Universidade Federal da Paraíba - UFPB
Centro de Ciências Sociais Aplicadas – CCSA
Programa de Pós-Graduação em Administração - PPGA
Curso de Mestrado Acadêmico em Administração - CMA

MELINA TANDAYA MARQUES

O CAMINHO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DE UMA CIDADE E SUAS FUNÇÕES SOCIAIS SENDO O MARKETING UMA FERRAMENTA DE MUDANÇA

João Pessoa/PB
2023

MELINA TANDAYA MARQUES

O CAMINHO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DE UMA CIDADE E SUAS FUNÇÕES SOCIAIS SENDO O MARKETING UMA FERRAMENTA DE MUDANÇA

Dissertação apresentado ao Curso de Mestrado Acadêmico em Administração da Universidade Federal da Paraíba, na área de Administração e Sociedade, linha de Pesquisa Marketing e Sociedade, em cumprimento parcial das exigências para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Nelsio Rodrigues de Abreu

JOÃO PESSOA/PB
2023

Catalogação na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

M357c Marques, Melina Tandaya.
O caminho do desenvolvimento urbano de uma cidade e suas funções sociais sendo o marketing uma ferramenta de mudança / Melina Tandaya Marques. - João Pessoa, 2023.
91 f. : il.

Orientação: Nelsio Rodrigues de Abreu.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCSA.

1. Desenvolvimento urbano - Marketing. 2. Desenvolvimento urbano - Impacto social. 3. Mercado imobiliário. 4. Gentrificação. I. Abreu, Nelsio Rodrigues de. II. Título.

UFPB/BC CDU 711.4(043)

Elaborado por ANNA REGINA DA SILVA RIBEIRO - CRB-15/24

O CAMINHO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DE UMA CIDADE E SUAS FUNÇÕES SOCIAIS SENDO O MARKETING UMA FERRAMENTA DE MUDANÇA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Acadêmico em Administração da Universidade Federal da Paraíba, na área de Administração e Sociedade, linha de Pesquisa Marketing e Sociedade, em cumprimento parcial das exigências para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Aprovada em: _____/_____/_____

Comissão Examinadora

Documento assinado digitalmente
NELSIO RODRIGUES DE ABREU
Data: 28/02/2024 14:34:01-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

_____
Prof. Dr. Nelsio Rodrigues de Abreu
Orientador – PPGA/UFPB

Documento assinado digitalmente
DIANA LUCIA TEIXEIRA DE CARVALHO
Data: 28/02/2024 20:51:30-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

_____
Profa. Dra. Diana Lucia Teixeira de Carvalho
Examinadora Externa – PGPCI/UFPB

_____
Profa. Dra. Milka Alves Correia Barbosa
Examinadora Externa – PROFIAP/FEAC/UFAL

João Pessoa/PB
2023

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Nelsio de Abreu, que tem total responsabilidade desde o meu primeiro dia na Universidade Federal da Paraíba, como aluna especial até chegar neste momento do título de mestre. Minha eterna gratidão e reconhecimento ao seu empenho de me ajudar nas aulas, em cada áudio, em cada reunião, em cada ligação. Tive sorte, ou melhor, tenho Deus, que colocou você nessa jornada de muito aprendizado e desconstrução. Agradeço à Deus por tudo, principalmente por você.

Meu marido Marcos, meu self-estendido, meu melhor lado, que sempre me ajuda quando eu preciso, só de estar ao meu lado me traz força e; minha mãe, que naturalmente acredita e me superestima. Amo muito!

Quero agradecer muito aos entrevistados. Por acreditarem que eu iria ouvi-los e mais, por acreditarem que este é um estudo com propósito, por confiarem que eu levaria as demandas deles às pessoas que podem fazer de Cabedelo um lugar melhor para viver, e eu irei. Suas respostas não ficarão apenas neste estudo, romperão fronteiras.

Vou deixar aqui as palavras de um dos entrevistados, que acredito ser incentivador a todos que fazem ciência e a todos que podem fazer de uma cidade um lugar melhor para viver.

> “Acho que a gente está falando de uma região maravilhosa, eu acho que merece essa atenção, merece essa discussão, eu acho que isso que você está fazendo é muito importante. Erguer esse discurso, discurso de qualidade com a sociedade. [...]. Então, quando a gente fala de um desenvolvimento numa região, a gente fala de tudo, área ambiental, área de engenharia, área social, área climática, área de mobilidade, enfim. Foi uma honra estar colaborando para o teu projeto, que eu tenho certeza que vai ser lindo demais o seu mestrado.” (MO7)

Muito Obrigada!

RESUMO

Os atuais modelos de desenvolvimento urbano têm criado concentração de renda e poder e a velocidade da ocupação do espaço nas cidades tem contribuído para a segregação social e espacial, impactos irreversíveis para o meio ambiente, privilegiando o desenvolvimento imobiliário ao invés do desenvolvimento humano, impactando na mobilidade e fragilizando sua própria infraestrutura. A cidade tornou-se um negócio rentável impulsionado pelas políticas públicas e estratégias de marketing. Este é um estudo de marketing e sociedade com objetivo de entender os impactos e efeitos do desenvolvimento urbano no bem-estar da população com uma pesquisa exploratória de abordagem qualitativa e interpretativista. Os dados foram coletados por um questionário semiestruturado com os moradores para analisar os fenômenos do desenvolvimento e seus impactos sociais, avaliando o direito à cidade e a função social estabelecida no Estatuto da Cidade. A pesquisa foi feita presencialmente em uma cidade do litoral do nordeste brasileiro. As investigações demonstram que as políticas públicas, concomitante com as obras de desenvolvimento da cidade e a crescente ocupação do espaço pelo mercado imobiliário tem aumentado os preços dos serviços e dos imóveis. Concluímos que o município estudado está em um processo embrionário de gentrificação, o que é acelerado com estratégias de marketing que mercantiliza a cidade como destino turístico, gerando impactos sociais e econômicos no bem-estar dos moradores, principalmente nos mais vulneráveis. As implicações teóricas deste estudo abordam o papel do marketing no desenvolvimento urbano, reascendendo o discurso do valor de troca, no lugar do valor de uso.

Palavras-chave: Desenvolvimento Urbano, Gentrificação, Mercado Imobiliário, Marketing, Função Social.

ABSTRACT

Current urban development models have created concentration of income and power and the speed at which space is occupied in cities has contributed to social and spatial segregation, irreversible impacts on the environment, favoring real estate development over human development, impacting on mobility and weakening its own infrastructure. The city has become a profitable business driven by public policies and marketing strategies. This is a marketing and society study with the objective of understanding the impacts and effects of urban development on the well-being of the population with exploratory research with a qualitative and interpretive approach. Data were collected through a semi-structured questionnaire with residents to analyze development phenomena and their social impacts, evaluating the right to the city and the social function established in the City Statute. The research was carried out in person in a city on the coast of northeastern Brazil. Investigations demonstrate that public policies, concomitant with the city's development works and the growing occupation of space by the real estate market, have increased the prices of services and properties. We conclude that the municipality studied is in an embryonic process of gentrification, which is accelerated with marketing strategies that commodify the city as a tourist destination, generating social and economic impacts on the well-being of residents, especially the most vulnerable. The theoretical implications of this study address the role of marketing in urban development, rekindling the discourse of exchange value, instead of use value.

Keywords*: Urban Development, Gentrification, Real Estate, Marketing, Social Function.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Triangulação da pesquisa 17
Figura 2 - Sínteses das Leis e diretrizes que abordam a função social..... 24
Figura 3 - Plano Diretor de Cabedelo LC 20/2006..... 27
Figura 4 - Mapa das praias/bairros de Cabedelo..... 43
Figura 5 - Mapa de Localização de João Pessoa, Paraíba 44
Figura 6 - Mapa de localização de Cabedelo, PB..... 47
Figura 7 - Composição de renda por classe econômica de Cabedelo..... 49
Figura 8 – Tabela de preços Blue Beach - Março/23 56
Figura 9 - Imagens do projeto orla..... 59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento população urbana 32
Tabela 2 - Perfil dos entrevistados..... 42
Tabela 3 - Empreendimentos em construção/lançamento em Cabedelo..... 48
Tabela 4 - Necessidades dos Moradores..... 68

LISTA DE VÍDEOS

Vídeo 1 – Construção dos viadutos BR230 66

LISTA DE SIGLAS

AMA	American Marketing Association
Art	Artigo
CBIC	Câmara Brasileira da Indústria da Construção
CF	Constituição Federal Brasileira
CII/CBIC	Comissão da Indústria Imobiliária da Câmara Brasileira da Indústria da Construção
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FHC	Fernando Henrique Cardoso (Presidente do Brasil 1995 – 2003)
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPSEMC	Instituto de Previdência dos Servidores Municipais de Cabedelo
LC	Lei Complementar
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
SDH/PR	Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República
SECOVI	Sindicato das Empresas de Compra, Venda e Administração de Imóveis.

Sumário

1. INTRODUÇÃO 11
1.1. Problema 13
1.2. Objetivos 15
1.2.1. Objetivo geral 15
1.2.2. Objetivos específicos 15
1.3. Justificativa 15
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 19
2.1. Desenvolvimento Urbano 19
2.2. Função Social da Cidade 23
2.3. Marketing e Bem-estar 27
2.4. Mercado Imobiliário e o Processo de Urbanização 30
2.4.1. Gentrificação 34
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS 38
3.1. Tipo de Pesquisa 38
3.2. Sujeitos da Pesquisa e Análise de Dados 40
3.3. Locus da Pesquisa - Cidade de Cabedelo 43
4. ANÁLISE DE DADOS 50
4.1. Cidade em desenvolvimento 51
4.2. O impacto do mercado imobiliário 52
4.3. As funções sociais da cidade 56
4.4. Meio Ambiente – Desenvolvimento Sustentável 61
4.5. Mobilidade Urbana e a construção do viaduto 62
4.5.1. A construção de viadutos – um impacto no desenvolvimento 64
4.6. O que Cabedelo precisa para ser uma cidade melhor 68
4.7. Conclusão da Análise 69
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 72
5.1. Implicações Teóricas, Sociais e Práticas 75
5.2. Limitações e Recomendações Futuras 76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 77

1. INTRODUÇÃO

Segundo o Relatório Mundial das Cidades, publicado pela Organização das Nações Unidas [ONU] (2022), a população nas áreas urbanas em 2021 foi de 55% e deve chegar, até 2050, em 68%. No Brasil, a urbanização ocorreu em meados dos anos 60 onde muitos municípios brasileiros não conseguiram acompanhar e preparar as cidades para a rápida migração e, somados a falta de políticas públicas, trouxe como uma das consequências a desigualdade social (Pinheiro, 2012). Mais de sessenta anos depois, os modelos de planejamento urbano, ou a falta deles, têm contribuído para segregação socioespacial (Oliveira & Borges, 2017), violência, falta de infraestrutura (Kobayashi & Backes, 2016), poluição, comprometimento da mobilidade urbana, aumento do número de automóveis, crescimento imobiliário (Oliveira & Fontgalland, 2022) e desequilíbrio ambiental.

Temas como política urbana e desenvolvimento sustentável nas cidades estão nas agendas de grandes organizações mundiais, pois as urbes, produzidas por uma sociedade moderna capitalista, tem provocado impactos profundos “na base econômica, na composição sociocultural, na estrutura urbana, na política e gestão, entre outros” (Mendes, 2017, p. 474). Doze anos depois da Constituição Federal Brasileira [CF], foi criado o Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), uma Lei Federal que regulamenta o capítulo de políticas públicas da CF, com diretrizes urbanísticas bem avançadas para o desenvolvimento das funções sociais e da propriedade urbana, sendo “essencial à efetivação do direito à uma cidade sustentável”, mas é uma lei que está condicionada a gestão municipal, e “a ausência da gestão democrática pode vir acarretar sérios danos aos cidadãos” (Paz & Garabini, 2016, p.1).

Estes assuntos e estes problemas não são apenas objetos de discussão acadêmica-filosófica, são temas da “consciência social” pois, de alguma forma, são problemas da sociedade e é preciso propor socialmente um novo caminho do desenvolvimento urbano tomando “à consciência do homem comum” (Martins, 2011, p.94). O debate sobre o direito à cidade é mais antigo e consiste na crítica do existente, Henri Lefebvre escreveu um manifesto em 1968 chamado “*Le droit à la ville*” (direito à cidade) alertando que a vida social da cidade é mais forte e importante do que a matemática dos planejamentos

urbanos. “A cidade não é um sujeito que define a ação urbana, ao contrário, a cidade é uma obra civilizatória, produto social e humano” (Carlos, 2020, p. 354).

O interesse nessa temática surgiu de reflexões sobre o papel do marketing no pensar e agir pelo direito da cidade, as estratégias que defendem as apropriações dos espaços em lugares que estão em processo de “nova urbanização”, deveriam “estar voltadas para a humanização das cidades e para o bem-estar dos cidadãos” (Oliveira & Borges, 2017 p.740). Muitos autores têm estudado os impactos da urbanização como os casos de Feira de Santana por Santo (2003), Porto Alegre por Huyer (2010), Sorocaba por Burgos (2015) e novos bairros de Belo Horizonte por Andrade e Mendonça (2020) constatando que os atuais planejamentos de desenvolvimento urbano geram aumento da desigualdade e exclusão social. Este estudo objetiva identificar os impactos e efeitos do atual momento de desenvolvimento urbano de Cabedelo, um balneário da Região Metropolitana de João Pessoa, litoral da Paraíba, no nordeste Brasileiro, que vem sentindo, como consequência do seu planejamento urbano, uma especulação imobiliária em decorrência do crescimento da cidade de João Pessoa, que segundo os dados recentes do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE} de 2022, das 20 cidades com a maior população do Brasil, João Pessoa foi a que teve o maior aumento populacional entre as capitais do nordeste (G1, 2023).

Essa dissertação aborda a interação da política pública com o marketing, ao ponto de atender o interesse financeiro da cidade, bem como o bem-estar de todos. Cabe ao marketing, com uma visão mais humana, promover o desenvolvimento sem perder o seu senso de moral, é preciso compreender o valor do ser humano no lugar do valor de troca, que são assuntos centrais para os pesquisadores de marketing e sociedade e que podem afetar decisões políticas. Autores como Hill e Martin (2014, p.18) alertam que os profissionais de marketing ignoram as consequências negativas de suas estratégias, mostrando “pouca ou nenhuma preocupação com a contribuição para o bem-estar das pessoas e comunidades” que são afetadas pelo que o marketing faz e fala; recebemos o alerta.

Partindo da premissa que “marketing é, antes de tudo, uma atividade social” (Costa, 2015, p. 71), este estudo busca refletir sobre o papel do

marketing no desenvolvimento de uma cidade para que se tenha uma construção benéfica para todas as partes envolvidas (Churchill JR, 2017), frente aos efeitos do desenvolvimento sobre o bem-estar dos residentes, aceitando a provocação de Hill e Martin (2014), de que pesquisadores de estudos de marketing devem “explorar mais a singularidade das pessoas do que explorar seu valor como consumidores”.

Para aprofundarmos sobre o direito à cidade, exploramos os temas de políticas públicas, da função social das cidades e os impactos e efeitos causados durante o desenvolvimento afetado pelo mercado imobiliário, tais como, mobilidade, saneamento e meio ambiente. Seguimos uma metodologia de pesquisa exploratória, com um posicionamento interpretativista através de análise qualitativa. Foram entrevistados os moradores do munícipio concomitantemente com análises documentais e observacionais para compreender o caminho que Cabedelo está percorrendo no desenvolvimento urbano, seus efeitos e impactos no bem-estar a fim de propor uma reflexão sobre a quem interessa o desenvolvimento.

1.1. Problema

Foi um processo acelerado de industrialização e urbanização que levaram urbanistas a pensarem a cidade como um todo, vias públicas, pontes, ruas de circulação eram entendidas como catalisadores urbanos deixando de lado o planejamento das cidades (Pereira, 2006). A cidade em si, tornou-se uma criadora de pobreza, não apenas pelo modelo socioeconômico atual, mas também pelo modelo espacial (Santos, 1993). A vida urbana explica o sentido da urbanização capitalista, aprofundando as separações no sentido da vida social (Seabra, 2004) e a industrialização explica a urbanização, tendo sua formação na “estruturação dos mercados urbanos de produtos, de trabalho, de moradia, de abastecimento urbanos e da estruturação do espaço da cidade com seus bairros” (Seabra, 2011 p.59).

As primeiras etapas da industrialização no campo geraram as migrações para a cidade e forneceram impulsionamento predatório de acumulação capitalista para a indústria em desenvolvimento no espaço urbano, logo, quando falamos de desenvolvimento de cidades e os impactos por ela

causada, não estamos falando apenas de meio ambiente, arquitetura ou economia, estamos falando de sociedade, de pessoas e de um dos processos que pode ocorrer durante um crescimento, inclusive pelo efeito do desenvolvimento imobiliário de uma região, que é a segregação (Mendes, 2017). O mercado imobiliário tem o poder de desenvolver bairros e cidades com um discurso de bem-estar, no entanto, pode ser um grande fomentador de desigualdade social gerando inclusive gentrificação (Ferreira, 2021; Furtado, 2022; Mendes, 2017).

As abordagens sobre mercados “em desenvolvimento” têm sido amplamente dominadas por economistas e analistas financeiros (Figueiredo *et al*., 2014a), assim como a estratégia de planejamento urbano (Mendes, 2017) e a gentrificação tem sido discutida fora da disciplina do marketing (Altan & Ozlem, 2005), com isso, trazemos para essa discussão, através da linha de pesquisa de marketing e sociedade, um estudo sobre o desenvolvimento na cidade de Cabedelo, conurbada com João Pessoa, a capital da Paraíba na região nordeste do Brasil. Um pequeno cabo de grande potencial turístico, que até pouco tempo era um lugar de veraneio para os pessoenses e principalmente para os campinenses (gentílico da cidade de Campina Grande, interior do Estado) e atualmente tem sido muito procurada para moradia, gerando um crescimento populacional e valorização imobiliária. Possui uma área em torno de 30 km^2, sendo 18 quilômetros de extensão por apenas 3 quilômetros de largura no trecho mais largo. O aumento da ocupação do espaço pelo mercado imobiliário é notório, e tem um grande destaque por ter um dos maiores PIB/*per capita* do Estado (IBGE, 2022).

Diante do exposto, conjecturamos sobre quais as formas de prescrever o futuro da cidade na perspectiva teórica e prática, trazendo contribuições dos moradores sobre o impacto atual das políticas públicas e a expansão imobiliária. No Plano Diretor de Cabedelo, consta que a ordenação do município precisa se submeter aos interesses coletivos, à vista disso, buscamos entender **os impactos e efeitos sobre os moradores causados pelo desenvolvimento urbano em consequência do imobiliário.**

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo geral

Este projeto tem como objetivo entender os impactos e efeitos do desenvolvimento de Cabedelo no bem-estar da população.

1.2.2. Objetivos específicos

- Analisar a expansão do mercado imobiliário de Cabedelo;
- Verificar o cumprimento da função social da cidade e as grandes obras para o desenvolvimento do município;
- Identificar os impactos previstos e não previstos na cidade e nos moradores.

1.3. Justificativa

Pesquisas de marketing estão cada vez mais interessadas em produzir conhecimento para ajudar pessoas (Figueiredo *et al.*, 2014a), principalmente as pessoas provenientes de meios socioeconômicos vulneráveis (Lopes, 2011). Ao exemplo da American Marketing Association [AMA] que criou uma “Divisão de Políticas Públicas e estabeleceu comitês para lidar com tópicos como marketing no centro da cidade e empresas minoritárias” (p.61).

Nossa abordagem tem como propósito contribuir, de forma prática, acadêmica e social para o entendimento de que as cidades não estão separadas dos laços sociais, que segundo Lefebvre (2001, p.62) é uma “projeção da sociedade sobre um local”, isto é, uma forma do homem reconstruir um mundo que ele quer e com isso, não só acadêmicos vão refletir sobre os impactos do desenvolvimento, como gestores públicos a darem um olhar diferenciado na qualidade de vida e bem-estar dos cidadãos através de ações públicas efetivas e preventivas, o que deve coadunar com um olhar diferenciado dos profissionais de marketing em ações para um desenvolvimento sustentável.

Wilkie e Moore (2012) em um estudo sobre as Eras do Marketing mostraram que questões sociais são temas dominantes do pensamento de

marketing desde muito tempo, como ilustrado por Shaw (1912, p.708, tradução nossa) “O sistema de distribuição aceito foi construído com base na satisfação das necessidades básicas [...] e contribuiu para o progresso da civilização”. “A sociedade não pode permitir um sistema de distribuição mal ajustado, tal como não pode permitir métodos de produção ineficientes e dispendiosos.” (p. 706, tradução nossa). Apesar da ênfase econômica, para Wilkie e Moore (2012, p.60) este foi o estímulo para a “exploração dos papéis desempenhados pelos profissionais de marketing e pelo governo”. Como exemplo, a criação de leis que refletem preocupações sociais com preços e outros comportamentos no domínio da economia capitalista em crescimento.

O processo de urbanização/industrialização da cidade; a mobilização socioespacial; as políticas de espaços; as transformações tanto na esfera pública como de participação social delineiam questionamentos sobre a urbanização da sociedade e o seu direito à cidade (Burgos, 2015), por isso, entendemos que é importante analisar os impactos sociais do desenvolvimento de forma a contribuir com estudos sobre o valor do uso dos espaços urbanos. Como pesquisadores de marketing e sociedade, temos a responsabilidade de ajudar a identificar problemas e soluções, avaliando as externalidades e entregar os achados aos responsáveis pelas ações públicas e privadas (Figueiredo *et al.*, 2014a; Lopes, 2011).

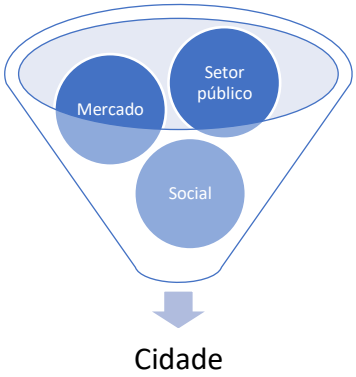
Sob essa visão, reforçamos a necessidade de reconsiderar o papel do marketing nas decisões políticas que afetam a humanidade (Hill & Martin, 2014), refletindo sobre as funções do Estado e do marketing na contribuição para o bem-estar coletivo e, suas possíveis consequências que impactam o desenvolvimento urbano. Posto isso, essa pesquisa se baseou nas Leis e diretrizes como o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor da cidade para contextualizar as políticas públicas, que são as regras basilares na construção de nossa sociedade.

As políticas públicas são as ações, objetivos e programas que um governo (nacional, estadual ou municipal) delineia para atender um direito da sociedade assegurados na Constituição Federal. De forma objetiva, são as ações que o governo planeja e pratica, são as tomadas de decisões destinadas a modificar ou manter a realidade social, preconizando o desenvolvimento do seu território e o bem-estar dos cidadãos (Saravia, 2006; Souza, 2021).

Ressaltamos que, quando falamos de desenvolvimento, “um dos primeiros sinais de impacto sob a forma urbana se dá a partir do preço da terra/aluguel dos imóveis” (Maciel, 2017, p.78). As mudanças urbanas afetam os preços assim como alteram as condições de acessibilidade do local, criando valor fundiário urbano (Biderman, 2001; Maciel, 2017; Sandroni, 2008). Famílias de baixa renda podem ser as que mais sofrem devido ao processo de gentrificação que acontece com os efeitos deste movimento (Andrade & Mendonça, 2020), mesmo o Estado ou Município criando políticas públicas, planos urbanísticos específicos e regulamentações, como as leis de zoneamento que preveem o interesse social ou unidades habitacionais subsidiadas (Maciel, 2017), o impacto e as mudanças ocorrem.

Nesta pesquisa trabalhamos com a triangulação (figura 1) de políticas públicas, mercado e social, com ponderações sobre as possibilidades de pensar e agir pelo direito à cidade, ou seja, as contradições da valorização e da desigualdade do espaço público em um processo de urbanização pela qual Cabedelo está passando, na qual há uma intensa valorização espacial, impulsionada pelos setores da construção civil e mercado imobiliário.

Figura 1 - Triangulação da pesquisa



Fonte: Produzido pela autora (2023)

Desta forma, buscamos não apenas abordar os conceitos, mas os efeitos no bem-estar da população no processo de crescimento, como na execução de grandes obras e a especulação imobiliária e seus impactos. Para isso, é necessário conhecer a base conceitual e histórica sobre o desenvolvimento Urbano, seu processo de urbanização e o mercado

imobiliário, um grande fomentador de segregação social, abarcando a concepção de marketing e o bem-estar, confrontando com os padrões de direitos sociais reconhecidos por leis e diretrizes.

A escolha de uma pesquisa exploratória com entrevistas qualitativas, nos possibilitou identificar os desafios da cidade enfrentados pelos moradores, instaurando a reflexão acerca do direito à cidade, que se trata, segundo estudiosos como: Milton Santos (1993), Henri Lefebvre (2001), Odette Seabra (2004), David Harvey (2006) entre outros, um direito comum, que vai além da liberdade individual do acesso aos recursos urbanos, concebido como sendo um espaço social que precisa acompanhar os interesses coletivos no processo da urbanização.

Desta forma, vamos buscar colaborar para a compreensão da sociedade em sua forma urbana e a importância do marketing para o ressignificado do desenvolvimento das urbes. Uma visão do campo do marketing teórico e social – práxis propriamente dita, com a extrapolação dos conceitos de troca. Entendemos que o marketing pode e deve contribuir na construção social da cidade, formando cidadãos que saibam pensar o espaço de forma humanizada.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. Desenvolvimento Urbano

O conceito sobre desenvolvimento deve resultar em um crescimento econômico do qual a qualidade de vida deve melhorar (Oliveira, 2002, Pieterse, 2010; Toli & Murtagh, 2020), para o ganhador do prêmio Nobel de economia de 1988, o indiano Amartya Sen,

> "desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação de liberdade: pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos" (Sen & Anand, 1990, p.18).

Ou seja, é preciso que as pessoas tenham liberdade para realizarem seus desejos, participando das atividades econômicas, mercado de trabalho, terem uma perspectiva de vida longa e levar o "tipo de vida que valorizam" (Sen & Anand, 1990 p. 32).

Dada a história dos discursos sobre o desenvolvimento (Escobar, 1995), e o fracasso de muitos programas (Figueiredo *et al*., 2014a), levantamos uma necessidade de questionar o que são mercados em desenvolvimento e qual o seu papel? Nos discursos predominantes, a palavra desenvolvimento geralmente traz uma conotação de algo positivo, implicando progresso, melhoramento, no entanto, há um debate considerável sobre como definir e medir progresso e se é ou não uma coisa desejável para perseguir (Figueiredo *et al*., 2014a), pois é evidente as disparidades encontradas em algumas cidades, não apenas econômica, mas também sociais, culturais, política e ambientais (Cichoski *et al.*, 2022; Illich, 1974; Yang, 2016).

São as políticas públicas que planejam o desenvolvimento das cidades e como Martins (2021) constatou em seu livro sobre mobilidade urbana, dissociar planejamento adequado e políticas públicas eficientes geram um crescimento quantitativo, mas não qualitativo e para atender as necessidades sociais e ambientais, é preciso repensar o modelo econômico dominante (Igari, 2021) que nas últimas décadas contribuiu para a segregação socioespacial, "desumanizando ambientes urbanos em termos de escala ou sentido de pertencimento" (Oliveira & Borges, 2017, p. 740). Há uma necessidade de

humanizar as cidades, deixando os moradores como protagonistas do espaço público (ibid), exercendo a cidadania, gerando sentido da vida e da dignidade, a cidade está indissociavelmente ligada ao homem, assim como o seu futuro – “aqui talvez, como sua própria negação, isto é, o urbano como o fim da cidade” (Carlos, 2020, p. 367).

Alguns estudiosos observam que a ênfase no crescimento econômico tende a negligenciar a produção democrática do espaço (Lefebvre, 2001), ignorando o fato de que desenvolvimento é o de uns à custa de outros (Coelho & Cunha, 2020; Harvey, 2006). Para Lefebvre (2001), as cidades não dependem de uma ideologia urbanística ou projetos de arquitetura, mas da qualidade do espaço, que por ele é defendido como “valor de uso” no lugar do “valor de troca”. Neste contexto, Lefebvre (2008) provoca que é preciso discernir discursos sobre desenvolvimento, assim como avaliar sobre os modelos de urbanização que acabam privilegiando o crescimento econômico em vez do desenvolvimento do bem-estar humano, da dignidade e da inclusão. As influências do desenvolvimento urbano sobre o bem-estar, dependem do seu entendimento, Kadirov (2011) ponderou que em termos sistêmicos de marketing, na perspectiva econômica o bem-estar se relaciona de forma positiva, mas o aumento das atividades de marketing, segundo o autor, traz danos ao meio ambiente e consequentemente menos bem-estar social.

A socióloga Sharon Zukin em seu trabalho “The Cultures of Cities” traz à tona uma reflexão ao questionar “como a cidade pode oferecer cultura democrática quando ela está sendo desenvolvida para atrair os ricos?” (Zukin, 1995, p. 282). Como lembra Alcântara (2018), é uma discussão que tem sido utilizada em estudos e debates sobre desigualdade e segregação urbana e essa segregação tem duas faces, a autossegregação reconhecida como a alta classe média que se fecha em seu mundo buscando qualidade de vida e segurança para si e sua família deixando de fora tudo que for perigoso, assustador ou incômodo, ou seja, os pobres e a cidade real (Fernandes & Valença, 2004), muitas vezes fomentado pelas campanhas de marketing e, a segregação compulsória das camadas de baixa renda, pedreiros, empregados domésticos e demais trabalhadores de pouca qualificação em territórios precários, que concentram famílias há várias gerações submetidas às desigualdades, à pobreza e a discriminação (Pinheiro, 2012).

O processo de evolução que as cidades tem passado até as atuais *smart cities*, demonstra o impacto que gera no bem-estar das pessoas, como contatou Martins (2021), se a cidade não possuir boa mobilidade, não consegue cumprir sua função social. Resumidamente, *Smart cities* (Cidades inteligentes), precisa ser eficiente, conectada e sustentável, mas, para que as cidades alcancem esse patamar de *smart city*, não basta apenas ser sustentável tem que ter serviços inteligentes e tecnologia "é necessário desenvolver toda uma estratégia diferenciadora em que o cidadão está no centro das decisões, com o objetivo de o tornar mais feliz na sua área de residência e aproximando-o das novas tecnologias" (Diogo, 2021 p. iv).

Nossa compreensão do desenvolvimento urbano tem sido tendenciosa em favor da geração de riqueza sobre a provisão social, preservação cultural e justiça (Figueiredo *et al*., 2014a). Com isso, se aspira repensar o que pode significar ser "em desenvolvimento". Moura *et al.* (2002, p.612) afirmam que "não é viável pensar em desenvolvimento sem considerar aspectos sociais, políticos, culturais e ambientais, bem como que tal desenvolvimento pressupõe a ação local". Esta percepção tem provocado em pequenas cidades o movimento de *Slow City*, que aparece como uma nova vertente de modelo urbano pensado para trazer mudanças de mentalidade no desenvolvimento de cidades de pequeno porte, com o foco na interação governamental e da gestão pública municipal para a participação da população, desacelerando e humanizando as cidades para melhorar a qualidade de vida das pessoas (Emmendoerfer *et al.,* 2020; Oliveira, 2021). O *Slow City* (cidade lenta) é uma vertente do S*low Food* e *Slow Movement*, que surgiu no final do século XX em reação a cultura do "agora", do imediatismo, repensando a relação do homem consigo mesmo, propondo uma redução do ritmo, transformando a relação da sociedade com o tempo (Emmendoerfer *et al.*, 2020; Honoré, 2006; Oliveira, 2021).

A filosofia dos movimentos "*slow": slow schools, slow family, slow living* - constituem o cerne dos movimentos como Cittaslow (movimento fundado na Itália) (Oliveira, 2021). Os movimentos *slow tourism*, *slow travel* e o *slow city* buscam resgatar um sentimento de pertencimento e identificação com o local, chamada por teóricos de "desenvolvimento territorial" (Emmendoerfer *et al.*, 2020). A territorialidade é um processo social/espacial dentro de um movimento

histórico e relacional, podendo ser descrito através das desigualdades e diferenças (Saquet & Sposito, 2009). Para Fraga (2018), as ações de inovação territorial não são separadas das práticas de marketing, muito pelo contrário, uma das razões que as cidades aderem ao *Slow Cities* é para promover o turismo (Emmendoerfer *et al.,* 2020), adotando uma política de desenvolvimento e crescimento na qualidade do produto turístico para que a própria população tenha orgulho (Sürücü *et al*., 2015).

Uma linha tênue que pode ser percebida nesse discurso é que para alguns autores o *slow city* enxerga a cidade como uma marca, um produto (Sürücü *et al.,* 2015) que seria uma contraposição do direito à cidade defendido por Lefebvre (2001) em sua construção social, já que seria uma visão que privilegiaria a produção do capital, mercantilizando a cidade, mas, o que defendemos, junto com outros autores, é que é possível proporcionar um desenvolvimento sustentável, fortalecendo a tríade: economia – meio ambiente - equidade (Baldemir *et al.,* 2013; Mayer & Knox, 2006), usando do marketing uma ferramenta de mudanças econômicas sociais e políticas em uma cidade (Sürücü *et al*., 2015).

O estado intervém junto a sociedade por meio do uso de políticas públicas e as áreas de desenvolvimento social e ambiental geralmente são conflitantes com o desenvolvimento econômico (Kobayashi & Backes, 2016). As políticas públicas e o marketing devem se voltar para a humanização da cidade e para o bem-estar das pessoas que ali vivem, por isso é “essencial que o espaço urbano atenda às necessidades de seus habitantes” (Oliveira & Borges, 2017, p. 740). Com tudo, podemos inferir que quando falamos de desenvolvimento, estamos falando de pessoas, da qualidade de vida e bem-estar, se variáveis como relação de espaço democrático, distribuição de renda, saúde, educação, meio ambiente, liberdade, lazer, entre outras, estão sendo pensadas de forma planejada, a conotação “em desenvolvimento”, é positiva.

O desenvolvimento urbano deve estar alinhado ao entendimento da função social da cidade e o acesso e o direito à ela “nos remete a imperiosa necessidade de reorganizar o espaço urbano” (Pires & Pires, 2016, p.06). Para isso, as diretrizes fixadas em lei, têm como objetivo ordenar o desenvolvimento e democratizar os espaços, como o caso da CF, a Carta Magna do Brasil, que trata da “Política Urbana” (Brasil, 1988, cap.II) orientando estados e municípios

a promoverem o desenvolvimento urbano com a finalidade de distribuir as funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar da população.

2.2. Função Social da Cidade

Um grande avanço social que aconteceu no Brasil foi a Constituição Federal de 1988, também chamada de “Constituição Cidadã”, inaugurou a maior democracia de nossa história, depois de duas décadas de ditadura, introduzindo princípios de cidadania e dignidade às pessoas (Bueno, 2018; Rocha, 2008). Pela primeira vez repensou-se as desigualdades sociais do país e reconheceu a pluralidade trazendo a reconfiguração de novos espaços sociais, desde o preambulo é comprometida com o desenvolvimento (Bueno, 2018).

As funções sociais da cidade ocorre quando há redução nas desigualdades sociais, promoção da justiça social e a melhoria da qualidade de vida (Brasil, 2001), no entanto é um conceito amplo e complexo, influenciado por mudanças sociais e pelo surgimento de novas epidemiologias no processo saúde-doença (Ruidiaz-Gómez & Cacante-Caballero, 2021) sendo compreendida por uma perspectiva importante que inclui contextos das políticas econômicas e púbicas (Pereira *et al.,* 2012). A Organização Mundial da Saúde [OMS] (WHOQOL, 1994, n.p) define qualidade de vida como uma “percepção do indivíduo de sua posição na vida no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. A função social está determinada por leis que regem o desenvolvimento social no Brasil, começando com a CF, seguido por leis estaduais, municipais e diretrizes conforme é visto na figura 2.

Figura 2 - Sínteses das Leis e diretrizes que abordam a função social

LEIS E DIRETRIZES	DATA / CAPÍTULO	DESCRIÇÃO RESUMIDA
Declaração Universal dos Direitos Humanos	Paris, 10 de dezembro de 1948	**Art. 17.** Todo o homem tem direito à propriedade, só ou em sociedade com outros.
		Art. 25. Todo o homem tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, e direito à segurança em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda de meios de subsistência em circunstâncias fora de seu controle.
Constituição Federal de 1988	CAPÍTULO I - DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS	**Art. 5º** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: **XXII** - é garantido o direito de propriedade **XXIII** - a propriedade atenderá a sua função social;
	CAPÍTULO II - DA POLÍTICA URBANA	**Art. 182 .**A política de desenvolvimento urbano, executada pelo municipío, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes **§ 1º** O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. **§ 2º** A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor
Constituição do Estado da Paraíba	Promulgada em 5 de outubro de 1989 alterada pela LC nº 95, de 26 de fevereiro de 1998,e LC nº 107, de 26 de abril de 2001 CAPÍTULO II - DA POLÍTICA URBANA	**Art. 184.** A política de desenvolvimento urbano será fixada em lei municipal e obedecerá às diretrizes gerais, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. **Parágrafo único.** As diretrizes gerais do planejamento urbano constarão, obrigatoriamente, da lei orgânica dos Municípios e terão como parâmetros os princípios básicos inseridos nesta e na Constituição Federal. **Art. 185.** A propriedade urbana realiza sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade. **§ 1º** É obrigatório, para as cidades de mais de vinte mil habitantes, um plano diretor urbano, aprovado pela Câmara Municipal
Estatuto da Cidade	Lei nº 10.257/2001	Estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.
		Art.2º. Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social; planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas para evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente. **É preciso evitar:** - o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana; a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente; a poluição e a degradação ambiental.
Plano Diretor de Cabedelo	Lei Complementar n° 20/2006 - Define o Plano diretor de desenvolvimento integrado do Munício de Cabedelo.	**Art. 2º.** Assegurar que a ação pública ocorra de forma planejada e assegurar a função social da propriedade urbana e dos espaços urbanos; estabelecer a ordenação da cidade e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade; orientar os investimentos públicos em função da melhoria da qualidade de vida da população geral e preservar e desenvolver os bens culturais e o meio ambiente; a efetiva integração na região metropolitana; a justa distribuição dos benefícios e ônus das obras e serviços de infra-estrutura; assim como controle da especulação imobiliária.
Carta Mundial pelo Direito à Cidade	03 Setembro 2007 - Atualizado em 06 Novembro 2009	O desafio de construir um modelo sustentável de sociedade e vida urbana, baseado nos princípios da solidariedade, liberdade, igualdade, dignidade e justiça social.
		Enfoque sobre a melhora da qualidade de vida das pessoas centrado na moradia e no bairro até abarcar a qualidade de vida à escala da cidade e de seu entorno rural, como um mecanismo de proteção da população que vive nas cidades ou regiões em acelerado processo de urbanização. Isso implica em enfatizar uma nova maneirade promoção, respeito, defesa e realização dos direitos c ivis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais garantidos nos instrumentos regionais e internacionais de direitos humanos.
Política Nacional de Mobilidade Urbana	Lei n. 12.587, de 03/01/2012	**PRINCIPIOS FUNDAMENTAIS:** Acessibilidade universal; Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da PNMU; Segurança nos deslocamentos das pessoas; Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana
		O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

A Declaração dos Direitos Humanos de 1948 é um documento que marca a história definindo os direitos fundamentais do ser humano e serviu de inspiração para a Constituição Federal de diversos países. Na abrangente definição do artigo 25, fizemos um recorte para as palavras alimentação, habitação, bem-estar e segurança, que segundo Cintra Júnior (2001), são palavras que dão suporte a "um espaço que chamamos propriedade" (ibid p.184). O direito **à** propriedade do artigo 17 é diferente do direito **de** propriedade (grifo nosso) e se incorpora ao conceito de função social da propriedade, previsto no artigo 5º **§** XXII da CF e é um princípio de ordem econômica, isto é, todos têm direito a propriedade desde que seja produtiva, um reconhecimento de que a propriedade deve servir aos interesses da coletividade.

Um marco importante de diretrizes para o ordenamento territorial e urbanístico foi o Estatuto da Cidade, promulgado pelo governo FHC em 2001, teve sua fundamentação na função social e ambiental da propriedade e na garantia do **Direito às Cidades** Sustentáveis (grifo nosso), "entendido como o direito a terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços púbicos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações" (Brasil, 2001, art 2º, Inciso I), é nesta lei que pela primeira vez estabelece "o direito ao transporte como componente essencial para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana" (Pereira & Carvalho, 2020, p. 102776). Diante do impacto do crescimento da frota de veículos e da consequente precariedade da mobilidade, o Brasil aderiu à política internacional e transferiu experiências e conhecimentos dos planos sustentáveis de mobilidade urbana de cidades da Europa para as brasileiras (Machado & Piccinini, 2018), criando, 12 anos depois do Estatuto da Cidade, em 2012, no Governo de Dilma Roussef, a Política Nacional da Mobilidade Urbana [PNMU] que passou a exigir que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem e apresentem Plano de Mobilidade Urbana [PMU], com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. O transporte é um dos instrumentos do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade quando bem planejada garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico (Ministério das Cidades, 2013), onde, a própria

cartilha da PNMU do Ministério da Cidades (2013 p.5) alerta: “apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana”. Apesar de ser uma obrigatoriedade, a cidade de Cabedelo não possui, até 2022, um PMU.

Permeada nessa perspectiva, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, elaborada no Fórum Social Mundial em Porto Alegre, enfoca sobre a melhora da qualidade de vida das pessoas centrado na moradia e no bairro até abarcar a qualidade de vida à escala da cidade e de seu entorno rural, como um mecanismo de proteção da população que vive nas cidades ou regiões em acelerado processo de urbanização. O documento define o direito à cidade como “o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social. Entendido como o direito coletivo dos habitantes das cidades em especial dos grupos vulneráveis” (Carta Mundial Pelo Direito à Cidade, 2005, p.1). Vale ressaltar que as políticas públicas relacionadas à moradia é uma atribuição também dos Estados e Municípios, que segundo o Estatuto das Cidades, artigo 41, as cidades são obrigadas a terem um Plano Diretor, e este é um instrumento estratégico da política de desenvolvimento de cada município (Brasil, 2001).

Promulgada em 1989 e seguindo as linhas gerais da CF, a Constituição do Estado da Paraíba também estabelece que compete aos municípios o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, garantindo o bem-estar da população e criando a obrigatoriedade do Plano Diretor que assegure que a ação pública ocorra de forma planejada, mantendo a função social da propriedade urbana e dos espaços urbanos.

Cabedelo por sua vez possui um Plano Diretor alinhado ao discurso de que “a propriedade urbana tem uma função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade submetendo-o aos interesses coletivos” (Plano Diretor, 2006, Cap. II Art. 2º). A lei complementar [LC] nº 20/2006 é um instrumento estratégico da política de desenvolvimento para orientar os Agentes Públicos e Privados que atuam na produção e gestão do espaço urbano. Passa por diversos temas como é possível ver na figura 3, desde a função social da propriedade, política urbana, habitacional, ambiental, do sistema viário e do desenvolvimento econômico, entre outros.

Figura 3 - Plano Diretor de Cabedelo LC 20/2006

CAPÍTULO III **Da Função Social da Propriedade**	B) favorecer as oportunidades que garantam o acesso à propriedade urbana e à moradia a todas as camadas sociais; c) garantir o aproveitamento e a utilização da propriedade urbana, assegurando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade; e) propiciar a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes dos processos de urbanização.
CAPÍTULO IV **Das Leis Específicas Complementares**	I - proteger, preservar e restaurar o Meio Ambiente; II - prevenir ocorrências de distorções do crescimento urbano; III - proteger, preservar e restaurar o Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural, Arqueológico e Paisagístico; V - controlar as densidades, populacionais no território urbano; VII - estimular e disciplinar a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento do mercado e da demanda social;
SEÇÃO IV **Da Política Urbana**	I - assegurar a distribuição equânime dos custos e benefícios das obras e serviços de infra-estrutura urbana e a recuperação, para a coletividade, da valorização imobiliária dos investimentos públicos; II - assegurar a adequação do uso da infra-estrutura urbana à demanda da população usuária, evitando-se a ociosidade ou sobrecarga da capacidade instalada;
SEÇÃO VI **Da Política Habitacional**	I - garantir o acesso à propriedade e moradia a todos; II - priorizar a população de baixa renda; IV - priorizar a utilização das terras públicas sem destinação específicas, não utilizadas ou sub-utilizadas para assentamentos de população de baixa renda; V - assegurar que, nos Conjuntos Habitacionais a serem implantados, sejam reservadas áreas de convívio social para a população, áreas verdes e praças,VI - coibir aglomerados populacionais a se instalarem em áreas de preservação ambiental, insalubres e perigosas ou destinadas à expansão econômica, industriais, turísticas, portuárias e afins;
SEÇÃO XII **Da Política Ambiental**	I - preservar, melhorar e recuperar o Meio Ambiente; V - fomentar uma consciência pública sobre a necessidade de preservar e manter a qualidade ambiental e o equilíbrio ecológico; VI - desenvolver atividades educativas junto à comunidade, no sentido de resgatar a qualidade de vida e do meio ambiente; VIII - implantar a coleta seletiva do lixo urbano; X - estabelecer normas de preservação e recuperação da área de manguezal.
SEÇÃO XIV **Da Política do Sistema Viário e do Trânsito**	Art. 34. I - assegurar a adequada continuidade das vias; III - garantir segurança ao pedestre; IV - assegurar condições adequadas ao deficiente físico e visual; Art. 35. I - priorizar o Transporte Coletivo; VIII - criar programas de pavimentação de vias, contemplando os aspectos paisagísticos e a adoção de ciclovias; IX - colocar placas em Logradouros Públicos com denominações atualizadas (nome de Ruas, Avenidas, Praças.); X - fazer gestões junto aos órgãos competentes para a elaboração de um projeto de sistema viário e travessia da BR 230; XI - fazer gestões junto aos órgãos competentes para criar alternativas para travessia de pedestres ao longo da BR 230.
SEÇÃO XVI **Da Política de Desenvolvimento Econômico**	I - melhorar a qualidade de vida da população; II - garantir a justa distribuição de rendas; III - promover medidas que elevem o nível de empregos; IV - descentralizar as atividades econômicas no espaço urbano, visando à redução de deslocamento da população; V - compatibilizar o desenvolvimento econômico com a preservação do meio ambiente;

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Salientamos a SEÇÃO XIV - Da Política do Sistema Viário e do Trânsito – onde os parágrafos X e XI falam a respeito da BR 230, uma estrada federal e o principal acesso de João Pessoa para Cabedelo, sendo utilizada como uma via urbana, tendo um forte protagonismo no desenvolvimento e urbanização do município, que impacta diretamente nas demandas sociais, no bem-estar e a qualidade de vida da população geral.

2.3. Marketing e Bem-estar

Segundo a *American Marketing Association* [AMA, 2017], “Marketing é a atividade, conjunto de instituições e processos para criar, comunicar, entregar e trocar ofertas que tenham valor para consumidores, clientes, parceiros e a

sociedade em geral", de acordo com alguns autores, esta definição está adequada ao campo de marketing, que tem que acompanhar a dinâmica de mercado e o comportamento do consumidor (Gomes & Kury 2013), além de aprimorar a prática dos profissionais no futuro, pois é legitima a preocupação dos estudos de nossa área com o impacto que o marketing tem no mundo, por isso a importância da definição oficial incluir explicitamente o domínio social (Wilkie & Moore, 2012).

O marketing é uma instituição social facilmente adaptável ao contexto cultural e político por isso estabelece sociedades com sistemas de marketing muito diferentes (Wilkie & Moore, 1999). Como base no conceito proposto por Layton (2007), um sistema de marketing pode ser encontrado em qualquer lugar, desde sociedades primitivas ou economias avançadas e é definida como uma complexa rede social de dois ou mais indivíduos, integrados em uma relação de trocas econômicas. Lee e Sirgy, (2004) defendem uma moral de marketing encadeada pela ética para que se privilegie os efeitos sociais acima dos resultados econômicos. Logo, das atividades realizadas no sistema de marketing o que se espera como resultado é o crescimento econômico e a qualidade de vida (Layton, 2007; 2014). As atividades desempenhadas, ou seja, as ações desenvolvidas pelos participantes do mercado, têm consequências, e elas podem ser positivas ou negativas e em respostas às causas negativas, os pesquisadores de macromarketing propõem associar as atividades de marketing à qualidade de vida e ao bem-estar (Lee e Sirgy, 2004; Sirgy *et al*., 2010).

De forma geral, qualidade de vida e bem-estar estão nos sistemas que atendem de forma prática as matrizes sociais, culturais e legais, apesar de serem tratados como sinônimos pelos pesquisadores de macromarketing, para Silva-klausps & Sauerbronn (2021, p.6), são distintos e não devem "ser apenas resultantes do julgamento da satisfação do próprio individuo consumidor". Para os autores a qualidade de vida passa por um senso individual, o que está alinhado com a definição da OMS, e o bem-estar aproxima-se de um estado de coletividade, deste modo entendemos e direcionamos o conceito neste estudo.

Sirgy *et al*. (2010) consideram que o bem-estar subjetivo, é um sentimento de satisfação ou de insatisfação, de forma que contribui para a qualidade de vida das pessoas. Portanto, o bem-estar e qualidade de vida são

temas relevantes e estudados em diversas disciplinas, apesar de em marketing não ter uma teoria específica, segundo identificou Malhotra (2006), há uma lacuna que pode ter contribuições de áreas como psicologia social, antropologia e sociologia para aprimorar a discussão. Consideramos também neste estudo a definição que bem-estar e qualidade de vida, não são um estado fácil de atingir e depende de vários fatores, além de serem conceitos holísticos, relacionados a uma avaliação subjetiva de como as pessoas percebem diferentes aspectos de sua própria vida (Diener & Ryan, 2009; Dodge *et al.,* 2012).

Entretanto, são conceitos que incluem o ambiente natural, e dependem de condições políticas, mercadológicas e ambientais. Ao Estado compete estabelecer condições para que os cidadãos exerçam seus direitos e garantias, nas cidades a atuação estatal é necessária para "organizar os espaços urbanos ou proporcionar meios aos cidadãos de (con)viver nesses locais com o bem-estar condizente a uma vida digna" (Nery da Silva & Mattiello, 2020 p. 4). O bem-estar coletivo foi preconizado na CF e seguido pelas legislações, é um conceito que surge no tecido social e "políticas que surgem no seio social, por representarem o anseio da população local tendem a ser mais efetivas" (Paz & Garabini, 2016, p.1). Welter e Pires (2010) alertam, a execução das diretrizes criadas no Estatuto da Cidade é a base para desenvolver cidades sustentáveis, "uma vez que resolve problemas de representatividade e legitimidade não só das decisões de política urbana, como também do próprio direito posto, refletindo inevitavelmente na efetivação do mesmo e na qualidade de vida dos habitantes da cidade" (Paz & Garabini, 2016, p.1).

Apesar de ser um termo amplo, o bem-estar é considerado algo bom e desejável, é um constructo que reflete uma avaliação global em sua perspectiva sobre sua qualidade de vida (Diener, Lucas, Schimmack, & Helliwell, 2009). "Nas cidades, a busca pela qualidade de vida tem orientado a elaboração e implantação de políticas públicas objetivando o bem-estar coletivo" (Benini & Martin, 2010, p.46), que são conceitos que devem assumir perspectivas sociais e ambientais, "uma vez que é necessário que se leve em consideração aspectos resultantes do somatório da qualidade de vida dos indivíduos e também das condições ambientais, políticas e mercadológicas" (Silva-klausps & Sauerbronn, 2021, p.7).

O grande desafio delegado aos munícipios para o desenvolvimento de políticas para expansão urbana, é desenvolver cidades que tenham ao mesmo tempo desenvolvimento econômico, justiça social e preservação do meio ambiente (Villaca, 2010), para que seja construído “nas cidades uma nova ética na qual o pensar e o interesse coletivo se sobreponham ao interesse privado, individual ou de grupos” (Pinheiro, 2012, p.7). Nessa linha de reflexão, Bourdieu (1997) nos ensina que há uma dialética entre o espaço físico e o social, projetando sobre a cidade as hierarquias que transpassa a sociedade definindo as distâncias sociais. Corroborado por Zukin em uma entrevista sobre seu livro *Naked City*, qual ela questionou a visão de pessoas que focam em preservar “o tecido físico da cidade por meio do estabelecimento de um bom planejamento”, para ela “a única possibilidade de preservar o tecido social da cidade é controlar o acesso à moradia, o que, para muitas pessoas, significa controlar o aluguel” (Frúgoli-Jr. & Talhari, 2014, p.11). Para Carlos (2020), o capitalismo transforma a cidade em um espaço-mercadoria, um espaço que usa e vive em fragmentos potencializado pelo mercado mobiliário. “esse movimento vai das parcelas da cidade até a venda da cidade com um todo, revelada pelo marketing urbano do planejamento estratégico” (p.355).

A habitação, é um direito de todos e, inquestionavelmente, uma necessidade humana, sendo uma responsabilidade do munícipio estimular, controlar e disciplinar o mercado imobiliário e este por sua vez é norteado pelas ações de marketing que promovem o bem-estar na política habitacional (Maranhão, 2021). Nesta dialética que o imobiliário se torna um fomentador de bem-estar e recebe incentivos públicos para atender anseios de moradia da população, melhorando assim sua qualidade de vida.

2.4. Mercado Imobiliário e o Processo de Urbanização

De acordo com a Comissão da Indústria Imobiliária da Câmara Brasileira da Indústria da Construção [CII/CBIC] (CBIC, 2021), o segmento imobiliário teve uma participação média de 10% da economia brasileira nos últimos 10 anos e tem como principais atividades a compra, venda ou aluguel de imóveis ou serviços relacionados, como: a avaliação dos imóveis, as administrações de condomínios, shopping centers ou outros imóveis, e podem ser desenvolvidas

pelos proprietários, agentes ou corretores (IBGE, s.d.). Matos e Bartkiw (2013) e Maranhão (2021) incluem na composição do mercado imobiliário as incorporadoras, que são responsáveis pela comercialização dos empreendimentos e as prestadoras de serviços, como agência de propaganda e marketing. Este mercado é responsável por uma grande movimentação financeira e promove, inclusive, serviços que não são diretamente relacionados ao setor imobiliário.

Pode parecer esquecido a participação dos moradores neste conceito, de fato é, depende do Estado a definição da ocupação do espaço urbano e as possibilidades de moradia, que é um direito constitucional e social. No Brasil, a CF por meio da Emenda nº 26, de 2000, no artigo 6°, trata dos direitos sociais: "São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição" (Brasil, 2000) e por moradia entende-se um local salubre, com condições mínimas à sobrevivência, como saneamento, água, tubulação para esgoto, coleta de lixo, pavimentação e luz elétrica (SDH/PR, 2013).

O mercado imobiliário é um segmento de representatividade em todo o mundo e é prioritário para o desenvolvimento de uma cidade e é responsável pela geração de renda e emprego (Maranhão, 2021). Por este motivo, o mercado imobiliário recebe incentivos públicos, fomenta a construção civil a atender as demandas de moradia da população (Costa & Lundberg, 2004). Este é o setor de maior impacto no desenvolvimento urbano, que, além dos insumos da construção civil, o mercado imobiliário consome espaços, provocando uma expansão urbana (Nunes, Barros & Freitas, 2019), e os estoques dos terrenos permitem a chamada especulação imobiliária, que gera lucros a partir do desenvolvimento dessas novas áreas ainda não ocupadas (Silva, 1997). Essa dinâmica habitacional é que determina o “processo de estruturação e reestruturação das cidades e de transformação da paisagem urbana” (Bernardino, 2018, p. 26) e a urbanização e as redes urbanas fazem parte da dinâmica do funcionamento do mercado imobiliário.

Sob a perspectiva histórica do Brasil, o período chamado “urbanização” ocorreu com a mecanização das áreas rurais, as cidades passaram a ter um crescimento rápido e consequentemente desorganizado (Pinheiro, 2012). Na

Tabela 1 é possível visualizar o êxodo rural brasileiro. A mudança de comportamento é vista na década de 70, onde a porcentagem da população urbana torna-se, pela primeira vez, maior que a rural.

Tabela 1 - Crescimento população urbana

ANO	POPULAÇÃO TOTAL	População Urbana	População Rural	% população Urbana
1872	9.930.478	--	--	--
1890	14.333.915	--	--	--
1900	17.438.434	--	--	--
1920	30.635.605	--	--	--
1940	41.236.315	12.880.182	28.356.133	31,23
1950	51.944.397	18.787.891	33.161.506	36,16
1960	70.191.370	31.303.034	38.767.423	44,60
1970	93.139.037	52.084.984	41.054.053	55,92
1980	119.002.706	80.436.409	38.566.297	67,59
1991	146.825.475	110.990.990	35.834.485	75,59
2000	169.799.170	137.953.959	31.845.211	81,25
*2015	204.450.649	179.344.109	25.106.539	84,72
*2022	214.653.937	--	--	--

Fonte: Adaptado dos dados do IBGE (2000) - IBGE Educa, *projeção (2015) e *projeção Populacional (2022).

Oliveira e Fontgalland (2022, n.p) constataram que, a rápida urbanização das cidades não possibilitou as políticas públicas atenderem a demanda em tempo hábil, somados a falta de planejamento, “desencadeou uma série de problemas urbanos como: poluição ambiental, violência urbana, desigualdade social, crescimento imobiliário em áreas semi-protegidas e, sobretudo, com a expansão do número de automóveis, o comprometimento da mobilidade urbana”. Este axioma, segundo Pinheiro (2012) deixou duas marcas: a diversidade e a desigualdade e que são exploradas, ou até potencializadas, pelo mercado imobiliário. A infraestrutura e serviços decorrentes deste desenvolvimento tem sido cada vez mais objeto de cobiças imobiliárias (ibid), que segundo Almeida, Amano & Tupy (2022, p.4) “o processo de urbanização carrega consigo processos de valorização do solo urbano” que geram resultados segmentados e segregados, além de consequências como os congestionamentos e o alto custo das terras urbanas. Os autores utilizam-se da

expressão urbano-regional para explicar que o processo de urbanização não se limita aos centros das cidades, mas que é uma dinâmica que inclui as regiões circunvizinhas e suas inter-relações (ibid).

Pode-se pensar que o aumento quantitativo de pessoas nas cidades é um sinal para se criar um novo modelo de planejamento urbano, mas de acordo com Gehl (2013), o objetivo-chave para o futuro será um foco maior nas necessidades das pessoas. Os novos desafios estão na dimensão humana, onde a maior parte da população é urbana, fazendo com que as cidades adaptem seus espaços fazendo mudanças em seu planejamento e suas prioridades (Oliveira & Borges, 2017). Mesmo que as políticas públicas nacionais direcionadas à moradia sejam atribuições do Governo Federal, elas são também de responsabilidade e desenvolvidas junto com Estados e Municípios. Um exemplo dessa tríade é o programa social do governo brasileiro para resolver um problema de déficit habitacional, o programa Minha Casa, Minha Vida [MCMV], lançado em 2009, tem como objetivo ajudar pessoas de baixa renda a adquirirem imóvel próprio, foi e é, um importante propulsor da economia, sobretudo para o setor de construção civil, já que as construtoras são uma das entidades envolvidas neste processo (SECOVI, 2021). A título de curiosidade, a maior incorporadora do Brasil em faturamento hoje é a MRV Engenharia (CLA50, 2021), líder do setor de construção civil de imóveis econômicos do programa MCMV.

Alguns autores tratam a habitação do programa MCMV social como um modo de produção capitalista que por vezes configura-se em estratégias políticas revestidas por um caráter assistencialista, mas que na verdade é uma forma de manter um "*status quo* de submissão da classe trabalhadora" (Bernardino, 2018, p.31), gerando "bolsões de pobreza" (Cruz & Soares, 2017 p.4) e "fenômenos como favelização, gentrificação, periferização e segregação" (Milian, 2022, p.5). Para Cruz e Soares (2017), essa dinâmica da urbanização, que é própria do sistema capitalista, torna-se responsável pelo deslocamento da população para longe de seus lugares de pertencimento que podem ser provocadas pelo Estado, através de remoções forçadas, ou pelo próprio mercado, que cria mecanismos de expulsão como o aumento dos custos dos serviços básicos, das tarifas de luz e água, IPTU, "produzindo um aumento do

custo de vida em geral que leva os moradores a se desterritorializar em busca de lugares mais acessíveis para moradia” (p.9).

As políticas urbanas assumem uma narrativa de austeridade, parecendo ser esta sua única alternativa. As cidades como máquinas, são administradas como empresas com o foco no lucro, como explicado por Harvey (2006), é como uma acumulação por espoliação. A busca por cidades mais competitivas e atraentes ofusca a visão dos planejadores (Oliveira, 2002), direcionando a valorização ou desvalorização de bairros, distribuindo recursos em lugares mais atrativos, a cidade se mercantiliza, uma estratégia de classe e poder, dividindo os espaços pelo valor de troca (Carlos, 2020). Talvez este seja um erro conveniente.

Essa transformação do capitalismo avançado das cidades em decorrência da urbanização, no Brasil, nos meados de 1960, exigiu do mercado imobiliário uma resposta rápida, criando empreendimentos que gerassem desejo e atraíssem inclusive a classe média e alta, influenciando a organização espacial urbana e criando uma maior segregação (Smith, 1996), é natural do ser humano querer morar em bairros melhores, irem para imóveis modernos e que proporcionam qualidade de vida a elas, pessoas tem suas ambições, é a natureza econômica dos indivíduos (Smith, 1776).

Nas últimas décadas, começamos a assistir à formação de um novo tipo de cidade que evidência uma homogeneidade social dentro dessa organização espacial urbana, que por comodidade ou por falta de melhor expressão, é chamada por Mendes (2017) de pós-moderna. No entanto, o que pode ter uma aparência de normalidade, acaba gerando um efeito dominó, há um aumento na construção de empreendimentos, consequentemente de preços, ocorre mudanças demográficas, sociais, culturais e políticas, acompanhadas pela entrada de um perfil da população com maior condição econômica (Schnake-Mahl *et al*., 2020), um cenário perfeito para a gentrificação, principalmente quando as mudanças são culturais e cria uma ascensão socioeconômica ao bairro (ibid).

2.4.1. Gentrificação

Gentrificação trata-se de um processo socioespacial e econômico, um fenômeno que vem sendo discutido há anos no âmbito internacional (Ribeiro, 2018). O termo gentrificação (de *Gentry* -"pequena nobreza") foi introduzido pela socióloga britânica Ruth Glass em 1964 que criou o conceito para se referir ao acontecimento do qual uma “pequena nobreza” transformou bairros da classe trabalhadora em Londres.

A gentrificação é definida como um “processo pelo qual bairros pobres e de classe trabalhadora são renovados por um influxo de capital privado de compradores e locatários de imóveis de classe média” (Smith,1996, p. 7). Mendes (2017), estuda o processo de gentrificação de Lisboa desde o seu estágio embrionário, relaciona que a mudança socioespacial é acompanhada de um aumento no preço dos imóveis, empurrando para fora as pessoas com menos condições financeiras, assim, as atrações turísticas como bares, restaurantes e lojas, passam a dominar o espaço, o que é associado a um colonialismo urbano (De Marco, Santos & Möller, 2020; Van Criekingen, 2005), com a vantagem de “não oferecer resistência às partes afetadas” (Cordero, 2016, p.101).

Não tem como desvencilhar o capitalismo do espaço urbano. Ribeiro (2018) explica que as cidades, como as conhecemos hoje, são um retrato dessa dinâmica capitalista estabelecida desde a revolução industrial e este é o ponto central do entendimento da gentrificação. Para Smith (2002), a política urbana atual impulsiona a produção capitalista em vez da reprodução social, para Oliveira e Borges (2017 p.741), “os processos globais – econômicos, sociais, políticos, culturais – modelaram o espaço urbano de acordo com seus interesses”.

A gentrificação é um fenômeno global, presente em muitas cidades ao redor do mundo, “de Tóquio a Tenerife, São Paulo a Pueblo México, Cidade do Cabo ao Caribe, Shangai a Seul” (Smith, 2002, p.439). Smith (2002) e Mendes (2020) identificam o processo de gentrificação, que inicialmente surgiu de forma esporádica nos mercados imobiliários de algumas cidades, como se fosse uma estratégia urbana. Para De Marco *et al.* (2020), ela se esconde como um caminho do desenvolvimento, mostrando seus impactos positivos, transformando espaços, gerando melhorias estruturais, aumentando a atuação das atividades imobiliárias.

A gentrificação não tem apenas lados negativos, para Zukin (1995), tem também tem um lado sombrio, que é a aposta agressiva do setor privado pelo controle do espaço público. Em várias cidades, os “novos desenvolvimentos” têm sido construídos fora das regras de planejamento, com evidências de corrupção e manipulação das instituições municipais (Husukič & Zehnilovič, 2017). Somando a falta de supervisão adequada no plano de desenvolvimento, com consequências inclusive da própria gentrificação o resultado são construções de unidades habitacionais ilegais (Pobric & Robinson, 2019). Com efeito, é possível notar que com anos de avanço da urbanização não há uma redução de desigualdade (Lefebvre, 2001), ao contrário, De Marco *et al.* (2020), enfatiza que a base para sua permeabilidade está em viabilizar juros baixos para o setor imobiliário e a permissão de construírem o que quiserem nas residências e terrenos locais.

Embora o aspecto que mais se destaca na gentrificação seja o processo de modificação de um espaço urbano de classes baixas para classe alta, em uma proposta de política pública a garantia da moradia não é o único fator que garante uma permanência dos grupos sociais de baixa renda nesses espaços, como explica Andrade e Mendonça (2020), a oferta de bens e serviços acessíveis a eles são tão essenciais quanto a moradia, ambas condições servem para a manutenção da sociabilidade do bairro, as autoras ainda reforçam que “a existência de vínculos sociais e relações afetivas com o espaço são componentes importantes para a mobilização e resistência dos moradores, como pode ser observado nos movimentos anti-gentrificação” (Andrade & Mendonça, 2020, p.563). Hodiernamente, os primeiros sinais de gentrificação são mais fáceis de perceber, a distinção dos gentrificadores está no consumo, “os marcadores de consumo da gentrificação são explicitamente identificados com um tipo específico e uso do espaço” (Zukin, 1995, p. 40). As paisagens de comércio dos bairros gentrificados mostram pistas sobre a classe de consumo e estilo de vida das pessoas do bairro. Assim, pode-se conceituar os gentrificadores como uma comunidade de consumo reunida em torno de um estilo de vida em vez de uma comunidade estritamente geográfica (Ilkucan & Sandikci, 2005).

As pessoas envolvidas tomam posições antípodas, nem todos fazem parte dos movimentos anti-desenvolvimento ou anti-gentrificação, há um

conflito de interesse entre os próprios moradores que são explicadas pelos acrônicos NIMBY (sigla em inglês para Not-In-My-Back-Yard, ou Não no meu quintal) e YIMBY (sigla em inglês para Yes-In-My-Back-Yard, ou Sim no meu quintal). O uso original do termo NIMBY, entrou em uso na década de 80 em uma resposta social para algumas instalações indesejadas (Brown & Glanz, 2018), que por motivos de interesse próprio, são percebidas como pouco atraentes, perigosos, incômodos ou como possíveis impactos negativos sobre segurança, saúde e/ou valores de propriedade (Braun, 2017; Cotton, 2013; Schively, 2007). Para Brown e Glanz (2018), a atitude dessas pessoas é guiada pelo egoísmo, ignorância ou irracionalidade para projetos de desenvolvimento, mas YIMBY, surgiu como oposição para descrever as pessoas que apoiam o desenvolvimento local perto de onde vivem.

Glass (1964), explica que os processos de mudança das paisagens urbanas, que atrai moradores de rendas mais elevadas, chamado de "gentrificadores" (*gentrifiers*), são atraídos por algumas características, tais como: arquitetura das construções, localização central ou privilegiada, baixo custo em relação a outros bairros, passando a demandar e consumir diferentes tipos de estabelecimentos e serviços. Esse fluxo dos novos moradores tende a provocar a valorização econômica da região, aumentando os preços do mercado imobiliário e o custo de vida local, consequentemente, a expulsão dos antigos residentes e comerciantes, comumente associados a populações com maior vulnerabilidade e menor possibilidade de mobilidade no território urbano. Esta parte da população, impossibilitada de acompanhar a alta dos custos, terminam por se transferir para outras áreas da cidade, o que resulta na redução da diversidade social do bairro, que, segundo pesquisas citadas por Yang (2016, n.p) o "compartilhamento de uma área urbana entre pessoas de diferentes faixas de renda representa não apenas o ideal utópico de uma democracia espacial, mas também um motor de eficiência econômica".

Este tema, por mais discutido que seja ao longo desses anos, está longe de ser consensual. Há quem defenda o processo como sendo vantajoso para promover melhoria no bairro e atrair investimentos e os que divergem, denunciando as expulsões e o aumento da desigualdade e da segregação, com isso alertamos que o efeito de modificação do espaço em Cabedelo, possibilita o processo de gentrificação.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Existem diversas maneiras de adquirir conhecimento e todas têm valor. Enquanto pesquisadores, a nossa tarefa é escolher por qual processo iremos produzir conhecimento, “que nos é indicado não apenas pela nossa visão de mundo, mas também pela natureza do objeto a ser pesquisado” (Sauerbronn, Cerchiaro & Ayrosa, 2011, p.257), a “pesquisa é o caminho para se chegar à ciência, ao conhecimento” (de Britto Júnior & Júnior, 2012, p.238).

3.1. Tipo de Pesquisa

Nesta pesquisa, seguimos um posicionamento interpretativista, que busca compreender o mundo social por meio da análise da experiência subjetiva do ser humano, recorrendo ao método exploratório através de análise qualitativa (de Andrade *et al.,* 2017). Entendemos que, o que é “verdade” hoje, depende de vários fatores e condições para existir e, o que é “verdade” neste momento não necessariamente será “verdade” amanhã. “A realidade é socialmente construída, múltipla, holística e contextual” (Sauerbronn *et al.,* 2011, p.258). Partindo do pressuposto que a realidade resulta da própria visão do ser social, a perspectiva interpretativista busca explicar o mundo através de valores, crenças e hábitos, entendendo suas percepções, atitudes e práticas, procurando determinar as razões, os motivos e contextos em relação à pesquisa (MCCracken, 1986; Goulding, 1999; Diogo, 2021). Weber (1949) afirma que o significado subjetivo da ação social é ser interpretativa, que essa é a função social das ciências sociais. Para os interpretativistas, da interação entre o pesquisador e as pessoas que são entrevistadas é que surge uma pesquisa cooperativa (Kozinets, 1998; Goulding 2000).

A decisão de uma abordagem qualitativa é pela compreensão das experiências vividas da população no processo de desenvolvimento da cidade e das necessidades deles (De Astrogildo, 2013), segundo Minayo (1994, p. 21-22) a base qualitativa de uma pesquisa permite entender as relações com processos e fenômenos específicos, ampliando os campos dos “significados, aspirações, crenças, valores e atitudes”. Desta forma, entendemos que a vantagem do método proporciona uma melhor qualidade na compreensão do

contexto do estudo, que é o impacto do desenvolvimento no bem-estar dos entrevistados, uma compreensão da realidade que não pode ser quantificada, ou seja, este método nos proporcionou uma maior familiaridade com o problema, desvendando o objeto subjetivo do pensamento humano (Vieira & Tibola, 2005). Marketing trata de relações de trocas e estas podem ser entendidas de diferentes maneiras, compreendidas através da participação do observador, um processo emergente, em realidades que sofrem mudanças na qual a pesquisa se adapta (Sauerbronn *et al*., 2011), é importante focar na compreensão do fenômeno na hora que está acontecendo, no processo do desenvolvimento. Em consonância com estes pressupostos, a pesquisa buscou a interação com os sujeitos para que, à medida que os participantes forneciam informações, o processo de investigação se conduzia, conforme as realidades percebidas. A coleta de dados da entrevista foi com um questionário semiestruturado com perguntas abertas, para que os entrevistados pudessem ter liberdade em responder sem perder o objetivo do estudo (Batista, de Matos & Nascimento, 2017) e com uma análise de dados com inspiração hermenêutica.

A pesquisa qualitativa traz contribuições relevantes para o nosso campo, pois investiga informações que estão “por trás das cenas” não vistas por aqueles que não estão diretamente envolvidos (Wilkie & Moore, 1999), é usada quando o pesquisador quer se aprofundar em um determinado assunto (Bryman & Bell, 2011), dando mais ênfase na experiência, no diálogo, no contexto específico e múltiplas realidades, com isso, o pesquisador tende a diminuir as chances de compreensões simplistas (Stake, 2011), se destinando a explicar e buscar compreender perspectivas dos participantes sobre os fenômenos que os rodeiam (Sampieri *et al*., 2013), o que corrobora com o propósito desta pesquisa.

Trauth e O´Connor (1991) afirmaram que os pesquisadores que adotam metodologias qualitativas estão interessados em ter acesso a contextos naturais, para entrevistar pessoas, observar experiências e interações e analisar documentos, com o propósito de compreender e explicar fenômenos sociais. Assim sendo, percorremos o município para entender a dinâmica da cidade e as obras de desenvolvimento e buscamos a análise documental, tais

como: Leis do município e do Estado, além de informações nas incorporadoras que estão construindo em Cabedelo e órgãos públicos.

3.2. Sujeitos da Pesquisa e Análise de Dados

A pesquisa teve início em 13 de novembro e foi finalizada em 20 de dezembro de 2022. Foi empreendida em três etapas, sendo a primeira a fundamentação teórica, onde foram levantados dados sobre o desenvolvimento urbano, trazendo estudos de autores sobre mobilidade urbana; função social e bem-estar, além de um aprofundamento sobre leis e diretrizes para compor a análise de cenários argumentativos, também buscamos entender mais sobre o mercado imobiliário e o processo de urbanização no Brasil para identificar os possíveis efeitos do desenvolvimento, inclusive sobre a gentrificação, que é um fenômeno que tem ocorrido em consequência do desenvolvimento urbano não sustentável.. Nesta etapa do trabalho, percorremos a cidade de Cabedelo, observando as grandes obras que impactam o espaço urbano, os empreendimentos que estão sendo construídos e principalmente a dinâmica que estes objetos atribuem ao bem-estar.

Os dados foram analisados e interpretados segundo a técnica de análise de conteúdo, buscando avaliar o que foi dito, construindo concepções em torno do objeto de estudo, que segundo Bardin (2016), a utilização desta técnica prevê três fases: a) pré-análise: uma etapa de organização, onde se estabelece um mecanismo de trabalho, inclui uma leitura preliminar com os documentos que serão analisados; b) exploração do material: que podem seguir o referencial teórico; c) tratamento dos resultados: a inferência e a interpretação.

A segunda etapa, foram as entrevistas, utilizamos um roteiro semiestruturado, com questões sobre o bem-estar coletivo e o direto à cidade, explorados na fundamentação teórica. Criamos os temas seguindo a referência das leis e diretrizes da figura 3 que abordam a função social, tomando como base principalmente o Estatuto da Cidade seguido pelo plano diretor da cidade. As temáticas escolhidas foram: saneamento básico, infraestrutura urbana, transporte e mobilidade. Com intuito de entender as problemáticas que impactam no bem-estar, trouxemos questões que nos permitiram entender o processo de desenvolvimento urbano de Cabedelo, tais como: a história dos

moradores, em um contexto sócio-histórico, as políticas públicas de moradia e segurança e meio ambiente, a compreensão sobre desigualdade social e qualidade de vida.

A escolha dos sujeitos contou com a experiência da entrevistadora no campo, pautadas em raciocínios empíricos e conhecimentos teóricos em relação ao objetivo do estudo e o *corpus* que foi estudado (Fontanella *et al.,* 2011). Implicando na escolha de que todos os entrevistados são moradores da cidade de Cabedelo, sendo proposital a escolha dos bairros onde residem. Dos moradores (MO), foram selecionados dois corretores de imóveis (CI), especialistas na região; e um construtor (CO), que há 12 anos tem construído no município. A escolha dos sujeitos que atuam profissionalmente no segmento da construção civil foi devido ao fato de terem conhecimento técnico do mercado imobiliário da região, fortalecendo o entendimento para a busca dos impactos e efeitos do desenvolvimento urbano de Cabedelo.

A amostra deu-se de duas formas, uma com pessoas que são conhecidas da pesquisadora e outra pelo método de bola de neve, que é um meio de pesquisa que utiliza “cadeias de referência” (Vinuto, 2014, p. 203), ou seja, a partir da rede pessoal de relacionamento foi solicitado que indicassem pessoas para serem entrevistadas dentro do perfil “moradores da Cidade de Cabedelo de diferentes bairros”.

Foram 11 entrevistas (tabela 2) presenciais, gravadas pelo celular, tendo um total de 323 minutos, equivalente a mais de 5 horas, sendo transcritas posteriormente. Todos os entrevistados assinaram um termo de consentimento livre e esclarecido.

Tabela 2 - Perfil dos entrevistados

	Idade	***Local Nascimento***	***Bairro que mora***	***tempo moradia***	***Imóvel próprio ou alugado***	***Profissão***	***Formação***	***Renda Familiar***
MO1	65	Cabedelo, PB	Praia Formosa	65 anos	próprio	Comerciante	2º grau	até 5 mil
MO2	50	Cabedelo, PB	Centro	50 anos	próprio	Cabeleireiro	2º grau	de 5/10mil
MO3	32	Cabedelo, PB	Centro	32 anos	alugado	Vendas	2º grau	de 10/15mil
MO4	22	João Pessoa. PB	Praia Formosa	22 anos	próprio	Pedagoga	Graduação	até 5 mil
CI1	29	João Pessoa, PB	Centro	19 anos	alugado	Corretor de imóveis	2º grau	de 10/15mil
CO	41	São Luiz, MA	Intermares	16 anos	próprio	Construtor	pós-graduação	> de 20mil
MO5	29	Cacoal, RO	Camboinha	14 anos	alugado	Engenheiro Mecânico	Mestrando	de 10/15mil
MO6	43	João Pessoa, PB	Praia Formosa	10 anos	próprio	Fonoaudióloga	pós-graduação	> de 20mil
MO7	30	Porto Alegre / RS	Intermares	7 anos	próprio	Gerente comercial	pós-graduação	> de 20mil
CI2	34	Recife, PE	Intermares	5 anos	próprio	Corretora de imóveis	pós-graduação	> de 20mil
MO8	36	Coronel Fabriciano, MG	Camboinha	6 meses	alugado	Dona de Casa	pós-graduação	de 5/10 mil

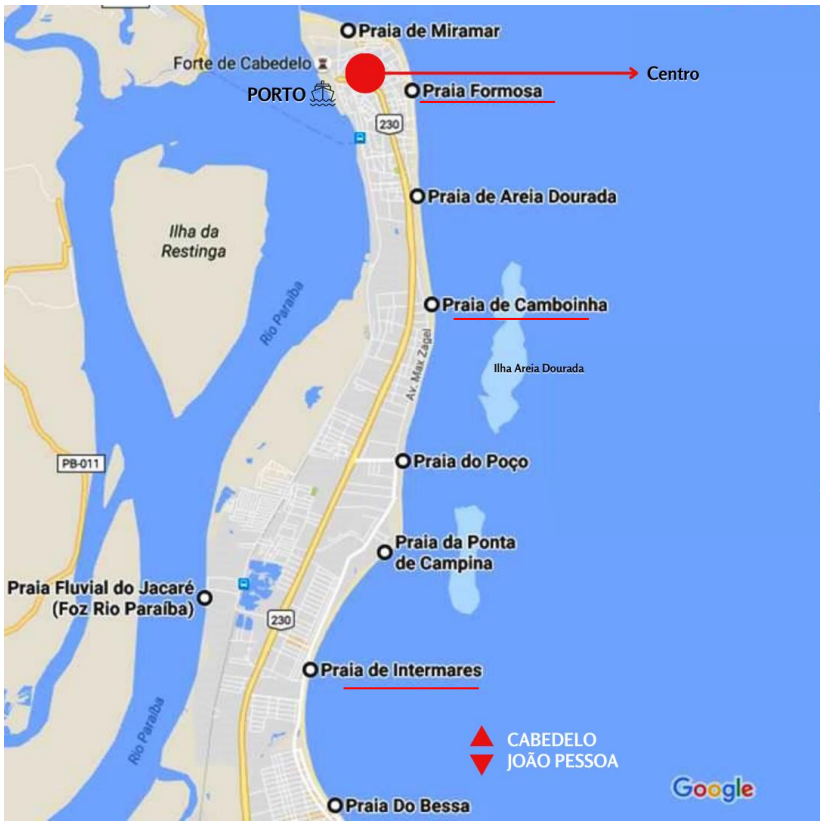
Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Foram entrevistados 5 mulheres e 6 homens, moradores dos 4 principais bairros da cidade: a região central, a praia Formosa, Camboinha e Intermares, que é o bairro mais verticalizado e desenvolvido, destacado no estudo de Manoel de Vasconcelos Filho (2003), que explica que o crescimento do bairro surgiu de um "*boom"* imobiliário na década de 90 em João Pessoa e que ultrapassou os limites municipais respingando em Cabedelo.

> Esta intensidade na ocupação, aumentou em muito a partir da construção da via litorânea, que valorizando os terrenos provocou uma intensidade nas construções em toda a porção norte do município de João Pessoa, já quase praticamente conturbado em sua linha de costa com Cabedelo, através dos seus bairros de Intermares, do Poço e de Camboinha (Madruga, 1992 p.120).

Intermares é a primeira praia de Cabedelo que faz divisa com a praia do Bessa em João Pessoa, sinalizado na figura 4.

Figura 4 - Mapa das praias/bairros de Cabedelo



Fonte: Google, do blog Revivendo Viagens (2016), adaptado pela autora (2023)

Na figura acima, é possível ver o mapa com a localização e sequência das praias de Cabedelo. Traçamos o ponto de divisa entre as duas cidades e a localização do porto de Cabedelo. Salientamos que a praia do Bessa pertence a João Pessoa, reforçando a conurbação entre os municípios.

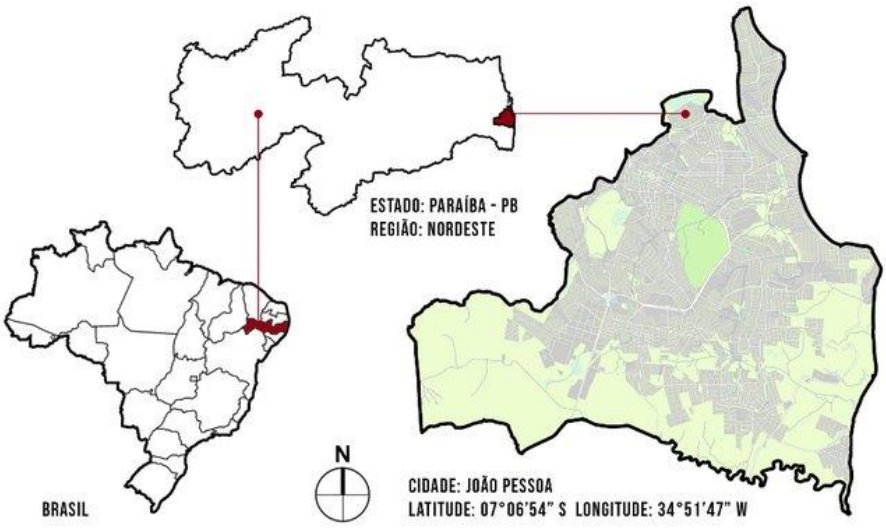
A terceira etapa deste estudo foi uma pesquisa documental da cidade, incluindo João Pessoa; artigos históricos, dados secundários de incorporadoras, os quais foram coletados organizados em uma tabela (3) pela autora. Buscas online das prefeituras municipais de João Pessoa e Cabedelo; e informações do cartório de notas do município de Cabedelo.

3.3. *Locus* da Pesquisa - Cidade de Cabedelo

Uma breve história da ocupação da cidade de João Pessoa:

Não é possível falar de Cabedelo sem falar de João Pessoa, é preciso incursionar pela história da cidade e seu espaço urbano. João Pessoa[1], a capital do Estado da Paraíba, fica no nordeste do Brasil (figura 5) e foi ocupada a partir do Rio Sanhauá, ao contrário das demais capitais litorâneas de nosso país, nasceu de costas para o mar em 1585, nasceu como cidade sem nunca ter sido vila ou povoado, por isso é considerada a terceira cidade mais antiga do Brasil (Maior & Cândido, 2014). Os colonizadores portugueses desembarcaram em um afluente do Rio Paraíba, conhecido atualmente como Porto do Capim, e deram nome de "Cidade Real de Nossa Senhora das Neves", mas, em 1588, sob o reinado de Filipe II a cidade passou a se chamar "Filipéia de Nossa Senhora das Neves" (Prefeitura de João Pessoa, s.d.). Araújo (2012) explica que o Rei Filipe não se agradou do local que a cidade estava sendo edificada e que preferia que fosse desenvolvida onde é hoje a cidade de Cabedelo.

Figura 5 - Mapa de Localização de João Pessoa, Paraíba



Fonte: Batista e Lima (2020)

[1] O primeiro nome, no momento de sua fundação pelos portugueses (1585), foi Cidade Real Nossa Senhora das Neves. Passou a se chamar Felipéia de Nossa Senhora das Neves, quando Portugal esteve sob o domínio da Espanha e Felipe II assumiu os tronos da Espanha e Portugal (1588). Chamou-se Frederiksdadt (Cidade de Frederico) de 1634 a 1654, quando a cidade estava sob domínio holandês, após o declínio da Nova Holanda, seu nome foi mudado para Parahyba do Norte, e foi apenas em 1930 que recebeu o nome de João Pessoa, em homenagem ao presidente do Estado que foi assassinado neste mesmo ano.

O início do movimento de urbanização das praias ocorreu com a conclusão (demorada) da Avenida Epitácio Pessoa entre 1930-1950 (Oliveira & Silva, 2016), que foi projetada para ligar o centro ao futuro porto *offshore* que seria em Tambaú (Martins & Maia, 2015), mas por questões financeiras e naturais foi construído em 1905 em Cabedelo (Docas, 2022. *online*) que nesta época era um distrito. Esta avenida marcou a expansão da cidade na direção da orla marítima e motivou a população de classe mais alta a se deslocar sentido praia, atraindo investimentos públicos e privados com a construção de casas e comércios (Oliveira & Silva, 2016). De forma que, ao mesmo tempo que gerou uma valorização imobiliária, expulsou os primeiros moradores da praia, os pescadores. Deste modo, as famílias de maior renda foram se concentrando nessa região e as de menor poder aquisitivo foram para bairros mais distantes da praia, onde, em tese, para ajudar a população, foram construídos conjuntos habitacionais, fruto de uma política do Sistema Financeiro Habitacional do Governo Federal (Silva, 2016). Assim, se estabelecem os espaços, de Cabo Branco às praias de Cabedelo, sendo considerados a região da praia e onde estão os “bairros nobres”. Não demorou para os investimentos e recursos públicos começarem a atender o consumo das classes de maior renda, desenvolvendo a infraestrutura urbana e a ampliação dos serviços, com uma modernidade que não era vista no centro, atraindo cada vez mais pessoas e ressignificando economicamente e socialmente esses espaços (Silva, 2016). Com mais infraestrutura, a região da praia passou a ser mais procurada por novos visitantes. O ícone da modernização e progresso da cidade foi o Hotel Tambaú, inaugurado em 1971 pelo Governo do Estado trazendo consigo as construções de residências, prédios, hotéis, restaurantes, novas avenidas e claro, uma grade atuação de atividades imobiliárias (Silva, 2016).

Resumidamente, assim se constitui o processo de urbanização e se estabeleceu a ocupação urbana na cidade de João Pessoa e sua expansão, atraindo mais investimentos para infraestrutura de serviços.

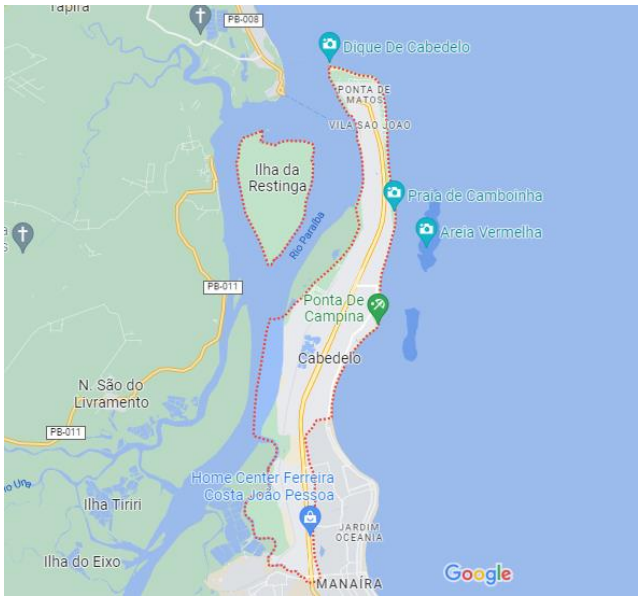
> De fato, João Pessoa é uma das poucas capitais brasileiras que oferecem condições agradáveis de vida aos seus habitantes. No entanto, a cidade cresce vertiginosamente. Expande-se por sítios nunca dantes imaginados, espraia-se pela antiga mata atlântica, fazendo brotar

> por meio dos conjuntos habitacionais grandiosos bairros periféricos que haverão de multiplicar os seus problemas e as dores de cabeça de seus ocupantes. E nessa febre de crescimento a quatrocentona cidade haverá de chegar ao seu milhão de habitantes, o que vale dizer, haverá de tornar-se uma cidade infernal. (Flávio Sátiro, 1989 como citado em Manoel de Vasconcelos Filho, 2003, p.47)

Segundo o Censo do IBGE (2022), a população de João Pessoa é de 833.932 e Cabedelo 66.519 habitantes (IBGE, 2022). Até 1956 Cabedelo era um distrito de João Pessoa e, através da lei estadual nº 1.631, tornou-se município emancipado da capital paraibana (Cabedelo, 2016, *online*). Várias pessoas se movimentam pelas duas cidades diariamente, a rede de hospitais e clínicas, shoppings centers e grandes e médias empresas estão na capital, a distância é curta, em torno de 15 minutos de carro, do centro ao outro. Manoel de Vasconcelos Filho (2003) investigou o espaço urbano do litoral de João Pessoa adentrando em Cabedelo, que segundo o autor “representa a extrapolação do crescimento-urbano litorâneo de João Pessoa, para além dos limites municipais” (p.18).

Cabedelo foi fundada em 1580 e elevado a categoria de munícipio em 12 de dezembro de 1956 e tem como municípios limítrofes: João Pessoa, Santa Rita e Lucena (IPSEMC, s.d., *online*). Uma cidade litorânea, com oito praias com águas claras e mornas, são elas: Intermares, Ponta de Campina, Poço, Camboinha, Areia Dourada, Praia Formosa, Ponta de Mato e praia do Miramar (Destino Paraíba, 2020) e uma ilha que faz parte do Parque Estadual Marinho, a ilha da areia vermelha, em torno de 2 quilômetros de distância da orla da praia de Camboinha (Wikipedia, s.d., *online*). Para melhor compreensão, ver figura 4. As praias ocupam uma extensão de 15 km, banhadas pelo oceano atlântico e do outro lado da costa é o estuário do rio Paraíba, onde está localizada a praia do Jacaré (praia fluvial), considerada um dos importantes pontos turísticos. A principal renda de Cabedelo é o Porto, com operação em petcoke, trigo e malte (Docas, 2022, *online*).

Figura 6 - Mapa de localização de Cabedelo, PB



Fonte: Google Maps (2023)

Recentemente, este pequeno estuário tornou-se um eixo de crescimento da região metropolitana, por suas belas praias e por possuir alguns dos principais pontos turísticos do Estado, o que tem provocado uma demanda alta das incorporadoras por terrenos na região, que, segundo o portal Paraíba Total (2021, n.p.) “a cidade passou a receber um número maior de visitantes interessados em fixar moradia e investir”.

Na etapa de observação, como citado anteriormente, percorremos o litoral de Cabedelo e até duas ruas paralelas a praia para identificar as construções de empreendimentos em andamento, ou empreendimentos que estão sendo lançados apenas sinalizados por tapumes. Após o mapeamento, entramos em contato com as incorporadoras sinalizadas nos empreendimentos por telefone, instagram ou whtsapp, solicitando o material publicitário destes prédios que estão sendo construídos. Estes dados foram levantados em janeiro de 2023.

Com as informações obtidas, desenvolvemos a tabela 3, para ilustrar o crescimento imobiliário da região.

Tabela 3 - Empreendimentos em construção/lançamento em Cabedelo

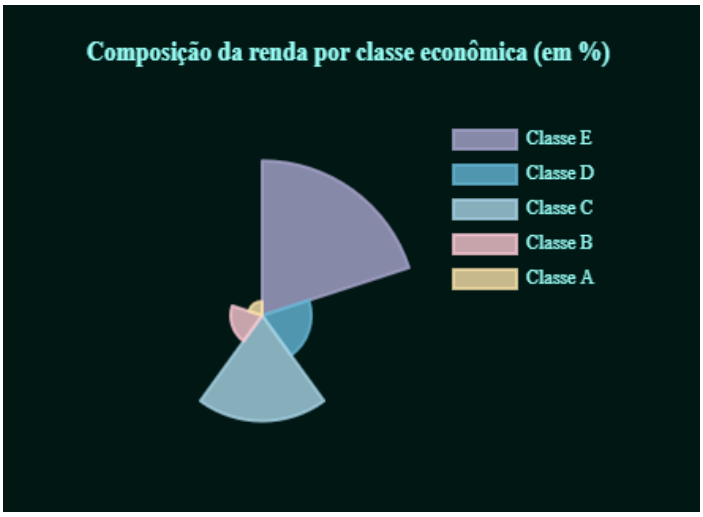
Nome empreendimento	Praia	Incorporadora	Qtd de Aptos	Data de entrega
Camboinha Atlantic View	Camboinha	Zênite	42	Junho/24
Vivere Camboinha	Camboinha	Dimensional	78	Junho/27
Atlantis Viva Camboinha	Camboinha	Atlantis	70	Setembro/25
Porto Solare	Camboinha	Portomar	63	Dezembro/23
Quelônia	Intermares	WFC	34	Junho/24
Sun Smart	Intermares	JAR	54	Dezembro/24
Azimut	Intermares	Mais Construtora	139	Dezembro/25
Porto Atlântico	Ponta de Campina	Torreão Vilar	22	Março/23
BAHAY	Ponta de Campina	Alliance	112	Março/26
Vivere Home Resort	Ponta de Campina	Dimensional	207	Agosto/26
Setai Beach Resort	Ponta de Campina	Grupo GP	96	Dezembro/26
La Belle Formosa	Praia Formosa	SR Construções	34	Março/24
Brisas de Formosa	Praia Formosa	ELEVE	21	Fevereiro/24
Blue Beach	Praia Formosa	Alliance	171	Março/23
Belvedere	Praia Formosa	Massai	90	Maio/26
La Luna Formosa	Praia Formosa	ELEVE	21	Julho/23
Bela Formosa	Praia Formosa	CSQ	77	Dezembro/26

Fonte: elaborado pela autora (2022)

Estes 17 empreendimentos mapeados de médio e alto padrão estão na faixa de praia e estão em fase de lançamento ou em construção, não consideramos nesta etapa os futuros lançamentos e os lançamentos de condomínios horizontais, e excluímos desta lista empreendimentos com menos de 20 unidades de apartamentos. Podemos inferir que, nos próximos 3 anos teremos no mínimo 1.500 unidades disponíveis para moradia na cidade de Cabedelo, na região da orla, para um público de médio-alto padrão, que poderão usar como moradia ou para locação de temporada.

Apesar de ser uma cidade rica em arrecadação, tem uma concentração de renda consideravelmente baixa e é relativamente inferior à média estadual, segundo os dados do site Caravela (2022), as faixas de menor poder aquisitivo E e D participam com 58,3% do total de remunerações da cidade, enquanto as classes mais altas representam 12,1% (figura 7).

Figura 7 - Composição de renda por classe econômica de Cabedelo



Fonte: Dados do Site Caravela (2022)

À luz de um capitalismo global, são impressos à sociedade novos ritmos, padrões de produção e consumo, principalmente na sociedade urbana e assim, redesenham-se novas formas de apropriação do espaço, muitas vezes contraditórias envolvendo interesses distintos. O atual modo predominante de crescimento econômico beneficia certos setores da população em todo o mundo, ao custo de aumentar a privação relativa de outros (Figueiredo *et al*., 2014a). Talvez seja o momento de refletir no que Smith (1776) escreveu, sobre acreditar que o Estado deveria esforçar-se em garantir segurança pública, direito à propriedade privada e a liberdade individual dos cidadãos, não devendo favorecer algumas pessoas por meio do fruto do trabalho de outras.

4. ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo apresentamos as análises e discussões dos dados, apoiados nos pressupostos teórico-metodológico adotados nesta pesquisa, objetivando responder ao objetivo desta investigação: Quais são os impactos e efeitos do desenvolvimento de Cabedelo no bem-estar da população?

Trilhamos o caminho dos objetivos específicos e subdividimos a análise nos temas referidos deste estudo em cinco, são eles: (1) a história dos moradores na cidade e sua percepção de desenvolvimento; (2) o impacto do crescimento do mercado imobiliário para a população e identificar as principais obras que estão acontecendo no município que estejam alinhadas ao discurso de desenvolvimento; (3) o entendimento do cumprimento das funções sociais da cidade e do meio ambiente; (4) perguntamos aos entrevistados se as políticas públicas atendem o bem-estar e o que Cabedelo precisa para ser uma cidade melhor, com intuito de trazer soluções concretas para a análise e (5) avaliamos os impactos e efeitos previstos e não previstos do desenvolvimento urbano no bem-estar coletivo de acordo com as respostas dos entrevistados.

Quadro 1 -Triangulação da Pesquisa

Mercado	A história dos moradores na cidade e sua percepção de crescimento	abordagem qualitativa é pela compreensão das experiências vividas e das necessidades deles (De Astrogildo, 2013).
Mercado	o impacto do crescimento do mercado imobiliário para a população	Este é o setor responsável pelo desenvolvimento urbano, que, além dos insumos da construção civil, o mercado imobiliário consome espaços, provocando uma expansão urbana (Nunes, Barros & Freitas, 2019)
Políticas Públicas	o entendimento do cumprimento das funções sociais da cidade e do meio ambiente	Estatuto da Cidade (2001) fundamentado na função social e ambiental e na garantia do **Direito às Cidades** Sustentáveis
Políticas públicas e social	a mobilidade e o transporte da cidade assim como o impacto da construção dos viadutos que tem uma relação direta com o direito à cidade.	A mobilidade quando bem planejada garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico (Ministério das Cidades, 2013),
Social	o bem-estar da população	Nas cidades, a busca pela qualidade de vida tem orientado a elaboração e implantação de políticas públicas objetivando o bem-estar coletivo" (oi ni, 2009, p.46).

Fonte: Produzido pela autora (2023)

Os cinco temas tiveram como base a triangulação (figura 1) de políticas públicas, mercado e social, com reflexões sobre as fundamentações teóricas para o entendimento do objetivo deste estudo.

4.1. Cidade em desenvolvimento

A existência de uma dialética entre o caminho do desenvolvimento e o bem-estar coletivo nos inspirou em momentos das entrevistas das quais os moradores contam suas histórias como a cidade era quando eles chegaram ou de alguns, que nasceram e nunca saíram. A importância de nos levar ao entendimento sócio-histórico nos permitiu um panorama dos acontecimentos atuais. Exceto a MO8 que está na cidade apenas 6 meses, todos os outros trouxeram momentos de recordação. O MO1, que é o mais antigo, nascido e criado em Cabedelo, conta que tudo era ainda muito precário e se orgulha do desenvolvimento que está acontecendo na cidade.

> Nasci e me criei aqui, a cidade era **uma cidade pequena, carente,** muito carente, era tudo areia, casa de palha, de taipa [..] **E hoje em dia**, graças à Deus, tá uma cidade com um bom recurso que **já é considerada uma das melhores cidades aqui da Paraíba**, né?

Nos estudos de urbanização da orla, Manoel de Vasconcelos Filho (2003) observou que os primeiros moradores instalados nos espaços foram os pescadores, depois os moradores sazonais que construíram suas residências e se tornaram moradores efetivos, corroborado pelo MO2, morador há 50 anos, traz à lembrança como era Cabedelo.

> uma cidade pequena, pacata, não tinha tanto desenvolvimento[...] **era uma cidadezinha mais de povo de praia**, praieira mesmo, o pessoal vivia muito da pesca e na época tinha pesca da baleia.

Pode-se imaginar que isso foi há muito tempo, mas o desenvolvimento da cidade de Cabedelo está tendo o seu próprio “boom” nestes cinco últimos anos, a busca por moradores efetivos está ocorrendo e não são apenas de pessoas do Estado da Paraíba, a busca acontece com pessoas de outros estados e até países, segundo nos conta a corretora de imóveis (CI2) que está há 5 anos em Cabedelo.

> **Eu cheguei e praticamente todas as ruas eram de barro** e a busca por Intermares praticamente era de casa de veraneio [...] **no início meus clientes eram bem mais veraneio, hoje eu atendo clientes para moradia**. **Meu cliente, ele vem, em grande maioria** [...] **de fora**, cliente paulista, um cliente brasiliense, do Acre, do Rio Grande do Sul ou até pernambucano, assim como eu, que ele enxerga que aqui tudo é perto.

O processo do crescimento urbano é motivado por políticas públicas, a cidade se transforma e é “submetida pelo discurso e ideologia do crescimento” (Carlos, 2020, p.361), surgem novas relações sociais, criando novas referências.

4.2. O impacto do mercado imobiliário

Cidades em desenvolvimento atraem novos investimentos, novos serviços e negócios, o espaço urbano como mercadoria, criticado por Lefebvre (2001), “faz com que seu acesso seja determinado pelo mercado imobiliário” (Carlos, 2020, p.361). A entrevista com o Construtor (CO) sobre o panorama do crescimento imobiliário da cidade, reflete a afirmação dos estudos de Manoel de Vasconcelos Filho (2003), sobre o reflexo do crescimento de João Pessoa ultrapassar os limites municipais.

> Quando o mercado se aqueceu mais [...] veio o desenvolvimento de Intermares, começaram a calçar as ruas, os terrenos começaram a se valorizar e começaram a vir mais construções. **Hoje você olha para o bairro de Intermares é um canteiro de obras**. Depois do asfalto, e a infraestrutura no bairro trouxe muito investimento, muitas construtoras grandes**. Quem construiu em João Pessoa está agora focado em Intermares**.

O entrevistado também relata sobre o impacto que este crescimento imobiliário causa, se negativo ou positivo, explica:

> Os dois. Por que o progresso é isso né? **Ele impacta das duas formas e nem todo mundo que faz, que traz esses empreendimentos, tem essa consciência de impactar de forma positiva** [..] nem todo mundo tem essa preocupação. Então, o progresso consequentemente vai trazer, mais moradores e tal, vai vir mais carros e etc. **não sei se a cidade está preparada para isso**, aquela questão, nem todo mundo está atento às mudanças, né. Uns sim, outros não. Então, **o progresso, ele vai trazer coisas boas e ruins.**

Esta perspectiva aponta para o sentido contrário do que está previsto no Plano Diretor de Cabedelo, que reforça a ideia de que a propriedade urbana tem uma função social quando a cidade é feita para todos, quando ela se submete aos interesses coletivos (Art. 182, § 2º). A dinâmica do crescimento

imobiliário é relatada pela corretora de imóveis, a CI2, sobre a valorização do espaço.

> **Quando eu cheguei em Intermares os preços eram bem mais acessíveis,** [...] mas assim, em um curto espaço de tempo teve uma discrepância, [...]. Está vendendo, tudo que lança vende. Mas eu vejo que foi num espaço muito curto. Cresceu muito [...] É **a valorização do espaço, mas ao mesmo tempo a gente vê que existe uma limitação também de clientes**.

Ela continuou explicando que veio para Cabedelo transferida de Recife de uma construtora que vendia pelo programa MCMV e hoje "**eu não tenho acesso a esse tipo de produto** em Cabedelo" com o aumento de preços os imóveis saíram da faixa de incentivo para a população de baixa renda, que segundo ela, mesmo os imóveis do lado oposto da praia, estão com preços altos".

> [...] **o metro quadrado em Cabedelo aumentou** mais do que o Bessa. Então o meu metro quadrado hoje em Intermares é mais alto do que o meu metro quadrado hoje no Bessa. **Eu não consigo ter o Minha Casa, Minha Vida pro lado de cá.** Poucos são os que eu tenho do outro lado da BR. Então assim, em comparação a isso, eu limito muito o meu público ao médio-alto padrão.

O mercado imobiliário é um propulsor do desenvolvimento econômico da cidade, aliado a estratégias de marketing e ações de políticas públicas, fomentam a desigualdade social (Ferreira, 2021). O CI1 explicou em sua narrativa o porquê quase não tem imóveis para a baixa renda em Cabedelo, nem na região central.

> **São vários lançamentos realmente que a gente está recebendo aqui**, o olhar das construtoras hoje, **justamente é um público de alto padrão** um público que assim com interesse em apartamentos e também em condomínios fechados na região né? De casas, onde os valores aí são pra pessoas com o poder aquisitivo mais alto.

O acesso do cidadão à moradia é distinguido pela existência da propriedade privada, que esfacela a cidade, separando lugares, usos e funções, produzindo a segregação em uma estratégia de classe e poder (Carlos, 2020; Lefebvre, 2001). O Estatuto da Cidade legitima a participação popular, condicionando a gestão municipal diretamente envolvida para

proporcionar um desenvolvimento local mais eficiente para a cidade e bem-estar coletivo (Petrucci, 2007, p. 196). A gestão democrática é fundamental para que os cidadãos não sejam prejudicados, logo, o Estado pode intervir acerca da propriedade privada, mas não é o que constatamos no relato do CI1.

> Uma dificuldade maior que a gente tem aqui [...] no centro de Cabedelo. **Tem muito terreno da União onde inviabiliza a questão do financiamento** com a Caixa Econômica, onde é o banco que mais financia [...] moradia mais popular, né? E isso inviabiliza justamente as construtoras também de virem aqui e adquirir um lote porque não consegue o financiamento da Caixa Econômica Federal, então estão indo pra bancos privados por conta que os terrenos têm essa parte aí do domínio da união que é o laudêmio e isso faz com que não consigam vender pra esse público que na verdade tem interesse em morar aqui mais próximo do centro de Cabedelo

A centralidade do sistema de marketing condicionando os indivíduos a simples consumidores, tende a colocar a população como parte do mercado, o que gera uma consequência na redução de ações sociais às trocas, que são realizadas sobre as práticas das normas (Silva-klausps & Sauerbronn (2021). Nesses trechos o corretor de imóveis entrevistado mostra que o “direito à cidade” teve seu sentido invertido, pois é criado um processo da produção social desigual, sobre a égide de normas federais.

> [...] realmente **a gente vê a dificuldade desse pessoal da classe D e E** por conta que eles muitas das vezes têm que se mudar, certo? Principalmente quem está começando sua vida que não tem um lar, né? **Não tem um imóvel aqui na região, eles têm que ir pra região de João Pessoa**, zona sul, muitos eu vejo fazendo isso por conta que são imóveis mais acessíveis e eles não conseguem adquirir o seu imóvel aqui. Então são **pessoas se afastando das famílias** pra poder ir residir em João Pessoa porque é onde eles vão conseguir comprar o seu imóvel (CI1).

A cidade como sujeito urbano está passível de ser manipulada em uma prancheta, cabe ao Estado/Município direcionar o processo de valorização ou desvalorização dos espaços através de políticas públicas (Carlos, 2020).

O conceito gentrificação e suas variáveis, acaba sempre tendo o mesmo resultado: “a expulsão dos antigos moradores e frequentadores” (Ferreira, 2021, p.79). Para alguns autores o fenômeno não se dá apenas para uma substituição de moradores de classe baixa para classe alta; como exemplo do que ocorre em bairros de Lisboa e Barcelona, “os moradores estão sendo

substituídos por uma espécie de população flutuante de turistas” (Ferreira, 2021, p.80).

Luís Mendes (2020, p.173), geógrafo português que estuda o ordenamento da cidade de Lisboa em Portugal, demonstra uma preocupação,

> Lisboa está a viver um pico de projecção internacional enquanto destino turístico, ao mesmo tempo que o seu mercado de habitação adquire formatos de ativo financeiro e atrai dinâmicas globais de procura e de investimento estrangeiro. Este processo foi alavancado por programas governamentais e pela viragem neoliberal na política urbana que fomentaram a atração de uma elite transnacional e favoreceram a financeirização do imobiliário e a reestruturação urbana na capital portuguesa. Assiste-se agora a uma gentrificação turística.

A MO4, moradora da praia formosa desde que nasceu, em uma casa simples, apenas quatro quadras da praia explica que: “**o bairro em si permanece do mesmo jeito, as mesmas casinhas, as mesmas pessoas, nada mudou, todo mundo da rua são os mesmos moradores, praticamente né?**”, mas sente o impacto do crescimento e dos prédios que estão subindo na orla da praia, como relatou:

> Então, acho que bem na praia é muito ruim porque acaba que tira a nossa visão né? **Tira a nossa visão do mar e ao invés de ver a cidade a gente vai ver um monte de prédios e depois a praia**, né? Então eu acho que ali mesmo não é bom. [...] aquele próximo do apart hotel ainda é mais ou menos, mas o da Alliance por exemplo é muito grande, além de ser muito grande é muito alto, acho que é muita coisa para aquele ambiente ali.

Este da Alliance citado pela moradora é o Blue Beach (Ver tabela 3) que foi entregue em março de 2023, tem 171 unidades de apartamentos a partir de R$ 1 milhão (Figura 8) que segundo o gerente comercial da construtora, Murilo Souza, pelo telefone nos relatou que o perfil de compradores são pessoas do interior do Estado da Paraíba e que compraram como segunda moradia, como um imóvel para veraneio, e investidores, com finalidade de aluguel por temporada, uma característica identificada em balneários como Cabedelo e que reforça uma dinâmica turística e a previsão de aumento do público flutuante, além do que é percebido pelo preço do imóvel, a ocupação do espaço por uma classe alta.

Figura 8 – Tabela de preços Blue Beach - Março/23

ALLIANCE

TABELA DE PREÇO

BLUE BEACH RESIDENCE

Clique Aqui

Previsão de Entrega:30/04/2023

Endereço do Empreendimento: AV. PEDRO GONZAGA DE LIMA, 500 - MONTE CASTELO, CABEDELO-PB - 58101005

Data:03/03/2023

Tipo	Unidade	Descrição	Vagas Gar.	Posição	Área	Situação	FINANCIAMENTO DIRETO Sinal Qtd.: 1 15,00 %	Mensal Qtd.: 0 0,00 %	Intercaladas DE 12 EM 12 MESES Qtd.: 0 0,00 %	Parc. Única Qtd.: 0 0,00 %	Tot. Financ. Direto	Financiamento Bancário 85,00 %	VALOR TOTAL
APTO	0105-A	2Q+1S	1	S	66,36	Disponível	158.775,12	0,00	0,00	0,00		899.725,66	1.058.500,78
APTO	0305-A	2Q+1S	1	S	66,36	Disponível	165.562,45	0,00	0,00	0,00		938.187,21	1.103.749,66
APTO	0403-A	2Q+1S	2	S	124,58	Disponível	247.252,85	0,00	0,00	0,00		1.401.099,50	1.648.352,35
APTO	0607-B	3Q+1S	2	S	87,36	Disponível	162.411,19	0,00	0,00	0,00		920.330,06	1.082.741,25
APTO	0708-B	3Q+1S	2	N	87,35	Disponível	159.987,14	0,00	0,00	0,00		906.593,78	1.066.580,92
APTO	0807-C	2Q+1S	1	S	124,58	Disponível	182.530,78	0,00	0,00	0,00		1.034.341,09	1.216.871,87
APTO	0809-C	2Q+1S	1	S	116,27	Disponível	172.107,38	0,00	0,00	0,00		975.275,13	1.147.382,51

Fonte: Incorporadora Alliance (2023)

Destacamos na narrativa do MO1, a mudança do perfil das construções na orla da praia, que para ele beneficia as construtoras e contraria a lei de zoneamento do Estado: "**os prédios em construção na beira da praia era no máximo uns três andares, agora já tiraram uma lei pra ser um quinto andar**". O desenvolvimento não pode ser uma força destrutiva, "ironicamente em nome dos interesses das pessoas" (Escobar, 1999, p. 98), onde o poder local tende a negociar em prol de uma maior expansão, flexibilizando os códigos de edificação e o uso do solo, que servem, exatamente, para controlar o desenvolvimento urbano, para favorecer, principalmente, os investimentos imobiliários (Carvalho & Corso-Pereira, 2013).

Autores como Cavalcanti *et. al.* (2019) ressaltam que é importante trabalhar o turismo, mas este deve ter uma estratégia voltada aos valores socioculturais e ambientais agregados aos interesses da comunidade. Políticas públicas e marketing enfrentam alguns desafios, como manter o bem-estar da população e evitar desigualdades com o crescimento imobiliário voltado para ricos.

4.3. As funções sociais da cidade

A função social, que consta nas leis e diretrizes do Brasil, como mostrado na figura 2, se não aplicadas correm risco de acarretar danos aos cidadãos (Paz & Garabini, 2016). Mascaró e Yoshinaga (2005) dividem os sistemas de infraestrutura urbana em quatro: Viário: com pavimentação e

drenagem pluvial; sanitário: água potável e rede de esgoto; energético e de comunicações. São fundamentais à saúde e interferem na qualidade de vida e na renda das pessoas, sendo esses os itens de maior desafio no crescimento equilibrado. Sem essa infraestrutura básica, dizem os autores, não há cidade.

Quando o legislador inseriu o direito à cidade sustentável no Estatuto da Cidade, ele considerou que é necessário garantir aos cidadãos um bem-estar, que é permeado pela infraestrutura urbana. Neste sentido, buscamos os efeitos e impactos junto aos entrevistados que nos relataram a deficiência no saneamento básico de Cabedelo. “A gente é muito carente de saneamento básico, a cidade pequena com muito recurso e precisa do mais necessário que é o saneamento básico” (MO1); “Saúde é precária. O saneamento é precário” (MO2). “Não tem saneamento básico e escolas em Cabedelo não tem água potável” (MO3); constatação relatada pela MO4.

> “saneamento básico a gente não tem. **Que adianta asfaltar todas as ruas se não tem um saneamento básico**, né? Então, não tem uma preparação para receber todo mundo. **É muito prédio e muita gente e para onde vai tudo isso**, né? Eu acho que é a questão da **cidade em si não está preparada** para tudo isso não. Então pode ser que **no futuro isso seja um grande problema**.”

Sem planejamento e a ineficiência na aplicação da legislação, a cidade se expande com riscos em sua função social influenciando diretamente no bem-estar da população. Nery da Silva e Mattiello (2020, p.2) enfatizam que “o índice de bem-estar urbano é considerado globalmente e em duas vertentes específicas: a mobilidade e a infraestrutura urbana”. Em Cabedelo é possível perceber que a infraestrutura urbana está comprometida, segundo alerta a MO8, que veio morar em Cabedelo em busca de qualidade de vida,

> eu acho que **a cidade ela tem que ir acompanhando esse crescimento**. Não pode ficar estagnada, né? Igual outro dia a gente estava conversando sobre esgoto**. Eu descobri que era fossa** eu nem sabia, né? Então, e**ntra essa quantidade de gente vai ter mais lixo, mais esgoto e como é que vai ser tratado isso**, né? Além das ruas né? **Onde é que vai enfiar esse tanto de carro**? Onde é que vai estacionar? Onde é que esse povo vai?

O Estatuto da Cidade é um instrumento federal para ordenar as Políticas Urbanas, e o Plano Diretor é um instrumento municipal que efetiva o

ordenamento urbano de forma adequada e realista de cada município. São organismos jurídicos de ordem pública que devem ser utilizados em prol do bem coletivo e do interesse social, e a execução dessas políticas depende da gestão pública, que pode ser comprometida ou omissa em seu cumprimento (Benini, 2009).

> **Cabedelo tem muito potencial pra se desenvolver** ela cresceu de lá pra cá né? É evidente que a gente consegue enxergar um crescimento, **mas eu acho que as questões políticas de Cabedelo são fortíssimas** e isso atrapalha muito, entendeu? [...] Cabedelo tem um uma boa renda pra poder ser investida na cidade. Mas falta direcionamento**. O dinheiro às vezes não chega onde realmente deve chega**r. Então acho que a questão política atrapalha muito [...] é uma cidade muito pequenininha. Todo mundo se conhece e a política toma conta (MO6).

Historicamente, tanto as gestões públicas como os profissionais de marketing sofrem danos às suas reputações por táticas e estratégias implícitas que atingem a vulnerabilidade, principalmente, do outro lado da equação da troca (Smith & Cooper-Martin, 1997; Hill & Martin, 2014). Do ponto de vista acadêmico, a função central do marketing é identificar e satisfazer os inúmeros desejos e necessidades das pessoas, contribuindo na qualidade de vida e aumentando o bem-estar social (Kotler e Keller 2009; Wilkie e Moore, 1999), por isso, as decisões de suas ações refletem na sociedade.

O caminho do desenvolvimento deve resultar em uma melhora na qualidade de vida para todos (Oliveira, 2002, Pieterse, 2010; Toli & Murtagh, 2020), não é o que o morador MO5 relatou, visto que para ele, não tem sido para todos.

> Você pode ver até na região do IFPB, eu acho que hoje é o maior centro de educação que Cabedelo tem e se você **olhar a região ao lado você só vê a área pobre, então até o acesso é difícil** [...] **Tudo só melhora pro lado da praia.** Você tira por Intermares, [...] O investimento é todo lá. Centralizado. Então você vê muito mais um investimento pra população rica do que para população pobre. Isso de fato existe há muitos anos. Eu acho que ainda continua existindo.

Para o MO5, houve uma melhora em sua qualidade de vida quando ele mudou para um bairro melhor, mas a família dele que está na “área pobre”, próximo ao rio, em suas palavras, “a desigualdade só aumenta”.

A CI2 compartilha dessa opinião, para ela o que o atual prefeito está fazendo é bom, mas é preciso “**pensar na população que realmente move a economia da cidade**”, sem os trabalhadores “a gente não pode chegar muito

longe”. Em sua narrativa questionou a política pública de ter dado início em obras do “projeto Orla” antes do “projeto do Parque Jacaré”.

> “Por que não começou por lá? **Por que começou com a orla?** Que está chegando o verão traz mais dinheiro pra eles (prefeitura). Por que **se fosse pelo Parque Jacaré que vai trazer outras coisas lá pra população ribeirinha** [...] Por que não começou por lá? E foi um projeto lançado antes do que o projeto da orla. [...] Eles podiam trazer bem mais benefícios para aquela população ribeirinha.”

O Projeto Orla (figura 9) é uma intervenção que irá contemplar aproximadamente 8km da orla marítima e inclui a “urbanização, reordenamento, paisagismo, iluminação e acessibilidade”, focado no “turismo ecológico e contemplativo” e inclui quase todas as praias de Cabedelo de “Intermares, Ponta de Campina, Poço, Camboinha, Miramar, Formosa**,** além do acesso ao Dique de Cabedelo**,** do entorno da Fortaleza Santa Catarina e das Ruínas do Almagre” (SECOM, 2021, *online*).

Figura 9 - Imagens do projeto orla

Orla de Formosa Orla de Intermares

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Cabedelo (SECOM, 2021) adaptado pela autora (2023)

Na visão da MO3 a cidade deveria priorizar o saneamento básico, o projeto Orla vai trazer mais desenvolvimento para a cidade, mas “o saneamento básico fica onde? [...] **Se primeiro não vier o saneamento básico, a natureza cobra e a população sente, entendeu?”.**

Cruz e Soares (2017, p.4) estudaram movimentos sociais urbanos que reivindicavam políticas públicas e notou que os principais temas de protestos foram sobre “saneamento Ambiental e a mobilidade urbana” se questionava um “modelo de urbanização excludente que segregava os habitantes da cidade ora confinados em bairros alagados, ora alijados do seu direito à cidade pelas

limitações de mobilidade pelos territórios urbanos", que para Hill e Martin (2014) são temas ignorados pelos profissionais de marketing.

Um problema constatado pela MO3, "se Cabedelo tiver uma chuva, vamos dizer de três dias, eu fico rodeada de água. **A água não tem para onde escorrer se a maré estiver cheia**" e ela reivindica "é pra ter a infraestrutura e o saneamento básico primeiro, antes de vir esses projetos".

Os entrevistados são a favor do projeto Orla e concordam que vai trazer um desenvolvimento positivo e que a cidade está precisando, mas é preciso analisar um todo e pensar em toda a população. Oliveira e Borges (2017); Coelho e Cunha, (2020) e Lefebvre (2001; 2008) são alguns dos autores que defendem que é preciso repensar o modelo de desenvolvimento das cidades para que os espaços sejam democráticos e o desenvolvimento não seja de uns à custa dos outros aumentando a desigualdade e esquecendo do bem-estar humano, inclusão e dignidade. Para o MO7 o modelo político atual interfere.

> Cabedelo a gente sabe, né? Foi até questão de Jornal Nacional [...] **questão da corrupção da política**, né? Então, **quando a gente fala de sociedade, a gente tem que falar de política,** é preceito básico [...], Então, **Cabedelo vem num contexto muito recente histórico de corrupção** [...] Então a coisa política hoje é muito ligada na questão do desenvolvimento social.

A recente história política de Cabedelo esteve envolvida em práticas de corrupção. Em 2018 foram presos na operação Xeque-Mate da Polícia Federal 11 servidores, entre eles o prefeito, vice-prefeito, presidente da câmara e vereadores em um processo de corrupção na administração pública (G1 PB, 2018, *online*).

Quando questionamos a segurança do município, todos os entrevistados consideraram a cidade segura, reforçando o fato de ser uma cidade pequena, onde as pessoas se conhecem. Este estilo de vida, desacelerado e humano da cidade, para Oliveira (2021) tem como consequência na melhora da qualidade de vida da população, basta saber até quando.

4.4. Meio Ambiente – Desenvolvimento Sustentável

O tema sobre meio ambiente está na agenda de prioridades globais (ONU, 2020, *online*), desde a primeira conferência de Estocolmo em 1972 até a última em Nova Iorque em 2015, os países da ONU definiram os novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [ODS], que para a ONU no Brasil, estes objetivos são ações para "acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas, em todos os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade" (ONU Brasil, s.d., *online*).

Um estudo sobre o risco ambiental do município de Cabedelo feito por Pereira, Araújo e Cunico (2019, p.223), concluíram que há "um alto grau de risco ambiental", associado ao fato de ser uma península entre o rio e o mar e uma elevada pluviometria que "pode causar inundações, alagamentos e doenças de veiculação hídrica se o mesmo não tiver saneamento básico adequado". Uma preocupação relatada pelo MO2: "eu me preocupo com o projeto do meio ambiente, [...] **Cabedelo não tem estrutura para tanta água, a partir do momento que você começa a mexer na orla**, a construir muitos prédios [...] essa água vai para onde?" Outras preocupações foram com os botos e tartarugas que estão próximos ao dique de Cabedelo. Para a MO4 o desenvolvimento e a chegada dos carros muito próximo com som alto podem prejudicar o meio ambiente, "é um lugar bonito que eu acho que tem que ser valorizado, **mas tem que pensar na natureza** também, né?" Os moradores MO5 e MO8 discorreram sobre a preocupação da mata nativa que tem na orla. "Acho que foi em Ponta da Campina que a prefeitura ia fazer uma orla lá e a população interveio porque estavam mexendo na naquela área, na vegetação nativa".

Todos os entrevistados avaliam bem a preservação do meio ambiente em Cabedelo e veem nessa nova gestão uma grande expectativa de unir a tríade: economia, meio ambiente e equidade, proporcionando desenvolvimento sustentável (Baldemir *et al.,* 2013; Mayer & Knox, 2006). Pode parecer utópico atingir os objetivos definidos pela ODS, mas estão nas cidades as respostas para o futuro, um objetivo global depende das ações das cidades, em cada uma é que estão os problemas da sociedade, como a desigualdade social, o consumo dos recursos e a gestão de resíduos além dos limites suportados pelo

meio ambiente (Leite, 2012). Foi possível notar nas respostas dos moradores e de forma empírica, a atuação coletiva dos moradores na preservação do meio ambiente, o que nos faz refletir sobre o tipo de cidade que queremos (Harvey, 2006 p.74) “não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos que desejamos”.

4.5. Mobilidade Urbana e a construção do viaduto

Para Oliveira e Borges (2017, p.750) o ponto de partida para desenvolver cidades é a mobilidade e os sentidos humanos, “as cidades na escala humana implicam em priorizar primeiro as pessoas, depois os espaços e por último os edifícios”. Após a Constituição Federal, a diretriz para o desenvolvimento urbano sustentável foi regulamentada no Estatuto da Cidade, que estabeleceu como um direito, não é um direito à uma visita, é um direito à cidade um “direito à vida, transformado e renovado” (Lefebvre, 1996, p.158). Para Maciel (2017, p.80) a “problemática da mobilidade e da acessibilidade” pode “ser categorizada como uma privação à liberdade”. como acontece em muitas cidades.

> no Brasil todo não tem, infelizmente [...] em toda cidade que você for e parar realmente para **pensar em acessibilidade não tem**, não é preparado, **o Brasil em si todo não é preparado e aqui em Cabedelo, não é diferente** (MO5).

Segundo Cruz e Soares (2017, p.13) o essencial na estrutura da cidade é a mobilidade urbana, dela depende o exercício da cidadania e do direito à cidade. Para os autores, é da mobilidade que que se garante os outros direitos, “como a saúde, a educação, a justiça e a previdência social, além do lazer pelo usufruto dos espaços públicos”, é preciso que a cidade entenda a necessidade dos moradores e busque soluções para os problemas sociais.

> [...] pelas ruas não serem calçadas e terem muito buraco**, em época de chuva, muitas ruas alagam, então fica bem difícil andar.** [...] Então, eu fico pensando às vezes, um idoso por exemplo, [...] tropeça, cai. **Até a rua que é de pedra também é difícil para um idoso estar andando, um cadeirante estar andando. Então pensando nessa acessibilidade é difícil.** Não é fácil não. (MO8)

A MO4 narra sua experiência com sua mãe que foi cadeirante, “**se a gente não tivesse um carro, provavelmente ela nunca conseguiria sair de**

casa", ela explica que "**nem nos órgãos públicos"**, exceto no hospital que ela enxerga que está preparado, nenhum outro lugar, "**nem nas ruas é fácil se mover, por serem esburacadas e muito menos nas calçadas"** há acessibilidade, "aonde você for, tem carro estacionado nas calçadas. As calçadas não são planas".

A MO3 enxerga o desenvolvimento com muita preocupação para a circulação de carros e estacionamento. Com a chegada dos novos empreendimentos, mais pessoas virão morar e às vezes "**uma família ela pode possuir dois carros** [...], mas se possuir só **apenas uma vaga de garagem o outro carro vai ficar onde? Na rua, não é**?" e constata que "se o carro ficar na rua ele **atrapalha o acesso de quem está indo e de quem está vindo**".

A Lei PNMU reflete uma grande relevância, a vista do legislador constitucional, o transporte foi classificado como sendo o único serviço público de caráter essencial, a precariedade dele é capaz de impactar todos os outros serviços públicos, tornando-se um impedimento para o desenvolvimento e a vida social (Martins, 2021). Cabedelo não tem um PMU gerando uma precariedade relatada pelo MO2: "**o transporte público em Cabedelo é péssimo** [...] é muito precário ainda [...] **os pontos para pegar os transportes públicos também são muito defasados**, de péssimo acesso, se chove, as pessoas ficam ilhadas"; a MO4, explica que são poucos ônibus para muita gente e o fluxo para João Pessoa é grande, mas o transporte público não atende, por isso a cidade tem o que eles chamam de alternativo, carros particulares, sem fiscalização, que fazem o papel de transporte público.

> **Primeiro que existem poucos ônibus para muitas pessoas**. [...] quando eu estudava, [...] eu sempre andava de **ônibus e sempre foi lotado**, [...] **não tem escolas boas por aqui** [...]. Então, o que é que as pessoas fazem? **vão todas para João Pessoa**. [...] não tem faculdade aqui praticamente, né? [...] Então vai para onde? Todo mundo vai pra João Pessoa.

Para Martins (2021), o direito ao mínimo de bem-estar transpassa pela mobilidade urbana que é a base para o desenvolvimento das cidades. Estabelecido no plano diretor, criado pelo próprio município para direcionar a administração pública, prevista na CF e estabelecida no Estatuto da Cidade

(Brasil, 2001) para orientar que o desenvolvimento da cidade e sua expansão sejam ordenadas, organizada e humana. A própria lei criada pelo município diz que é preciso “garantir segurança ao pedestre; assegurar condições adequadas ao deficiente físico e visual; priorizar o transporte Coletivo” (Plano Diretor, 2006, Seção XIV p.17). Um impacto direto no bem-estar que pode gerar mais desconforto no caso da cidade não se preparar para o aumento de rotas, frotas e estrutura de acessibilidade para a população.

4.5.1. A construção de viadutos – um impacto no desenvolvimento

Na etapa observacional deste estudo, percorremos toda cidade de Cabedelo para identificar obras de grande impacto, além do Projeto Orla outra grande obra que influencia no desenvolvimento urbano é a construção de quatro viadutos sequenciais na BR 230, que liga a cidade de Cabedelo a capital João Pessoa.

Uma obra do Governo Federal - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [DNIT], proposto pelo então deputado federal, hoje deputado estadual, Wilson Filho (PTB), que explicou que a obra iria ajudar moradores e motoristas que transitam pela região:

> "Esta terceira faixa vai funcionar como via de escoamento do Porto de Cabedelo e também como forma de desafogar o trânsito em várias avenidas de João Pessoa. Por isso, a obra será fundamental para que o problema da mobilidade urbana seja resolvido na cidade” (PTB na Câmara, 2017, online).

No livro “A mobilidade Urbana no Brasil”, Regina Martins (2021) alerta para o imaginário quando se pensa em mobilidade urbana, logo vem a relação de fluxo de veículos, livre circulação, sem congestionamentos que podem ser resolvidos com a aberturas de ruas e avenidas e reestruturação das existentes, além da compra de novos veículos à população, para ela, “esse conjunto de medidas é uma visão simplista, fruto de uma observação monocular do crescimento urbano” assim, já foi possível observar em diversas cidades que esta fórmula gerou “má qualidade de vida urbana experimentada pelos seus habitantes” (p.10).

Para todos os sujeitos da pesquisa, os viadutos de Cabedelo, não são uma **solução para a mobilidade urbana** (grifo nosso), apesar do entendimento de ser uma obra que foi feita prevendo o aumento do movimento no porto de Cabedelo e para o aumento no fluxo de carros gerados por novos empreendimentos, ainda assim, nas palavras do construtor (CO),

> **eles foram feitos de maneira errônea** [...] eles **causam mais transtorno até agora do que mobilidade** [...] mas eu vi muitos acidentes, eu vi mortes, entendeu? é mal sinalizado e, eu como cidadão, eu vejo que não foi feito, **não foi bem planejado, a execução dessa obra**.

As obras dos viadutos iniciaram em 2017 com previsão de serem finalizadas em janeiro de 2021 (G1 PB, 2017) e tinha como expectativa beneficiar mais de 1,2 milhão de pessoas (CNT, 2017). A obra ainda não foi finalizada (até este momento, dezembro de 2023). Apesar de prever passarelas para pedestres e ciclofaixas, ao longo desses seis anos nada neste sentido foi feito, apenas os viadutos estão sendo construídos e, o discurso de levar desenvolvimento para a cidade teve como pretexto aumentar a capacidade da rodovia para o tráfego de carros, já que este é o principal trecho de acesso da capital da Paraíba até o Porto de Cabedelo e a rota para a região litorânea, muito movimentada por turistas (CNT, 2017).

Para a MO6 as obras destes viadutos são “um tanto quanto desnecessárias, “**é dinheiro demais para algo que não vai fazer tanta diferença**. Poderiam ser menos viadutos, ia causar o mesmo impacto”. É compreensível que obras causem transtornos, mas a construção destes viadutos gera mortes e acidentes de proporções irreparáveis.

> **Várias pessoas morreram**, vários conhecidos assim de vista. [...]. Mas **já vi vários acidentes, já presenciei**. Realmente está um transtorno, inclusive ultimamente, agora foi triste [...] a gente viu duas pessoas sendo esmagados por caminhão [...] **por conta de uma sinalização errada demais** [...] inclusive, das identificações, que antes de ser o exército, a outra empresa que eu não lembro o nome, colocou umas barricadas de concreto [...] aconteceu com pessoas faleceram por conta dessas barricadas de concreto também, que batia e realmente não tinha chance de sobreviver (CI1).

O MO5, que também é engenheiro, considerou a obra desorganizada desde o início e relatou que viu vários acidentes além da falta de iluminação e

sinalização, e rebate “**hoje ninguém faz um projeto sem acessibilidade**. [...] Então, como é que o cara faz um viaduto que hoje você vê vários exemplos que o pessoal passa por baixo [...] **tem recurso pra isso**, então eu achei muito sem nexo”. Para o MO7 a obra não condiz com a relação modernidade, tecnologia e avanço que o município de Cabedelo quer percorrer no seu desenvolvimento e o munícipio deveria intervir e adaptar o projeto “**ele pode muito bem ter adaptabilidade de conseguir moldar e aplicar novas tecnologias** de conhecimento de engenharia, de conhecimento ambiental, de conhecimento de mobilidade e de conhecimento social também, né?” Para ele, os viadutos deveriam ser subterrâneos, pode ser mais caro, mas teria muito mais adequação a uma cidade com função social.

Com uma perspectiva crítica e não omissa quanto as idiossincrasias que podem emergir, no vídeo 1 é possível ver um trecho da obra do viaduto e a dinâmica de mobilidade e inclusão de um projeto que teve como principal argumento o desenvolvimento urbano.

Vídeo 1 – Construção dos viadutos BR230

Fonte: Produzido e editado pela autora (2022), disponível em: https://www.youtube.com/embed/zeiR2pOgg0Y?feature=oembed

O munícipio pode intervir junto ao DNIT, está no Plano Diretor (2006, p.17-18) a orientação para “fazer gestões junto aos órgãos competentes para a elaboração de um projeto de sistema viário e travessia da BR 230; fazer gestões junto aos órgãos competentes para criar alternativas para travessia de pedestres ao longo da BR 230”. A BR 230, apesar de ser uma Rodovia Federal, também conhecida como Transamazônica, é o principal acesso ao munícipio de Cabedelo e tem total interferência sobre o espaço urbano, para os moradores essa rodovia/avenida divide o lado pobre (lado rio) do lado rico (lado mar), como conta o MO2 “**essa divisão sempre existiu**, ela só aprimorou” para ele os viadutos vão **“separar mais ainda**” e demonstra a preocupação com “[...] **essa separação de classe**... como e onde começa a separar a classe? **Às vezes começa a ter um pouco de violência, assalto**”. O M01 explica que atravessar de um lado para o outro ficou “muito arriscado [...] e mais distante”, ressaltamos que as distâncias são as vezes inferiores a um quilometro da praia.

Estas consequências foram constatadas por diversos autores, desde o processo de urbanização das cidades que começou a ocorrer no Brasil na década de 60. O crescimento rápido, unindo a falta de planejamento com a falta de celeridade das políticas públicas, desencadeia violência, desigualdade social, compromete a mobilidade urbana e muitas vezes permitindo o avanço imobiliário em áreas semi-protegidas (Oliveira & Fontgalland, 2022).

Neste estudo mostramos que a organização do uso dos espaços urbanos por décadas, motivados por uma urbanização rápida, levou a um crescimento urbano descontrolado, centralizando recursos públicos em áreas privilegiadas nas cidades, promovendo um desenvolvimento desigual, o que culminou com um modelo de segregação socioespacial repetido por várias cidades brasileiras, acentuando inclusive o problema da infraestrutura e da mobilidade urbana. Cabedelo pode se incluir neste cenário e buscar de forma ativa reverter os impactos que estão sendo causados em nome do desenvolvimento. Políticas públicas equivocadas ou a falta de planejamento urbanos traz consequências irreversíveis no bem-estar de seus moradores. É preciso dar aos cidadãos o “direito à cidade”, com uma condição de vida digna e conferida em nossas leis. O sistema de marketing de uma cidade tem que

configurar um resultado social, acima do econômico para que não seja um lugar de injustiça e exclusão.

4.6. O que Cabedelo precisa para ser uma cidade melhor

Com intuito de ajudar a trazer soluções para as externalidades encontradas, perguntamos aos entrevistados o que é preciso para que Cabedelo se desenvolva como uma cidade que visa o bem-estar coletivo. Nesta seção criamos um quadro com as respostas de todos os moradores para identificar os fatores que são importantes para a população e assim orientar as decisões marketing e do poder público.

Tabela 4 - Necessidades dos Moradores

Entrevistado	*O que Cabedelo precisa para ser uma cidade melhor para todos.*
MO1	Saneamento básico e valorizar a cultura local
MO2	Administração. Ela tem que olhar todos os lados. tentar unificar as classes e não separar.
MO3	Investimento na saúde e saneamento básico. É preciso ter a infraestrutura e o saneamento básico para que a cidade tenha um bom desenvolvimento.
MO4	Uma saúde boa, uma educação boa, uma segurança boa, significa que a cidade ela está se desenvolvendo. E escolas particulares. É preciso ter preocupação maior com a praia com os bares de praia.
CI1	Menos corrupção.
CO	Escolher melhor quem vai governar, quem vai tomar as próximas decisões dessa cidade.
MO5	Educação. Investir nos professores. A escola fazendo a diferença para os jovens.
MO6	Ser uma cidade menos política e olhar mais para as pessoas. Os dirigentes precisam olhar para a necessidade da cidade e concretizar o que realmente ela está precisando. Porque não adianta pontuar o que precisa e pegar a verba em seu benefício e não para o benefício da cidade, da população, dos moradores.
MO7	O Poder público querer fazer a diferença. Uma preocupação maior com o meio ambiente, com a natureza e riquezas naturais que a cidade tem como a Areia Vermelha.
CI2	Parar para pensar na população. Não adianta eu dar um Bell Marques, quando a população precisa marcar uma consulta médica e não consegue.
MO8	Calçamento das ruas, o esgoto, a segurança, a mobilidade. Coleta seletiva de lixo. Projetos de conscientização para a população para limpeza e meio ambiente.

Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

Na tabela 4 percebemos dois temas recorrentes: o problema do saneamento básico, que é uma premissa da função social de uma cidade e; a gestão pública, ambos têm um impacto direto na qualidade de vida das pessoas, com isso é preciso reforçar a participação da população e a humanização das cidades para gerar bem-estar coletivo (Emmendoerfer *et al.,* 2020; Oliveira, 2021). Leis como o Estatuto da Cidade e as diretrizes do Plano Diretor são instrumentos estratégicos para orientar os agentes públicos e o marketing, para o desenvolvimento de cidades sustentáveis (Welter & Pires, 2010) é preciso segui-los. Os impactos e efeitos do crescimento de Cabedelo tem impactado o bem-estar da população conforme pontuamos na próxima sessão.

4.7. Conclusão da Análise

Esta pesquisa permitiu compreender que a voz que ecoa dos sujeitos é que “é preciso parar para pensar na população” (CI2), este é um bom direcionamento para os agentes públicos e de marketing, pois as ações que representam o anseio dos habitantes tendem a ser mais efetivas e refletem na qualidade de vida da população (Paz & Garabini, 2016, p.1). As dificuldades das pessoas que vivem nas cidades, principalmente as que estão mais expostas a situações de vulnerabilidade, são de responsabilidade direta das decisões do processo de desenvolvimento econômico.

O desenvolvimento do mercado imobiliário e as decisões de políticas públicas tem um impacto direto no bem-estar da população, no quadro 2, identificamos os impactos e os efeitos causados pelo desenvolvimento urbano de Cabedelo, seguindo um modelo interpretativista, onde os efeitos são do ponto de vista de cada um dos moradores entrevistados.

Quadro 2 - Impactos e efeitos do desenvolvimento urbano de Cabedelo

	Efeitos Previstos	Efeitos não previstos
Impacto sobre a cidade	• Novos investimentos, novos serviços e negócios • Novos moradores / aumento população • Aumento no turismo • Especulação imobiliária • Congestionamento na ruas/bairros • Urbanização, reordenamento, paisagismo, iluminação e acessibilidade • Impacto Ambiental • Aumento de recurso Municipal, Estadual e Federal • Corrupção	• A favelização e segregação urbana • Gentrificação • Aumento da violência • Obras inacabadas • Aumento repentino da demanda sem que as políticas públicas atendam com a mesma velocidade • Adensamento e grandes impactos por flexibilizar os códigos de edificação e o uso do solo • Comprometimento do sistema de infra estrutura • Impacto no clima • Gestão de resíduos
Impacto Sobre os moradores	• Melhora no sistema de infra estrutura • Aumenta a oferta de empregos e serviços • Aumento de ofertas de moradia • Lugares melhores para morar • Melhora na qualidade de vida • Projetos ambientais, contato com a natureza • Precariedade do serviço de Saúde • Acessibilidade • Melhora no tranposrte público	• Aumento do custo de vida • Falta de mobilidade • Insegurança • Mudança de bairro ou município • Piora na qualidade de vida • Perda do "direito à cidade"

Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

Acima identificamos os impactos que estão sendo causados pelo desenvolvimento urbano que está ocorrendo em Cabedelo, e mesmo que os sujeitos tenham idades, tempo de moradia e até classes sociais diferentes é percebido uma preocupação com o planejamento e organização da cidade. Os entrevistados deixaram transparecer que questões da função social da cidade como sua infraestrutura básica, a habitação, mobilidade, equidade e o meio ambiente os afetam emocionalmente, um efeito direto no bem-estar, sendo o mesmo formado pelas expectativas, emoções, pensamentos, e sentimentos subjetivos (Lizote *et al.,* 2021).

A gentrificação pode não ser um efeito previsto, assim como a favelização e a segregação, mas mudanças socioespaciais acompanhadas do aumento de preços dos imóveis são elementos que sugerem o processo da gentrificação (Mendes, 2017), como também o aumento do custo de vida (Cruz e Soares, 2017), que atrai as classes média e alta, convergindo em um remanejamento espacial.

A dinâmica da urbanização de Cabedelo segue um sistema capitalista que mercantiliza a cidade, buscando novos investidores, criando estratégias massivas de marketing de divulgação turística, transformando os espaços em

mercadorias ocupados pelo mercado imobiliário, transformando o valor de uso pelo valor de troca. Nessa conjectura que Lefebrve (1991) chama atenção do urbanismo, a cidade se transforma em fonte de lucro e disputa de poder, coloca o acesso à moradia como questão central desdobrando-se em problemas da função social da cidade como é o caso da acessibilidade e mobilidade em Cabedelo. Perde-se o “direito à cidade” fomentado pelo processo contraditório do papel do marketing e das políticas públicas na produção social (desigual) do espaço urbano.

Desta forma, podemos concluir que o modelo de planejamento urbano atualmente de Cabedelo tem resultado, entre outras coisas, uma segregação socioespacial, além de desumanizar a urbes inclusive em seu sentido de pertencimento. É necessário fazer planejamento urbano e uma PMU, a mobilidade quando bem planejada garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico mais sustentável, mas não pode privilegiar a região da praia, a ênfase do desenvolvimento deve estar em atender as demandas da comunidade, a participação popular, condicionado à gestão municipal para que o desenvolvimento seja mais eficiente para a cidade e bem-estar coletivo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta sessão destina-se às considerações finais deste projeto, vamos discutir o resultado dos objetivos, delineando as contribuições e implicações que esta pesquisa trouxe para o marketing e sociedade, e a posteriori, apresentamos as limitações e recomendações para futuras pesquisas.

O objetivo deste trabalho foi entender os impactos e efeitos do desenvolvimento de Cabedelo no bem-estar da população, e as investigações demonstram que as políticas públicas, concomitante com as obras de desenvolvimento da cidade e a crescente ocupação do espaço pelo mercado imobiliário tem aumentado os preços dos serviços e dos imóveis, criando uma maior segregação, visto que a parte do município que atrai a classe rica é que está tendo o maior investimento de obras de desenvolvimento e as estratégias de marketing para atrair o turismo de forma rápida contribui para um maior desequilíbrio da função social da cidade, com destaque a infraestrutura básica e mobilidade, que segundo os entrevistados são duas necessidades já deficitárias e que mais impactam no bem-estar dos moradores. A prefeitura atual tem conduzido de forma satisfatória a gestão territorial, colocando Cabedelo em posição de destaque, valorizando e explorando os seus pontos turísticos, no entanto, pode não estar prevendo alguns efeitos que ocorrem, como o comprometimento com o meio ambiente e infraestrutura, desta forma, concluímos que Cabedelo está em um processo embrionário de gentrificação, o que é acelerado com estratégias de marketing que massificam a cidade como destino turístico, gerando impactos sociais e econômicos no bem-estar dos moradores, principalmente nos mais vulneráveis.

Acreditamos que o objetivo geral foi atingido e que pôde ser alcançado pelo entendimento dos objetivos específicos. O primeiro deles foi analisar a expansão do mercado imobiliário de Cabedelo; para este, foi necessária uma pesquisa exploratória em uma etapa observacional e documental, interpretados segundo a técnica de análise de conteúdo, exposto nas análises de dados. O atual momento do desenvolvimento de Cabedelo foi avaliado pelo número de lançamentos e construções de novos empreendimentos. Enunciado por diversos autores na fundamentação teórica, é o mercado imobiliário um dos principais responsáveis pelo impacto no bem-estar da população, pois é dele, e

corroborado nesta pesquisa, a fomentação da desigualdade social. O interesse no valor de troca, impulsionado pelo sistema de marketing, negligencia os lugares democráticos da cidade. Em Cabedelo, as incorporadoras estão consumindo espaços, o que antes eram casas, hodiernamente construções de prédio enormes. Um demonstrativo do caso do Blue Beach, destacado pela entrevistada, sai uma casa com alguns moradores para um empreendimento com 171 apartamentos, provocando uma expansão urbana e aumentando o número de carros e fluxo de pessoas, o que impacta definitivamente no bem-estar da população.

Os demais objetivos específicos consistiram em identificar os impactos no bem-estar através da literatura e das entrevistas qualitativas, verificamos o cumprimento da função social da cidade e as grandes obras para o desenvolvimento do município; enumeramos os impactos previstos e não previstos na cidade e nos moradores, em um quadro que sintetizamos a percepção dos sujeitos apresentado na conclusão da análise. Os temas da função social extraído da CF e do Estatuto da cidade garantem um bem-estar aos cidadãos. Norteada pelas diretrizes, o que mais impacta, e acreditamos que vai impactar ainda mais o bem-estar dos moradores, é a infraestrutura básica, já revelada como precária, acrescentada a uma densidade populacional, mesmo que sazonal, como no período do verão, tendem a piorar, caso nada seja feito.

A política pública de Cabedelo, segundo os entrevistados, não prioriza as pessoas e está buscando estratégias de marketing que lhe dê uma grande projeção turística. Como a campanha do período do verão, que se estende de dezembro a fevereiro, mercantiliza o estuário como “A CAPITAL DO VERÃO BRASILEIRO”, atraindo muito turistas pelas suas belas praias e sua orla. O Projeto Orla é uma das grandes obras de impacto no desenvolvimento urbano identificadas neste estudo. Vai deixar a faixa da praia muito mais bonita, preparando o espaço urbano para os investidores e turistas de luxo, que segundo um dos entrevistados, a obra prioriza o “lado rico” e negligencia o “lado pobre”. Isto não é política para o cidadão. O turismo é lucrativo para os investidores e é um grande aliado do PIB de uma região, mas este deve ter uma estratégia voltada aos valores socioculturais e ambientais agregados aos interesses da comunidade. O caminho do desenvolvimento deve resultar em

uma melhora na qualidade de vida para todos, o que não é o que identificamos em Cabedelo, a falta de mobilidade, o aumento da violência, além da segregação e a possível gentrificação, são efeitos de um desenvolvimento não sustentável.

Outra grande obra em prol do desenvolvimento urbano, documentada neste estudo, é a duplicação da BR230, que afeta a mobilidade e desencadeia consequências desastrosas, como o crescimento da segregação, da desigualdade social e urbana além do desrespeito humano que tem ocorrido pelo tempo de obra e falta de sinalização. A mobilidade, quando bem planejada, garante o direito à cidade e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico, mas a cidade vivida como fonte de privação pelas restrições ao uso, normatiza a descriminação, talvez esta seja a hora de repensar o caminho que Cabedelo está percorrendo em seu desenvolvimento urbano, é preciso rever quais interesses essas obras vão atender, ao capital imobiliário ou humano.

De forma geral, aferindo a noção constitucional da função social da cidade, o processo de desenvolvimento urbano deve passar por um planejamento de interesse social que contempla infraestruturas básicas como saneamento, transporte público, escolas e hospitais que, nos dados revelados nas falas dos entrevistados, a teoria não condiz com a prática. São pontos deficientes do município que, concatenado com o aumento quantitativo de pessoas, tem impactado na qualidade de vida. O desenvolvimento urbano traz coisas positivas e negativas, mas é de ordem do poder público proteger os mais vulneráveis garantindo o bem-estar da população e assegurar que a ação pública ocorra de forma planejada, mantendo a função social da propriedade urbana e dos espaços urbanos, este é um instrumento para enfrentar os problemas de desigualdade social e territorial nas cidades, porém é preciso vontade e ética na governança pública, pois dela depende o bem-estar coletivo, e aqui também incluímos a responsabilidade do marketing.

Os achados convergem para a percepção de que há possibilidade de que Cabedelo esteja sofrendo uma gentrificação turística, por isso trazemos à memória a sugestão de Harvey (2020) e Latour (2020), que é preciso aproveitar o momento atual impactado pela pandemia, para repensar as dinâmicas econômicas e sociais, reduzir a sede de progresso e a intensidade

de produção e consumo, uma oportunidade para repensar hábitos. Alternativas de cidades inteligentes, desenvolvimento sustentável com diretrizes traçadas pela ODS e *slow cities* são opções para as mudanças de paradigmas que podem servir como modelo alternativo para Cabedelo desenvolver uma cidade mais inclusiva e sustentável, existem diretrizes constitucionais que orientam ações para amenizar as injustiças que existem no mundo resgatando valores como a ética, a justiça distributiva e o bem-estar social, este é um senso de um estado que não é possível alcançar individualmente. Sendo o ser humano um ser social, o seu bem-estar depende da socialização, do coletivo. Por fim, sem a intenção de trazer a resposta, mas apenas deixar como reflexão: Desenvolvimento afinal, é bom para quem?

5.1. Implicações Teóricas, Sociais e Práticas

As implicações teóricas deste estudo abordam o papel do marketing no desenvolvimento urbano de uma cidade, explorando a convergência do bem-estar coletivo resgatando valores como a ética, a justiça distributiva, olhando para a comunidade e sociedade. Assim, buscamos reascender o discurso do valor de troca, no lugar do valor de uso. Embora o uso deste domínio conceitual inclua pessoas, lugares e coisas, temos alocado uma atenção extrema de como a troca acontece, em vez de quem tem a capacidade de trocar ou é excluído da troca e, em um contexto de cidades, preconizamos o conceito proposto por Lefebvre (2001), a cidade, como centro da vida social e política, depende do “valor de uso” em vez do “valor de troca”. As cidades são tidas como lugares de trocas, uma arena para o consumo, e isso prejudica a visão do desenvolvimento urbano em atender às necessidades da comunidade para atender às necessidades das pessoas individualmente, quando olhamos a cidade como um lugar de trocas, mantemos as condições para desempenhar um papel de exploração das pessoas.

Diante deste exposto, trazemos nossas implicações sociais, a necessidade de mudanças e a sugestão de novas propostas para a gestão pública, sendo o marketing o modelo estratégico e humano entre o Estado e o Cidadão sendo uma ferramenta de valor relacional e social. A autora deste estudo segue uma vertente deontológica do marketing, que os meios utilizados

para atingir o fim, são mais importantes. Afinal, são as metodologias do marketing que disseminam as políticas definidas pelo poder público aos seus cidadãos, com isso provoca-se que o marketing precisa refletir sobre suas ações.

Quanto as implicações práticas, essa pesquisa usou as Leis e diretrizes, como o Estatuto da Cidade, para contextualizar as políticas públicas e a pesquisa qualitativa com a pretensão de criar mudanças paradigmáticas, direcionados pelo caminho do qual o campo do marketing em geral, e das políticas públicas e do marketing em particular, em suas atribuições tem um papel que geram impacto no mundo.

Nesta premissa, provoca-se o quanto o marketing tem responsabilidade no planejamento urbano segregador das cidades, e que não é possível eximir nossa responsabilidade das consequências desde a favelização a gentrificação. Desenvolver novos estudos sobre estes temas, não como pesquisadores sobre uma causa, mas como responsáveis pelas consequências. Qual o centro de atenção de nossas estratégias? Como um dos propósitos deste estudo era proporcionar uma inter-relação do estado com a sociedade, os resultados serão entregues aos responsáveis pelas ações públicas e privadas.

5.2. Limitações e Recomendações Futuras

Esta pesquisa possui algumas limitações como não ter ouvido os agentes públicos, nenhum secretário das áreas e não foi ouvido os profissionais que atuam diretamente nas campanhas de marketing da cidade, o que poderia trazer um entendimento maior sobre a teoria e prática. Com isso, recomendamos para uma pesquisa futura um *focus group* com esses sujeitos, para uma análise sobre as respostas e as conclusões para discutir e agregar nas decisões das políticas públicas e das estratégias de marketing que estão sendo criadas. Sugerimos também que seja explorado as perspectivas bioeconômicas das cidades e cidadãos e, para pesquisas futuras contribuir para a base de conhecimento em *Transformative Service Research* (TSR), mais especificamente como o marketing público e de lugares pode contribuir para alcançar o bem-estar coletivo da população residente de uma cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcântara, M. F. D. (2018). Gentrificação. *Enciclopédia de Antropologia. São Paulo: Departamento de Antropologia da USP*.

Almeida, R. P., Amano, F. H. F. & Tupy, I. S. (2022). Mercados imobiliários e rede urbana no Brasil. revista brasileira de estudos urbanos e regionais, 24.

Altan. I. & Ozlem, S. (2005) ,"Gentrification and Consumption: an Exploratory Study", in NA - Advances in Consumer Research Volume 32, eds. Geeta Menon and Akshay R. Rao, Duluth, MN : Association for Consumer Research, Pages: 474-479.

AMA. (2017). American Marketing Association. What Is Marketing? Recuperado em 24 julho 2022, de https://www.ama.org/the-definition-of-marketing-what-is-marketing/

Andrade, L.T, & Mendonça, J.G.d. (2020). Urban Policies, Mobility And Gentrification In Two Neighbourhoods Of Belo Horizonte. Sociologia & Antropologia, 10(2).

Araújo, E. M de. (2012). Água e Rocha na Definição do Sitio de Nossa Senhora das Neves, Atual Cidade de João Pessoa-Paraíba. 297p. Tese (Doutorado). Universidade Federal da Bahia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Salvador.

Baldemir, E., Kaya, F. & Sahin, T. (2013). A management strategy within sustainable city context: Cittaslow". Procedia—Social and Behavioral Sciences, 99, 75–84.

Bardin, L. (2016). Análise de Conteúdo.São Paulo: Edições 70.

Batista, D. G. P. & Lima, E. R. V. D. (2020). Índice de avaliação da qualidade de infraestruturas cicloviárias: um estudo em João Pessoa-PB. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 12.

Batista, E. C., de Matos, L. A. L. & Nascimento, A. B. (2017). A entrevista como técnica de investigação na pesquisa qualitativa. *Revista Interdisciplinar Científica Aplicada*, *11*(3), 23-38.

Benini, S. M., & Martin, E. S. (2010). Decifrando as áreas verdes públicas. *Formação (online)*, *2*(17).

Bernardino, I. L. (2018). Mercado imobiliário residencial em áreas centrais tradicionais: produção de novas espacialidades e obsolescência imobiliária na definição de submercados residenciais.

Biderman, C. (2001) Forças de atração e expulsão na grande São Paulo. Tese de Doutorado em Economia de Empresas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo (FGV), São Paulo.

Bourdieu, P. (1997) Efeitos do Lugar. In: BOURDIEU, Pierre (Org.). Miséria do Mundo. Petrópolis: Vozes.

Brasil. (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Recuperado em 28 janeiro 2023, de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

Brasil. (2000). Emenda Constitucional nº 26, de 14 de fevereiro de 2000. Recuperado em 28 janeiro 2023, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc26.htm

Brasil. (2001). Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Diretrizes gerais da política urbana. Recuperado em 28 janeiro 2023, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm

Braun, C. (2017) Not in my backyard: CCS sites and public perception of CCS Risk Anal. 37 2264–75.

Brown, G. & Glanz, H. (2018). Identifying potential NIMBY and YIMBY effects in general land use planning and zoning. Applied Geography, 99, 1-11.

Bryman, A. & Bell, E. (2011) Business Research Methods. 3ed. New York/USA: Oxford.

Bueno, C. (2018). 30 anos da Constituição Cidadã. Ciência e Cultura, 70(4), 11-13.

Burgos, R. (2015). PESQUISA QUALITATIVA: REFLEXÕES GEOGRÁFICAS A PARTIR DE UM ESTUDO DE CASO SOBRE AS CONTRADIÇÕES URBANAS DA CIDADE DE SOROCABA–SP/, *1*(1), 145-159.

Cabedelo, Portal (2016). Cidade de Cabedelo completa 60 anos de emancipação. Recuperado em 28 janeiro 2023, de https://portodecabedelo.pb.gov.br/2016/12/12/cidade-de-cabedelo-completa-hoje-60-anos-de-emancipacao/

Caravela. (2022) Economia de Cabedelo - PB. Caravela. Recuperado em 10 junho 2022, de https://www.caravela.info/regional/cabedelo---pb

Carlos, A. F. A. (2020). Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o "direto à cidade". Revista Direito e Práxis, 11, 349-369.

Carta Mundial do Direito à Cidade (2005). Recuperado em 19 novembro 2022, de https://www.right2city.org/pt/document/carta-mundial-do-direito-a-cidade/

Carvalho, I. & Corso-Pereira, G. (2013). A CIDADE COMO NEGÓCIO. *EURE (Santiago)*, *39*(118),5-26. https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612013000300001

Cavalcanti, A.M; Correia, E.B. & Queiroz, A. R (2019): "A Responsabilidade Social no Turismo do Projeto Recife Antigo de Coração – Recife/Pe", Revista de Desarrollo Sustentable, Negocios, Emprendimiento y Educación RILCO DS, n. 2 (diciembre 2019). En línea: https://www.eumed.net/rev/rilcoDS/02/projeto-recife-antigo.html

CBIC - Câmara Brasileira da Indústria da Construção (2021). Construção Civil: desempenho 2021 e cenário para 2022. Recuperado em 16 Julho 2022, de https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2021/12/construcao-civil-desempenho-2021-e-cenarios-2022.pdf

Churchill JR, Gilbert A. (2017) **Marketing**. São Paulo: Saraiva Educação SA.

Cichoski, P., Corona, H. M. P. & Mello, N. A. de. (2022). Desenvolvimento sustentável e agenda 2030: reflexões sobre a relação sociedade e natureza. Terr@ Plural, 16, 1–23.

Cintra Junior, D. A. D. (2001). Direitos humanos, função social da propriedade e a questão agrária. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Campinas, n. 15, p. 184-193.

CLA50 (2021). 50 maiores construtoras. Recuperado em 15 Maio 2022, de https://www.construcaolatinoamericana.com/news/as-50-maiores-construtoras-da-america-latina-versao-2021/8015672.article

CNT - Confederação Nacional dos Transportes, (2017). Autorizado início das obras na BR-230, na Paraíba. Recuperado em 10 Julho 2022, de https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/obras-br-230-paraiba-28-quilometros-joao-pessoa-cabedelo.

Coelho, L. X. P. & Cunha, I. M. d. (2020). Direito à cidade contra o desenvolvimento. Revista Direito e Práxis, 11(1), 535–561. https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/48472
consequences. *Journal of Macromarketing* v. 24, 44-58.

Cordero, A. H. (2016). Gentrificación: orígenes y perspectivas. Revista del Departamento de Geografía, 4(6), 91-113

Costa, A.C.A. & Lundberg, E. (2004). Direcionamentos de Créditos no Brasil: uma avaliação das aplicações obrigatórias em crédito rural e habitacional. Portal Eletrônico do Banco Central do Brasil. Recuperado em 22 Julho 2022, de https://www.bcb.gov.br

Costa, F. J. (2015). Marketing e sociedade. João Pessoa: Editora UFPB.

Cotton, M. (2013) Shale gas—community relations: NIMBY or not? integrating social factors into shale gas community engagements Nat. Gas Electr. 29 8–12

Cruz, S. H. R. & Soares, P. P. D. M. A. (2017). MOVIMENTOS SOCIAIS, URBANIZAÇÃO E GRANDES PROJETOS DE INFRAESTRUTURA. UMA ANÁLISE SOBRE A CIDADE DE BELÉM (PA).

de Andrade, M. L., Leite, R. S., de Rezende Pinto, M. & Batinga, G. L. (2017). A miopia paradigmática e os jogos da verdade nas pesquisas de marketing. Revista Brasileira de Marketing, 16(3), 383-395.

de Astrogildo, T. (2013). Caracterizando o método misto de pesquisa na educação: Um continuum entre a abordagem qualitativa e quantitativa. *Atos de Pesquisa em Educação*, *7*(4), 1157.

de Britto Júnior, Á. F. & Júnior, N. F. (2012). A utilização da técnica da entrevista em trabalhos científicos. Revista Evidência, 7(7).

De Marco, C. M., Santos, P. J. T. & Möller, G. S. (2020). Gentrificação no Brasil e no contexto latino como expressão do colonialismo urbano: o direito à cidade como proposta decolonizadora. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 12, e20190253. https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190253

Destino Paraíba (2020). Recuperado em 16 Julho 2022, de https://www.destinoparaiba.pb.gov.br/ondeir/aguas-azuis-e-mornas-na-orla-de-cabedelo/

Diener, E., & Ryan, K. (2009). Subjective well-being: A general overview. *South African journal of psychology*, *39*(4), 391-406.

Diener, E., Lucas, R., Schimmack, U. & Helliwell, J. (2009). Well-Being for Public Policy. Oxford University Press.

Diogo, A.P. (2021). Um olhar do marketing sobre a sustentabilidade social das Smart Cities. [Dissertação de mestrado, Escola Superior de Comunicação Social]. Repositório Científico do Instituto Politécnico de Lisboa. http://hdl.handle.net/10400.21/14243

Docas, Companhia das (2022) Blog Porto de Cabedelo. Recuperado em 19 julho 2022, de Balanço semestral | Petcoke e diesel são destaques de crescimento do primeiro semestre https://portodecabedelo.pb.gov.br/2022/06/30/balanco-semestral-petcoke-e-diesel-sao-destaques-de-crescimento-do-primeiro-semestre/

Dodge, R., Daly, A. P., Huyton, J., & Sanders, L. D. (2012). The challenge of defining wellbeing, 2, 222–235.

Emmendoerfer, M. L., de Oliveira Fraga, B., Costa, V. N. G. & Ferreira, M. A. M. (2020). Análise da inserção de cidades no movimento Slow City como diretriz de qualificação e inovação territorial. DRd-Desenvolvimento Regional em debate, 10(ed. esp.), 171-194.

Escobar, A. (1995), Encountering Development: The Making and Unmaking of the Thir d World. Princeton, NJ: Princeton UniversityPress.

Escobar, A. (1999). The invention of development. *Current History*, *98*(631), 382-386.

Fernandes, E. & Valença, M.M. (2004). Brasil Urbano. Rio de Janeiro: Mauad.

Ferreira, A. (2021). A gentrificação não é um efeito colateral: complexificando o conceito para revelar objetivos escusos. Ateliê Geográfico, 15(1), 75-102.

Figueiredo, B., Chelekis, J., DeBerry-Spence, B., Fırat, A. F., Ger, G., Godefroit-Winkel, D., Kravets, O., Moisander, J., Nuttavuthisit, K., Peñaloza, L. & Tadajewski, M. (2014a). Developing Markets? Understanding the Role of Markets and Development at the Intersection of Macromarketing and Transformative Consumer Research (TCR). Journal of Macromarketing, 35(2), 257–271. https://doi.org/10.1177/0276146714543524

Fontanella, B. J. B., Luchesi, B. M., Saidel, M. G. B., Ricas, J., Turato, E. R. & Melo, D. G. (2011). Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. Cadernos de saúde pública, 27, 388-394.

Fraga, B. D. O. (2018). Coprodução do plano de desenvolvimento com base nos princípios slow: pesquisa-ação em Rio Doce (MG) Brasil.

Frúgoli-Jr., H. & Talhari, J.C. (2014) Entre o tecido físico e social das cidades entrevista com Sharon Zukin. Revista Brasileira de Ciências Sociais [online]. v. 29, n. 84. pp. 7-24. Disponível em: ISSN 1806-9053. https://doi.org/10.1590/S0102-69092014000100001.

Furtado, B. A. (2022). PolicySpace2: modelando mercado imobiliário e políticas públicas. Rio de Janeiro : IPEA.

G1 2023. João Pessoa é a cidade grande que teve maior aumento na População. Recuperado em 05 julho 2023, de https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2023/06/28/joao-pessoa-e-a-cidade-grande-que-teve-maior-aumento-na-populacao-em-2022-estilo-de-vida-mais-calmo-e-tranquilo-diz-paulista.ghtml

G1 Paraíba. (2017) BR-230 vai ganhar 13 viadutos entre Cabedelo e João Pessoa, diz DNIT. Recuperado em 10 julho 2022, de https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2017/02/br-230-vai-ganhar-13-viadutos-entre-cabedelo-e-joao-pessoa-diz-dnit.html

G1 PB (2018). Prefeito e vereadores de Cabedelo, PB, são presos em operação da Polícia Federal. Recuperado em 01 fevereiro 2023, de https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/operacao-xeque-mate-combate-corrupcao-na-administracao-de-cabedelo-pb.ghtml

Gehl, J. (2013). Cidades para pessoas (Vol. 2). São Paulo: Perspectiva.

Glass, Ruth (1964). London: Aspects of change, Londres, MacGibbon & Kee.

Gomes, M. & Kury, G. (2013, June). A Evolução do Marketing para o Marketing 3.0: o Marketing de Causa. In Intercom–Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XV Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste, Mossoró.

Goulding, C. (1999). Consumer research, interpretive paradigms and methodological ambiguities. *European Journal of Marketing*, *33*(9/10), 859-873.

Goulding, C. (2000). Grounded theory methodology and consumer behaviour, procedures, practice and pitfalls. *ACR North American Advances*.

Governo Federal (2021). Minha Casa Minha Vida.. Recuperado em 15 Maio 2022, de https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/habitacao/casa-verde-e-amarela

Harvey, D. (2006). O "novo" imperialismo: acumulação por espoliação. In: PANITCH, Leo; LEYS, Colin (ed.). Socialistregister 2004: o novo desafio imperial. São Paulo; Buenos Aires: p. 95-125.

Harvey, D. (2020). Anti-capitalist politics in the time of COVID-19. *Jacobin Magazine*, *20*.Hill, R. P. (2005). Do the poor deserve less than surfers? An essay for the special issue on vulnerable consumers. Journal of Macromarketing, 25(2), 215-218.

Hill, R. P. & Martin, K. D. (2014). Broadening the Paradigm of Marketing as Exchange: A Public Policy and Marketing Perspective. Journal of Public Policy & Marketing, 33(1), 17–33. https://doi.org/10.1509/jppm.13.023

Honoré, C. (2006). Devagar: como um movimento internacional está desafiando o culto da velocidade. 4. ed. Rio de Janeiro: Record.

Husukič, E. & Zehnilovič, E. (2017). The environmental aesthetics of Sarajevo: A city shaped by memory. Urbani Izziv, 28(1), 96–106.

Huyer, A. (2010). A ferrovia do riacho: um caminho para a urbanização da zonal sul de Porto Alegre.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2022). Cidade de Cabedelo. Recuperado em 24 julho 2022 de https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/pb/cabedelo.html

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (s.d.). Comissão Nacional de Classificação – CONCLA. Portal Eletrônico do IBGE. Recuperado em 05 de Agosto 2022, de https://cnae.ibge.gov.br/?view=secao&tipo=cnae&versaosubclasse=10&versaoclasse=7&secao=L

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022) – Censo 2022. Recuperado em 20 março 2023, de https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/

Igari, A. T. (2021, 2 de dezembro). Sustentabilidade e instituições: desafios aos pactos civilizatórios. Nexo Políticas

Públicas. https://pp.nexojornal.com.br/opiniao/2021/Sustentabilidade-e-institui%C3%A7%C3%B5es-desafios-aos-pactos-civilizat%C3%B3rios1

Ilkucan, A. & Sandikci, O. (2005). Gentrification and consumption: An exploratory study. ACR North American Advances.

Illich, I. (1974), Energy and Equity. London,UK: Calder&Boyars. Ingenbleek, Paul T. M. (2014), ‘‘From Subsistence Marketplaces up, from General Macromarketing Theories Down: Bringing Marketing’s Contribution to Development into the Theoretical Midrange,’’ Journal of Macromarketing, 34 (2), 199-212.

IPSEMC - Instituto de Previdência dos Servidores Municipais de Cabedelo (s.d.). Recuperado em 07 Junho 2022, de http://www.ipsemc.pb.gov.br/portal/cabedelo.aspx

Kadirov D. (2011). Macro-Systems Role of Marketing: Do We Trade Environment for Welfare? *Journal of Macromarketing. v.31(4),* 359-375.

Kobayashi, A. R. K. & Backes, D. A. P. (2016). Avaliação dos Impactos das Obras de Mobilidade Urbana para a Copa do Mundo FIFA 2014 em Cuiabá: O Caso do Viaduto da Universidade Federal de Mato Grosso. Perspectivas Contemporâneas, 11(1), 188-213.

Kotler, P. & Keller, K. L. (2009). Manajemen pemasaran.

Kozinets, R. V. (1998). On netnography: Initial reflections on consumer research investigations of cyberculture. *ACR North American Advances*.

Latour, B. (2020). Imaginar gestos que barrem o retorno da produção pré-crise [Imagine gestures that stop the return of pre-crisis production]. AOC-Media. Retrieved from http://www.brunolatour. fr/sites/default/files/downloads/P-202-AOC-03-20-PORTUGAIS_2.pdf

Layton, R.A. (2007). Marketing systems—A core macromarketing concept. *Journal of macromarketing*, *27*(3), 227-242.

Layton, R.A. (2014). Formation, growth, and adaptive change in marketing systems. *Journal of Macromarketing, v.35(3),* 302-319.

Lee, D. & Sirgy, M.J. (2004). Quality-of-life (QOL) marketing: Proposed antecedents and

Lefebvre, H. (1996). Writing on Cities. Oxford, Blackwell.

Lefebvre, H. (2001). O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro

Lefebvre, H. (2008) Revolução Urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG.

Leite, C. (2012). Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman

Lizote, Suzete Antonieta et al. Tempos de pandemia: bem-estar subjetivo e autonomia em home office. **Revista Gestão Organizacional**, v. 14, n. 1, p. 248-268, 2021.

Lopes, Â. M. G. M. (2011). Marketing social: estratégia de promoção da inclusão social e da educação intercultural [MasterThesis]. Repositório da Universidade de Lisboa. http://hdl.handle.net/10451/6070

Machado, L. & Piccinini, L. S. (2018). Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 10(1), 72–94. https://doi.org/10.1590/2175-3369.010.001.ao06

Maciel, V. F. (2017). Avaliação de impactos socioeconômicos das intervenções de mobilidade urbana ao longo do córrego águas espraiadas.

Madruga, A. M. (1992). Litoralização: da fantasia de liberdade à modernidade autofágica (Doctoral dissertation, Universidade de São Paulo).

Maior, M. M. S., & Cândido, G. A. (2014). Vulnerabilidade socioeconômica: um estudo transversal para o município de João Pessoa-PB. Revista Principia, 1(4), 72-87.

Malhotra, N. K. (2006). Questionnaire design. *The handbook of marketing research: Uses, misuses, and future advances*, *83*.

Manoel de Vasconcelos Filho, J. (2003). A produção e reprodução do espaço urbano no Litoral Norte de João Pessoa (Master's thesis, Universidade Federal de Pernambuco).

Maranhão, R. A. (2021). Mercado Imobiliário de luxo no brasil durante a pandemia: uma análise no Rio de Janeiro. Boletim de Conjuntura (BOCA), 8(23), 108-123.

Martins, J. D. S. (2011). A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala. In *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala* (pp. 172-172).

Martins, P. D. & Maia, D. S. (2015). O Caminho que Leva ao Mar: a Avenida Epitácio Pessoa, via de expansão e de estruturação da cidade de João Pessoa-PB. In: XVI ENANPUR, Belo Horizonte.

Martins, R. C. d. C. (2021). A mobilidade urbana no Brasil: da trajetória para smart cities e mobility as a service. Dialética. https://doi.org/10.48021/978-65-5956-927-4

Mascaró, J. L., & Yoshinaga, M. (2005). Infra-estrutura urbana. Porto Alegre. Masquatro.

Matos, D. & Bartkiw, P.I.N. (2013). Introdução ao Mercado Imobiliário. Curso Técnico em Transações Imobiliárias - Rede E-TEC Brasil. Curitiba: Instituto Federal do Paraná.

Mayer, H.,& Knox, L. P. (2006). Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World.Journal of Urban Affairs,28(4), 321-334.

McCracken, G. (1986). Culture and consumption: A theoretical account of the structure and movement of the cultural meaning of consumer goods. *Journal of consumer research*, *13*(1), 71-84.

Mendes, L. (2017). Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009", Cadernos Metrópole, vol. 19, n.º 39, pp.479-512. https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-3906

Mendes, L. (2020). Urbanização clandestina e fragmentação socio-espacial urbana contemporânea: o Bairro da Cova da Moura na periferia de Lisboa. Geografia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2.

Milian, E.E. (2022). Gentrificação: As diferentes faces da segregação urbana. XIX ENANPUR Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. pp.1-22. https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT1_SEM_702_840_20211215164532.pdf

Minayo, M. C. D. S. (1994). Quantitativo e qualitativo em indicadores de saúde: revendo conceitos. In *Qualidade de vida: compromisso histórico da epidemiologia. Anais do II Congresso Brasileiro de Epidemiologia* (pp. 25-33).

Ministério das Cidades (2013). Cartilha Lei 12.587/2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. 1-37

Moura, M. S., Melo, V. P., Castro, R., Meira, L., & Lordêlo, J. A. C. (2002). Gestão do desenvolvimento local, tempos e ritmos de construção: o que sinalizam as práticas. *Revista de Administração Pública*, *36*(4), 609-a.

Nações Unidas (ONU). (1948). Declaração Universal dos Direitos Humanos. (2019, July 9). Portugal. https://unric.org/pt/declaracao-universal-dos-direitos-humanos/

Nery da Silva, R. L. & Mattiello, D. (2020). DIREITO À CIDADE E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O BEM-ESTAR URBANO COMO VETOR PARA A EFETIVAÇÃO DE DIREITOS. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. 6. 01. 10.26668/IndexLawJournals/2525-989X/2020.v6i2.7082.

Nunes, D. B., Barros, J. D. P. & Freitas, S. M. D. (2019). Modelo de regressão linear múltipla para avaliação do valor de mercado de apartamentos residenciais em Fortaleza, CE. Ambiente Construído, 19, 89-104.

Oliveira, C. G. & Fontgalland, I. L. (2022). The duality of urban mobility as a heterogeneous phenomenon in the construction of sustainable living space in cities: a look at the inference of poverty in the city of Campina Grande, Brazil. REVISTA INTERDISCIPLINAR E DO MEIO AMBIENTE (RIMA), 4(1), e142-e142.

Oliveira, E. E. d. (2021). Slow Cities: uma experiência da contemporaneidade. Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online), 19, 1-9. https://doi.org/10.11606/1984-4506.risco.2021.153236

Oliveira, G. B. (2002). Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. Revista da FAE, 5(2). https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/477/372

Oliveira, L. Y. Q. D. & Borges, P. P. (2017). O direito à cidade e o desenvolvimento local como base para a humanização do espaço urbano. *Interações (Campo Grande)*, *19*, 739-755. https://doi.org/10.20435/inter.v19i4.1630

Oliveira, M. D. S., & SILVA, J. D. (2016). Um olhar geográfico sobre a historia de João Pessoa. 18º Encontro Nacional de Geógrafos.

ONU (2020). A ONU e o Meio Ambiente. Recuperado em 21 janeiro 2023, de https://brasil.un.org/pt-br/91223-onu-e-o-meio-ambiente

ONU (2022). Recuperado em: 24 Janeiro 2022, de https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-populacao-mundial-sera-68-urbana-ate-2050

ONU BRASIL (S.D). Recuperado em 21 janeiro 2023, de https://brasil.un.org/pt-br/about/about-the-un

Paraíba Total (2021) Recuperado em 07 Junho 2022, de https://www.paraibatotal.com.br/2021/12/20/veja-as-vantagens-de-investir-em-imoveis-em-cabedelo-pb/

Paz, J. V. & Garabini, V. M. B. (2016). A gestão democrática das políticas urbanas como viés para a efetivação do bem-estar coletivo. Revista Jurídica Direito, Sociedade e Justiça, 3(3).

Pereira, É. F., Teixeira, C. S. & Santos, A. D. (2012). Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. *Revista brasileira de educação física e esporte*, *26*, 241-250.

Pereira, E. M. (2006). Demandas Populares no Planejamento das Cidades: Redefinição do papel das cidades, Democratização e Governança Urbana. *O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios. Salvador: EDUFBA*.

Pereira, F. M. S., Araújo, S. H. & Cunico, C. (2019). O Risco Ambiental Do Município De Cabedelo, Localizado na Região Metropolitana de João Pessoa–Pb. Revista GeoUECE (online), 8(14), 214-224. https://revistastestes.uece.br/index.php/GeoUECE/article/view/1505/5745

Pereira, V. H. & Carvalho, H.A (2020). Desenvolvimento de questionário de avaliação da implantação da política nacional de mobilidade urbana nos municípios brasileiros. Brazilian Journal of Development, Curitiba, 6(12), 102774-102798. http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/handle/1/4899

Petrucci, J. (2007). Gestão democrática da cidade: delineamento constitucional e legal. In: DALLARI, Adilson Abreu; DI SARNO, Daniela Campos Libório (Coord.). Direito Urbanístico e Ambiental. Belo Horizonte: Fórum. p. 183-212.

Pieterse, Jan N. (2010), Development Theory:Deconstructions/Reconstructions, 2nd ed. London, UK: Sage.

Pinheiro, O. M. (2012). Plano diretor e gestão urbana. 2. ed. reimp. – Florianópolis : Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília] : CAPES : UAB, 2012.128p. : il.

Pires, A. C. M. & Pires, L. R. G. M. (2016). Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade. *São Paulo: Ponto e Linha*, *2*.

Plano Diretor. LC 20 (2006). Define o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - Cabedelo, PB Recuperado em 07 Junho 2022, de https://cabedelo.pb.gov.br/plano-diretor/

Pobric, A., & Robinson, G.M. (2019). Recent urban development and gentrification in post-Dayton Sarajevo, Bosnia and Herzegovina. Cities.

Prefeitura de João Pessoa (s.d.). Recuperado em 21 janeiro 2023, de https://turismo.joaopessoa.pb.gov.br/um-pouco-da-sua-historia/#:~:text=Chamada%20de%20%E2%80%9CCidade%20Real%20de,Capim%2C%20no%20bairro%20do%20Varadouro.

PTB na Câmara. (2017). Recuperado em 05 de Agosto 2022, de http://www.ptbnacamara.com.br/index.php/blog/2017/02/wilson-filho-dnit-vai-iniciar-3a-faixa-da-br230-entre-cabedelo-e-oitizeiro-em-fevereiro

Ribeiro, T. (2018). Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil / Gentrification: conceptual and practical aspects of its verification in Brazil. Revista de Direito da Cidade, 10(3), 1334-1356. doi:https://doi.org/10.12957/rdc.2018.31328

Rocha, E. (2008). A Constituição Cidadã e a institucionalização dos espaços de participação social: avanços e desafios. VAZ, Flávio Tonelli, 20, 131-148.

Ruidiaz-Gómez, K. S., & Cacante-Caballero, J. V. (2021). Desenvolvimento histórico do conceito de Qualidade de Vida: uma revisão da literatura. *Revista Ciencia y cuidado*, *18*(3), 86-99.

Sampieri, R.H, Collado, C.F. & Baptista, M. D. P. (2013). Metodologia de pesquisa. Porto Alegre: Penso.

Sandroni, P. (2008). *O Cepac (Certificado de Potencial Adicional de Construção) como instrumento de captação de mais valias urbanas e financiamento de grandes projetos urbanos*.

Santo, S. M. (2003). O desenvolvimento urbano em Feira de Santana (BA). *Sitientibus*, (28).

Santos, M. (1993). A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec,

Saquet, M. A., & Sposito, E. S. (Eds.). (2009). *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos* (pp. 73-94). Editora expressão popular.

Saravia, E. (2006). Introdução à teoria da política pública. Políticas públicas: coletânea. Brasília: ENAP, 1, 28-29.

Sauerbronn, J. F. R., Cerchiaro, I. B., & Ayrosa, E. A. T. (2011). Uma discussão sobre métodos alternativos em pesquisa acadêmica em marketing. *Gestão e Sociedade*, *5*(12), 254-269.

Schively, C. (2007). Understanding the NIMBY and LULU phenomena: reassessing our knowledge base and informing future research J. Plann. Lit. 21 255–66

Schnake-Mahl, A. S., Jahn, J. L., Subramanian, S. V., Waters, M. C., & Arcaya, M. (2020). Gentrification, Neighborhood Change, and Population Health: a Systematic Review. Journal of Urban Health, 97(1), 1–25. https://doi.org/10.1007/s11524-019-00400-1

SDH/PR - Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (2013) Direito a Moradia Adequada. Brasília. Recuperado em 10 Julho 2022, de https://www.gov.br/mdh/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/old/cndh/relatorios/relatorio-g.t-moradia-adequada

Seabra, O.C.L (2004). Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. *Revista Cidades*, *1*(2). p. 181-206

Seabra, O.C.L (2011). De cidade à Metrópole. *Revista Geografares (*9). jul./Dez. p.49-79. ISSN 2175 -3709

SECOM (2021). Site Prefeitura de Cabedelo.Projeto de urbanização de toda a orla cabedelense. Recuperado em 28 janeiro 2023, de https://cabedelo.pb.gov.br/prefeitura-de-cabedelo-apresenta-projeto-de-urbanizacao-de-toda-a-orla-cabedelense/

SECOVI. (2021) Anuário do Mercado Imobiliário.p.20

Sen, Amartya & Anand, Sudhir (1990), ‘‘The Concept of Human Development,’’ Background Paper for the Human Development Report 1990. New York, NY: Human Development Report Office.

Shaw, A. W. (1912). Some problems in market distribution. *The Quarterly Journal of Economics*, *26*(4), 703-765.

Silva, H. M. B. (1997). *Terra e Moradia: que papel para o município. São Paulo, 1997* (Doctoral dissertation, Tese (Doutorado em Engenharia Civil)-Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Paulo).

Silva, R. C. N. D. (2016). A revitalização do Centro Histórico de João Pessoa: uma estratégia para a reprodução do capital (Doctoral dissertation, Universidade de São Paulo).

Silva-klausps, K. P., & Sauerbronn, J. F. R. (2021) Sistemas de Marketing, Mercados, Bem-Estar e Qualidade de Vida: Uma Análise dos Últimos 20 anos de Pesquisa sobre Bem-Estar e Qualidade de Vida em Macromarketing.

Sirgy, M. J., Lee, D. J., Grzeskowiak, S., Yu, G. B., Webb, D., El-Hasan, K., ... & Kuruuzum, A. (2010). Quality of college life (QCL) of students: Further validation of a measure of well-being. *Social Indicators Research*, *99*, 375-390.

Smith, Adam. (1776). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations. Raleigh, N.C.: Alex Catalogue.

Smith, N. C. & Cooper-Martin, E. (1997). Ethics and target marketing: The role of product harm and consumer vulnerability. *Journal of marketing*, *61*(3), 1-20.

Smith, Neil. (1996). The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city. Londres, Routledge.

Smith, Neil. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. Antipode 34, 427-450.

Souza, M. C. D. C. (2021). O Estado e o turismo no Brasil: análise das políticas públicas no contexto da pandemia da COVID-19. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, *15*.

Stake, R.E. (2011). Pesquisa Qualitativa: estudando como as coisas funcionam. Porto Alegre: Penso.

Sürücü, Ç., Bekar, A., Yozukmaz, N., & Gövce, A. M. (2015). The concept of cittaslow as a marketing tool for destination development: the case of Mugla, Turkey.

Toli, A.M.& Murtagh, N. (2020). The Concept of Sustainability in Smart City Definitions. Front. Built Environ, 6, 77.

Trauth, E. M., & O'Connor, B. (1991). A study of the interaction between information technology and society: an illustration of combined qualitative research methods. *Information systems research: contemporary approaches and emergent traditions*, 131-144.

Van Criekingen, M. (2005). Atkinson R., Bridge G., eds., Gentrification in a global context. The new urban colonialism. Belgeo, (4), 518. https://doi.org/10.4000/belgeo.12213

Vieira, A. & Tibola, F. (2005). Pesquisa qualitativa em marketing e suas variações: trilhas par pesquisas futuras. Revista de Administração Contemporânea, 9 (2), 9-33.

Villaca, F. J. M. (2010). Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In O processo de urbanização no Brasil.

Vinuto, J. (2014). A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. Temáticas, 22(44), 203-220.

Weber, M. (1949).The methodology of the social sciences. Glencoe: Free Press.

Welter, I.P & Pires, M.C. (2010). O direito à Cidade Sustentável. In: Unoesc & Ciência – ACSA, Joaçaba, v. 1. n. 1. jan-jun. p. 63-70

WHOQOL Group (1994). Development of the WHOQOL: Rationale and current status. *International Journal of Mental Health*, *23*(3), 24-56.

Wikipedia. Ilha da areia vermelha. Recuperado em 16 julho 2022, de https://pt.wikipedia.org/wiki/Parque_Estadual_Marinho_de_Areia_Vermelha

Wilkie, W. L., & Moore, E. S. (1999). Marketing's contributions to society. Journal of marketing, 63(4_suppl1), 198-218.

Wilkie, W. L., & Moore, E. S. (2012). Expanding our understanding of marketing in society. Journal of the Academy of Marketing Science, 40, 53-73.

Yang, P. (2016) URBEM - Bairros social e economicamente mistos geram riqueza para todos. Recuperado em 186 julho 2022, de: https://www.urbem.org.br/nimby-e-politica-urbana

ZUKIN, S. (1995). The Cultures of Cities , Blackwell, London.