/sistema-viario-organizou-a-cidade-e-induziu-o-desenvolvimento-de-curitiba/37925>. Acesso em: 15 abr. 2024.

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

DÓREA, Juraci. **Feira de Santana: memória e remanescentes da arquitetura eclética.** Feira de Santana. UEFS Editora, 2018.

FEIRA DE SANTANA. **Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI).** 1968.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **O descoroamento da princesa do sertão: de "chão" a território, o "vazio" no processo da valorização do espaço.** Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, Aracaju, 2014.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da industrialização 1970 -1996.** 1998. 188 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1998

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Revista dos Tribunais Ltda, 1990.

HOLANDA, Frederico de. **O Espaço de Exceção.** Brasília. FRBH, 2018

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2018.** Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

JOLY, Martine. **Introdução à análise da imagem.** Tradução de José Eduardo Rodil; Lisboa: Edições 70, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço** (tradução de Ana Maria Simões, Doralice Barros Pereira, Pedro Henrique Denski e Sérgio Martins) Belo Horizonte: UFMG, 2006. 476 p.

LEITOLES, Maicon Lincon. **Permanências e transformações no espaço público: o caso da Rua XV de Novembro em Curitiba**. 2016. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAIA, Taianne Biset Priático. **Arquitetura, cidade e memória: velhos trilhos, novos caminhos – requalificação da estação ferroviária de São Francisco, Alagoinhas/BA**. 2018. Dissertação (Mestrado Profissional em Conservação e Restauração de Monumentos e Núcleos Históricos) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2018.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil**. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.

MINAYO, M. C. S. (Org.); DESLANDES, S.F.; CRUZ NETO, O. GOMES. R. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 26. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

MONTREZOR, Danielle Pereira; BERNARDINI, Sidney Piochi. **Planejamento e desenho urbanos: uma conciliação possível? urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 11, e20180133, 2019.

MOREIRA, Vicente Deocleciano. **Projeto Memória da Feira Livre de Feira de Santana: primeira fase - texto n. 6: caminhos históricos da feira de Feira de Santana: origens e secularidades**. Sitientibus, Feira de Santana, n. 10, p. 185-198, jul./dez. 1992

NERY, Bárbara Karolynne de Souza. **Feira de Santana: o redesenho e a (re)construção da imagem da cidade a partir do Projeto Novo Centro (2020–2022)**. 147f. Dissertação (Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2023.

NORA, Pierre; AUN KHOURY, Tradução: Yara. ENTRE MEMÓRIA E HISTÓRIA: A PROBLEMÁTICA DOS LUGARES. **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [S. l.], v. 10, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 17 fev. 2026.

ODS BRASIL. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Brasília. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br>. Acesso em: 25 fev 2026.

OLIVEIRA, Sidiney de Araujo. **Desenhando a ideia de uma Avenida Feliz: imagens das histórias e memórias da Avenida Senhor dos Passos**. 2010. Dissertação (Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

PIRES, Cláudia Luiza; ALMEIDA, Letícia; ALVES, Camila; DOTTO, Bruna; ZIEMANN, Franciele; SOUTO, Rangel. **Transformações da paisagem urbana do bairro Nossa Senhora das Dores no município de Santa Maria/RS**. *Geografia Ensino & Pesquisa*, Santa Maria, v. 20, n. 1, p. 146-159, 2016.

POPPINO, Rollie E. **Feira de Santana**. Salvador: Itapuã, 1968.

QUEIROZ, Amanda Maracajá Vaz de Lima. **Da rua para o shopping Feiraguay: desenho urbano e memória visual do comércio popular em Feira de Santana, BA (1970-2012)**. 2013. Dissertação (Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2013.

RODRIGUES, André Ricardo Prazeres; FLÓREZ, Josefina; FRENKEL, Denise Beer; PORTUGAL, Licínio da Silva. **Indicadores do desenho urbano e sua relação com a propensão a caminhada**. Journal of Transport Literature, v. 8, n. 3, p. 62-88, jul. 2014.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROSSI, A.; BRANDÃO, E. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUIVO, Maria Patrícia; FRANCISCO, José. **Transformações urbanas em São Paulo**. Estudos Avançados, São Paulo, Brasil, v. 29, n. 85, p. 263–277, 2015. Disponível em: <https://revistas.usp.br/eav/article/view/108935>. Acesso em: 5 mai. 2025.

SANTO, Sandra Medeiros. **A expansão urbana, o estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010)**. 2012. 275 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

SANTOS, Bethsaide Souza. **Passado e futuro de Feira de Santana (BA): modelagem da dinâmica espacial do uso do solo entre 2000 e 2022**. 2019. 120 f. Dissertação (Mestrado em Modelagem em Ciências da Terra e do Ambiente) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2019.

SANTOS, Cláudio Ressurreição dos. **Interações espaciais e as redes entre o comércio de hortaliças do Centro de Abastecimento e os supermercados da cidade de Feira de Santana – BA**. 2009. 206 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

SANTOS FERNANDES, Jefferson. **Cidades médias e reestruturação urbana no Nordeste brasileiro**. Terra Livre, [S. l.], v. 2, n. 57, p. 526–552, 2022. DOI: 10.62516/terra_livre.2021.2263. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/2263>.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues. **Entre a preguiça e o progresso: (des) caminhos da arquitetura contemporânea em Salvador**. 2002. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2023.

Santos, T. V. (2020). **A atuação da Companhia de Desenvolvimento da Área Metropolitana (CODEM): transformações, permanências e descontinuidades no planejamento urbano em Belém**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 12, e20190141. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190141>

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2014.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**, Tese de Livre Docência. Presidente Prudente: UNESP, 2004.

TEIXEIRA, Nilo Márcio de Andrade. **Arquitetura residencial em Feira de Santana-BA: a contribuição do engenheiro José Joaquim Lopes de Brito, 1937-1960**. 2025. 390 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2025.

TUAN, Yi-Fu, **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador: transformações e permanências (1549-1999)**. 2. ed. rev. e ampl. Salvador: EDUFBA, 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

ZORZO, Francisco Antônio. **A modernização dos transportes, fluxos mercantis e crescimento de Feira de Santana (séculos XIX e XX)**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. Anais... Londrina: ANPUH, 2005.

ZORZO, Francisco Antônio. **Retornando à História da Rede Viária Baiana: O Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850/1950)**. Sitientibus, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, jan/jun. 2000.