

An aerial photograph of a city grid, likely João Pessoa, Brazil, showing a dense pattern of buildings and streets. A semi-transparent blue overlay covers the top half of the image. A white horizontal bar is positioned across the middle, containing the main title and subtitle in black text. The author's name and orientation are listed at the bottom in white text.

APROXIMAÇÕES E DISTANCIAMENTOS ENTRE FRAGMENTOS INTRAURBANOS:

O ALTIPLANO "NOBRE" E A COMUNIDADE DO TIMBÓ,
EM JOÃO PESSOA - PB

CARLOS HENRIQUE RIBEIRO SALVIANO
ORIENTAÇÃO DE PAULA DIEB MARTINS

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

CARLOS HENRIQUE RIBEIRO SALVIANO

APROXIMAÇÕES E DISTANCIAMENTOS ENTRE FRAGMENTOS INTRAURBANOS:

○ "Altiplano nobre" e a comunidade do Timbó, em João Pessoa - PB.

Monografia apresentada ao curso de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Federal da Paraíba, como requisito para a obtenção do
grau de bacharel em Arquitetura e Urbanismo

Orientação: Profª Drª Paula Dieb Martins

João Pessoa - PB, 23 de março de 2026

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

S184a Salviano, Carlos Henrique Ribeiro.

Aproximações e distanciamentos entre fragmentos
intraurbanos: O Altiplano "nobre" e a comunidade do
Timbó, em João Pessoa-PB / Carlos Henrique Ribeiro
Salviano. - João Pessoa, 2026.

182 f.

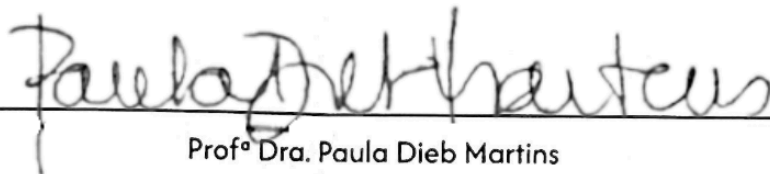
Orientação: Paula Dieb Martins.
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Espaço urbano; Timbó; Altiplano nobre;
Segregação. I. Martins, Paula Dieb. II. Título.

UFPB/BSCT

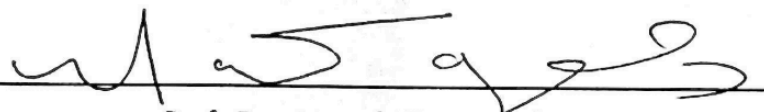
CDU 72(043.2)

BANCA EXAMINADORA



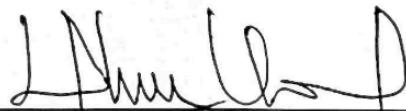
Profª Dra. Paula Dieb Martins

Orientadora



Profª Dra. Marcelle Trigueiro de Araujo Morais

Avaliadora Interna



Profª Dra. Wynna Carlos Lima Vidal

Avaliadora Interna

Trabalho aprovado em 06 de abril de 2026

Ao seu Tita, meu pai, e à dona Edivânia, minha mãe, que, sob muito sol, ergueram o caminho que me trouxe até aqui, à sombra; e aos meus grandes amores, dona Neném e seu Antônio Ribeiro (in memoriam), que reconheceram o arquiteto e urbanista em mim antes mesmo que ele existisse,

Dedico.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Deus justo, bom e todo-poderoso.

Aos meus pais, seu Tita e dona Edivânia, por me darem não apenas a vida, mas por buscarem me formar como um homem íntegro e abrirem mão de tantos sonhos para que os meus se realizassem.

À minha irmã e grande mulher, Beatriz, em quem sempre depositarei toda a minha admiração e amor.

Aos meus avós, Maria das Dores Salviano, Antônio Ribeiro, Rivaldo Alves de Araújo (in memoriam) e dona M^a do Socorro B. Ribeiro, grandes amores da minha vida.

Às minhas tias queridas, Damiana (in memoriam), Goretti e Marilene.

Aos verdadeiros amigos, minhas almas gêmeas, que comigo dividiram lágrimas e sorrisos ao longo dos anos, e que sempre terão meu amor enquanto em mim houver vida. Dedico uma gratidão muito especial a estas grandes mulheres: Isabel Diniz, Islla Scavuzzi, Joseliany Guedes, Laís Vilar, Lícia Medeiros, Marya Fernnanda, Miriely Santos e Nycole Leandro.

À Jeane Araújo, alicerce de um amor inesgotável, que me lembra de que lar é onde somos aceitos e amados como realmente somos.

A Julio, meu melhor amigo.

À Paula Dieb, por ser muito mais que uma orientadora excepcional — guia, amiga, conselheira e inspiração constante; assim como às notáveis docentes Wynna Vidal e Marcele Trigueiro, por gentilmente aceitarem compor a banca examinadora, oferecendo não apenas seu tempo e conhecimento, mas também sua generosidade e olhar crítico. São três inspirações que sempre fizeram meus olhos brilharem e que me mostraram, com sabedoria e sensibilidade, a grandeza do ofício de ensinar. Que um dia eu seja um professor com ao menos a metade do brilho, da dedicação e da humanidade que ambas irradiam.

A todas as professoras e professores que tive ao longo da vida, em especial os de arquitetura, e aos demais profissionais que fazem o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPB, por se dedicarem à formação de indivíduos pensantes e críticos.

Aos que lutam incansavelmente pelo fim das desigualdades e acreditam, com fé, na educação pública, gratuita e de qualidade.

RESUMO

Este trabalho investiga as conexões e as discontinuidades entre fragmentos intraurbanos, tendo como objetos o “Altiplano nobre”, no bairro Altiplano Cabo Branco, e a comunidade do Timbó, no bairro dos Bancários, em João Pessoa – PB. Inserido no debate sobre a produção e reprodução do espaço urbano sob a lógica capitalista, o estudo parte da compreensão de que tais processos intensificam a segregação socioespacial, materializando desigualdades e fragmentações no tecido urbano. Seu objetivo consistiu em compreender as relações socioespaciais estabelecidas em contextos heterogêneos, identificando (des)articulações entre os fragmentos analisados e seus respectivos bairros, que são adjacentes. Para tanto, adotou-se como base teórico-metodológica a tríade lefebvriana de produção do espaço, com análise das dimensões do espaço concebido, percebido e vivido. Na concepção das análises, no âmbito do espaço percebido, utilizou-se o procedimento da deriva e a análise da imagem da cidade; no espaço concebido, investigou-se instrumentos normativos e aspectos da morfologia urbana; e no espaço vivido, analisaram-se as dinâmicas de apropriação e os aspectos de urbanidade. Os resultados revelam que, ainda que o Altiplano disponha de melhores equipamentos de infraestrutura, apresenta uma menor intensidade de usos e interações sociais, importantes impulsionadores de urbanidade. Em contraste, a comunidade do Timbó, apesar das carências infraestruturais, manifesta uma dinâmica social mais ativa entre seus moradores. Conclui-se que as disparidades no tratamento dado pelas instâncias públicas e agentes privados reforçam a diferenciação desses

fragmentos no espaço, com a marginalização de áreas periféricas em detrimento da valorização de setores nobres, embora ambos compartilhem vulnerabilidades comuns, como o convívio com o medo e a influência direta de agentes externos na produção do espaço.

Palavras-chave: Produção do espaço urbano; comunidade do Timbó; Altiplano “nobre”; segregação socioespacial; urbanidades; interfaces intraurbanas.

ABSTRACT

This study investigates the connections and discontinuities between intra-urban fragments, focusing on the “noble Altiplano,” in the Altiplano Cabo Branco neighborhood, and the Timbó community, in the Bancários neighborhood, in João Pessoa, PB. Situated within the debate on the production and reproduction of urban space under capitalist logic, the research is grounded in the understanding that such processes intensify socio-spatial segregation, materializing inequalities and fragmentations within the urban fabric. Its objective was to understand the socio-spatial relations established in heterogeneous contexts, identifying (dis)articulations between the analyzed fragments and their respective neighborhoods, which are adjacent. To this end, the study adopts as its theoretical-methodological basis the Lefebvrian triad of the production of space, analyzing the dimensions of conceived, perceived, and lived space. In the analytical framework, within the scope of perceived space, the *dérive* method and the analysis of the image of the city were employed; in conceived space, normative instruments and aspects of urban morphology were examined; and in lived space, dynamics of appropriation and aspects of urbanity were analyzed. The results reveal that, although Altiplano has better infrastructure and urban facilities, it presents a lower intensity of uses and social interactions, which are important drivers of urbanity. In contrast, the Timbó community, despite its infrastructural deficiencies,

exhibits a more active social dynamic among its residents. It is concluded that disparities in the treatment provided by public authorities and private agents reinforce the differentiation of these fragments in space, with the marginalization of peripheral areas to the benefit of high-value sectors, although both share common vulnerabilities, such as the experience of fear and the direct influence of external agents in the production of space.

Keywords: Production of urban space; Timbó community; “noble” Altiplano; socio-spatial segregation; urbanity; intra-urban interfaces

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Cartograma de localização dos objetos de estudo.....	19
Figura 02 - Planta da Restituição da Bahia, por João Teixeira Albernaz, 1631.....	29
Figura 03 - Pontes rodoviárias ligando diferentes setores.....	42
Figura 04 - Retrato de interfaces simbólicas	42
Figura 05 - Representação conceitual da possível configuração dos fragmentos.....	45
Figura 06 - Altiplano “Nobre”	63
Figura 07 - Parque das Três Ruas, Bancários, João Pessoa-PB.....	65
Figura 08 - Linha do tempo com os principais marcos do Altiplano “nobre” e da comunidade do Timbó.....	67
Figura 09 - Demarcação do Altiplano “nobre”.....	68
Figura 10 - Demarcação do Timbó I e Timbó II.....	72
Figura 11 - Cartograma de população por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	75
Figura 12 - Cartograma de grupo racial predominante por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	76
Figura 13 - Cartograma de tipologia intraurbana de classe por concentração urbana no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	78
Figura 14 - Cartograma de áreas de risco ambiental no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	79
Figura 15 - Cartograma de distribuição de equipamentos de saúde e ensino no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	80
Figura 16 - Cartograma de equipamentos de mobilidade no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	82
Figura 17 - Desenhos feitos durante a deriva na comunidade do Timbó.....	89
Figura 18 - Percurso realizado posteriormente à deriva na comunidade do Timbó, com auxílio do Google Street View.....	90
Figura 19 - Desenhos feitos durante a deriva no Altiplano “nobre”.....	92
Figura 20 - Percurso realizado posteriormente à deriva no Altiplano “nobre”, com auxílio do Google Street View.....	93
Figura 21 - Montagem conceitual de palavras que representam as sensações no percurso.....	93
Figura 22 - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), na comunidade do Timbó.....	98
Figura 23 - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), no Altiplano “nobre”.....	99
Figura 24 - Cartograma do processo de parcelamento do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	111
Figura 25 - Cartograma do processo de ocupação do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	112
Figura 26 - Cartograma do parcelamento do solo atual na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	113

Figura 27 - Cartograma da hierarquia viária na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	115
Figura 28 - Cartograma das curvas de nível na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	116
Figura 29 - Cartograma das áreas verdes na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	118
Figura 30 - Cartograma de cheios e vazios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	120
Figura 31 - Cartograma de gabarito dos edifícios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	122
Figura 32 - Edificações na comunidade do Timbó, antes da pavimentação de todas as ruas.....	124
Figura 33 - Edificações no Altiplano “nobre”.....	124
Figura 34 - Cartograma de uso e ocupação do solo na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”.....	125
Figura 35 - Sinalização de parada de ônibus no Altiplano “nobre”.....	127
Figura 36 - Sinalização de parada de ônibus na comunidade do Timbó.....	128
Figuras 37 e 38 - Representações dos sinais de pessoas utilizando os espaços públicos no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente.....	132
Figuras 39 e 40 - Representações dos sinais de diversidade de perfis no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente.....	134
Figuras 41 e 42 - Representações dos sinais de interação entre espaços públicos e privados no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente.....	135
Figura 43 - Representação dos sinais de diversidade de modos de deslocamento no Timbó.....	136
Figura 44 - Representação dos sinais de diversidade de modos de deslocamento no Altiplano “nobre”.....	137
Figuras 45 e 46 - Representações dos sinais de pessoas interagindo em grupos no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente.....	138
Figura 47 - Representação dos sinais de traços da vida cotidiana no Timbó.....	138
Figura 48 - Representação dos sinais de traços da vida cotidiana no Altiplano “nobre”.....	139
Figura 49 - Desenho de observação realizado na comunidade do Timbó.....	141
Figura 50 - Desenho de observação realizado no Altiplano “nobre”.....	141
Figura 51 : Notícia acerca do “desenvolvimento” no Altiplano “nobre”.....	145
Figura 52 : Nota publicitária de construtora acerca do bairro Altiplano.....	146
Figuras 53, 54, 55 : Diferentes formas de apropriação na comunidade do Timbó.....	147

LISTA DE SIGLAS E ABREVIações

BCB	Subzona B do Cabo Branco	ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
BNH	Banco Nacional de Habitação	ZH-1	Zona Habitacional 1
BR-230	Rodovia federal (BR = Brasil Rodovia)	ZH-4	Zona Habitacional 4
CCB	Subzona C do Cabo Branco	ZNA	Zona Não Adensável
CBD	<i>Central Business District</i>	ZPA	Zona de Proteção Ambiental
CMEI	Centro Municipal de Educação Infantil	ZR3	Zona Residencial 3
CNEFE	Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos		
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística		
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo		
PDMJP	Plano Diretor Municipal de João Pessoa		
PMJP	Prefeitura Municipal de João Pessoa		
SAA	Setor de Amenização Ambiental		
SEMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana		
SEPLAN	Secretaria de Planejamento (João Pessoa)		
SRE	Setor Residencial Especial		
STF	Supremo Tribunal Federal		
TJPB	Tribunal de Justiça da Paraíba		
UFPB	Universidade Federal da Paraíba		
ZAP	Zona Adensável Prioritária		
ZCS-3	Zona de Comércio e Serviços 3		
ZEP 2	Zona Especial de Preservação 2		

LISTA DE APÊNDICES

APÊNDICE A - Cartograma de localização dos objetos de estudo.....	162
APÊNDICE B - Demarcação do Altiplano “nobre”	163
APÊNDICE C - Demarcação do Timbó I e Timbó II.....	164
APÊNDICE D - Cartograma de população por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	165
APÊNDICE E - Cartograma de grupo racial predominante por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	166
APÊNDICE F - Cartograma de tipologia intraurbana de classe por concentração urbana no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	167
APÊNDICE G - Cartograma de áreas de risco ambiental no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	168
APÊNDICE H - Cartograma de distribuição de equipamentos de saúde e ensino no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	169
APÊNDICE I - Cartograma de equipamentos de mobilidade no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó.....	170
APÊNDICE J - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), na comunidade do Timbó.....	171
APÊNDICE K - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), no Altiplano “nobre”	172
APÊNDICE L - Cartograma do processo de parcelamento do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	173
APÊNDICE M - Cartograma do processo de ocupação do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	174
APÊNDICE N - Cartograma do parcelamento do solo atual na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	175
APÊNDICE O - Cartograma da hierarquia viária na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	176
APÊNDICE P - Cartograma das curvas de nível na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	177
APÊNDICE Q - Cartograma das áreas verdes na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	178
APÊNDICE R - Cartograma de cheios e vazios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	179
APÊNDICE S - Cartograma de gabarito dos edifícios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	180
APÊNDICE T - Cartograma de uso e ocupação do solo na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”	181

SUMÁRIO

01	INTRODUÇÃO	15	03	ABORDAGENS METODOLÓGICAS	52	05	DECOMPONDO AS PARTES PARA ENTENDER O TODO	84
							5.1 O Espaço Percebido	85
							5.2 O Espaço Concebido	103
							5.2.1 A legislação urbanística	105
							5.2.2 Os elementos da morfologia urbana	109
							5.3 O Espaço Vivido	129
							5.4 A composição de uma perspectiva: pensando em 3 dimensões	142
02	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	27	04	CONTEXTO DA PESQUISA	58			
	2.1 A produção e a reprodução do espaço urbano desigual brasileiro	28		4.1 Os fragmentos na cidade	59			
	2.2 Limites e possibilidades na análise de interfaces intraurbanas	37		4.2 Fragmento 01: O “altiplano nobre” no bairro Altiplano Cabo Branco	68			
	2.3 Urbanidades, fronteiras e (des)conexões socioterritoriais	45		4.3 Fragmento 02: A comunidade do Timbó no bairro Bancários	71			
				4.4 Quem vive nos fragmentos?	74			
						06	CONSIDERAÇÕES FINAIS	150
						07	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	156

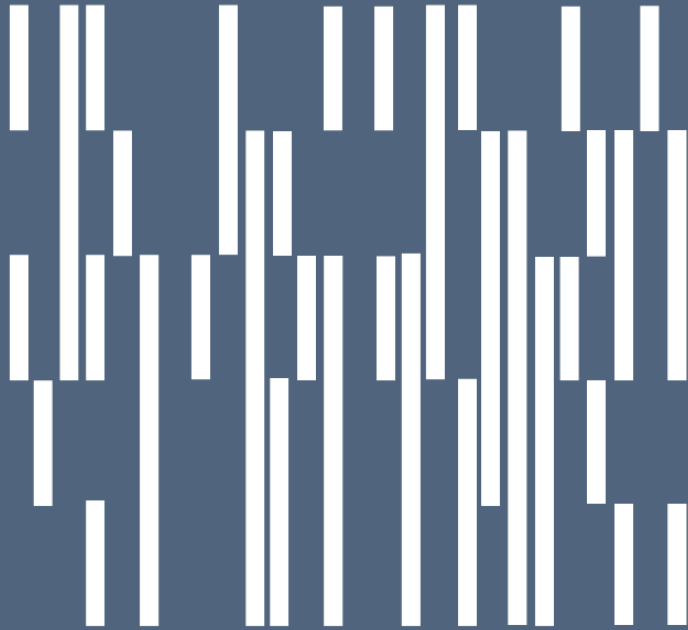
PRÓLOGO

A cidade é como um jogo de xadrez. Um jogo complexo, que só pode ocorrer com a articulação de suas partes, diferentes e inseparáveis: o tabuleiro e as peças. Um tabuleiro inerte nada vale sem as peças. Estas, por sua vez, só se movem sobre ele e sob o rigor das regras. Dominam uma superfície fragmentada entre pretos e brancos, sustentando-se precisamente pela existência desses opostos.

Contudo, esses elementos não se distribuem de maneira equilibrada. A cidade não apenas abriga essa disparidade, como a (re)produz, convertendo a desigualdade na regra fundamental da partida. Sob essa lógica, os agentes dominam esse território conforme seus interesses e possibilidades, almejando — consciente ou involuntariamente — alcançar posições de vantagem em um campo viciado.

Compreender a cidade exige, portanto, saber ver, refletir e contestar: identificar suas contradições, seus movimentos e seus atores, questionando quem joga, quem define as normas e quem é colocado em desvantagem. É um sistema que, embora limitado pelas bordas do tabuleiro, constrói suas formas através do conflito, da dominação e da apropriação constante desse espaço.

Esta pesquisa busca entender essas formas, percorrendo as fissuras que as separam e as interfaces que as unem, não para encerrá-las, mas para torná-las visíveis.



01

INTRODUÇÃO

A cidade é um organismo dinâmico e multifacetado, que está em constante transformação e é moldada pelos modos de vida e relações sociais, que se traduzem em diferentes dimensões e escalas. As cidades são, segundo Santos, Vogel e Mello (1981, p. 7), as “concretizações de modelos culturais, [que] materializam momentos históricos e se desempenham como podem, tendo de comportar conflitos e conjugações que se armam e desarmam sem parar e em muitos níveis”. Ao buscar definir o espaço urbano, identificam-se diversas particularidades que permitem afirmar que a ele são inerentes as dimensões da vida, constituídas ao longo de um processo histórico, no qual o urbano se apresenta como causa e consequência de si mesmo. Carlos (2007, p. 11) acrescenta:

O espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela condição, meio e produto da ação humana – pelo uso – ao longo do tempo. Esse sentido diz respeito à superação da ideia de cidade reduzida à simples localização dos fenômenos (da indústria, por exemplo), para revelá-la como sentido da vida humana em todas as suas dimensões – de um lado, enquanto acumulação de tempos, e de outro, possibilidade sempre renovada de realização da vida. Assim, a cidade se realizaria também, como lugar do possível. (Carlos, 2007, p. 11).

Dessa forma, colocada a relação entre a cidade e os agentes que a constituem, é possível afirmar que o espaço urbano é um produto de relações socioespaciais que se materializam no território e podem ser percebidas por meio das paisagens. Isso dialoga com os apontamentos de Carlos (2007, p. 21), que menciona que: “ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática socioespacial”. Portanto, desenham-se novos modos de apreender relações entre determinados grupos e territórios dentro da cidade, que vão além dos aspectos espaciais, evidenciando dinâmicas diversas em espaços intraurbanos, a depender da escala de análise.

Convém destacar que a produção e a reprodução da cidade sob a lógica capitalista promovem e evidenciam, dentre outros, o fenômeno da segregação socioespacial, um problema recorrente, que se inscreve no tecido urbano e está associado a diversos processos e camadas, refletindo desigualdades e fragmentações do território. Segundo Cenci e Seffrin (2019, p. 420), o sistema capitalista é reprodutor de irreparáveis distorções sociais que são evidenciadas

no espaço urbano. Segundo os mesmos autores (2019, p. 424), pautar essa problemática conduz ao aparecimento de um ideário de território demarcado, cercado, fisicamente ou não, que estabelece o lugar de cada elemento daquele espaço. Contudo,

Não é apenas a separação de territórios e classes sociais que caracteriza a segregação. Ademais de representar um recorte de classe, faixa etária ou raça, outra face da segregação também é expressa pela separação havida entre os locais de trabalho e os locais de moradia, ou seja, há uma nítida separação das funções de trabalhar e morar no contexto das cidades. (Cenci & Seffrin, 2019, p. 424)

Essa fragmentação socioespacial, que decorre da intensificação da segregação, pode ser investigada a partir de diferentes abordagens — como as formuladas por Lefebvre (1989), Santos (1990), Guzmán e Hernández (2013), Sposito (2011), entre outros. Nesse sentido, é essencial não desvincular as matrizes que constituem tal fenômeno, evidenciando seus planos analíticos, tal como propõem Sposito e Sposito (2020). Essa postura evita que processos frequentemente articulados, mas conceitualmente distintos — como segregação, separação e fragmentação — sejam

confundidos, além de permitir uma delimitação mais precisa do campo e dos agentes envolvidos na análise do espaço.

Além de polissêmico, Sposito e Sposito (2020, p. 4) qualificam a fragmentação socioespacial como um conceito multidimensional, uma vez que “pode ser abordado a partir de várias naturezas de diferenças e formas de separação no espaço. Não sem razão, então, a ele associam-se vários adjetivos.” Articulam-se, pois, ao conceito diferentes escalas, limites, efeitos, contextos históricos, bases culturais, transformações sociais e outras dimensões que se somam à complexa expressão pautada.

Ainda à luz da questão socioespacial - que envolve as desigualdades e a segregação - coloca-se em cena a necessidade de analisá-la a partir de outro importante fenômeno, do qual também é possível compreender e conceber o espaço urbano: a urbanidade. Embora seu conceito seja multifacetado e definido de maneiras distintas por diversos autores — como Trigueiro (2012), Saboya (2011), Rheingantz (2012), Figueiredo (2012), Krafta (2012), entre outros —, é comum entendê-la como aquilo que “vem da cidade, da

rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo. [...] estaria precisamente nesse modo de apropriação da situação pelas pessoas, seja na escala do edifício, seja na escala da cidade.” (Aguiar, 2012, p. 273).

Tendo os corpos e os comportamentos como parâmetros, a escala de análise voltada para a urbanidade assume novas dimensões, dando espaço para o que Jan Gehl (2013) descreve como “a escala humana” — essa forma de perceber a cidade sob os olhos do pedestre. A urbanidade, em sua diversidade, “está associada a um ethos urbano, uma condição para a vida coletiva” (Aguiar & Netto, 2012, p. 20), e sua relevância reside, portanto, em tornar o mais plena possível a relação do homem com o espaço — e vice-versa.

Nessa perspectiva, a cidade — território e organismo — é também marcada pela problemática da diferenciação espacial, o que pode fragilizar a base do *ethos* ao qual a urbanidade é associada e, conseqüentemente, comprometer a relação homem-cidade. Caracterizar espaços diferenciados e seus produtos — os fragmentos

urbanos — exige abordar os processos que lhes conferem forma, que são múltiplos, complexos e específicos.

À luz do exposto, toma-se como objeto para este trabalho o espaço intraurbano de João Pessoa - PB. De acordo com Lavieri et al. (1992), a cidade, fundada no século XVI, preservou sua configuração espacial inicial — de aproximadamente 5,84 km² — limitada ao redor do núcleo original de ocupação até o começo do século XX. Sua expansão urbana ocorreu de maneira fragmentada, resultando, mais tarde, no parcelamento e ocupação de áreas direcionadas, principalmente, para as zonas leste e sul. Esse processo resultou no surgimento de bairros e outras estruturas urbanas através de dinâmicas mais particulares.

No contexto urbano atual, materializam-se problemáticas diversas, como desigualdades socioespaciais sinalizadas no tecido urbano, que expõem contrastes marcantes no uso e apropriação do espaço, sobretudo nas interfaces entre áreas de alto padrão e territórios socialmente vulneráveis e precários. Segundo Fernandes (2013, p. 189 -190):

A combinação entre desigualdade social e uma relativa proximidade geográfica resulta na justaposição de ricos e pobres, formando os espaços descontínuos e fragmentados socialmente. [...] O ‘território’ que é segregado, ou melhor, fragmentado, não necessariamente obedece a sua conceituação político-administrativa, mas diz respeito a espaços formados no âmbito da sociedade civil, ou mesmo ilegalmente. (Fernandes, 2013, p. 189 - 190).

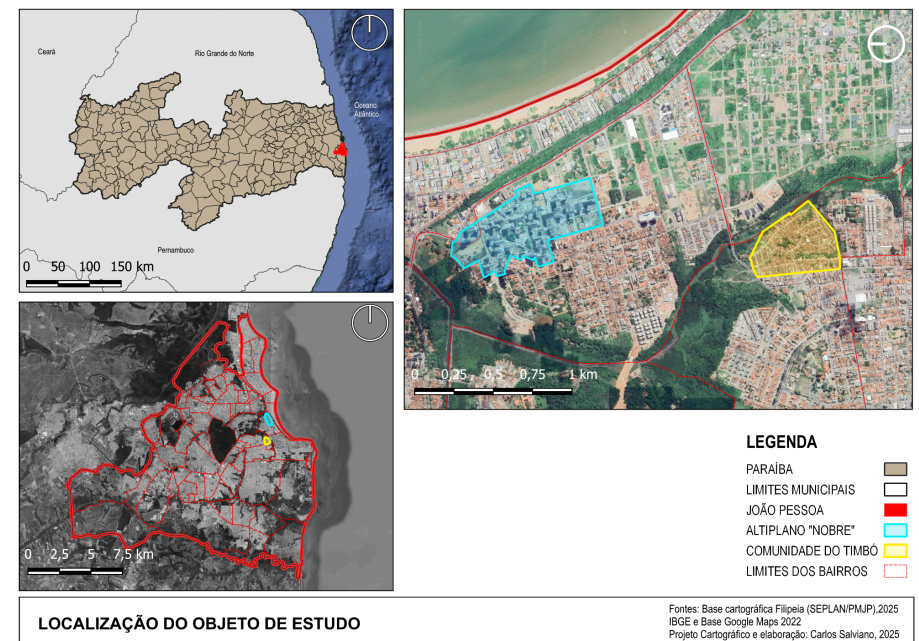
Como exemplar dessa diferenciação socioespacial, recortam-se no tecido urbano de João Pessoa duas estruturas urbanas, fragmentos de dois bairros limítrofes, situados na Zona Sul: a Zona Adensável Prioritária (ZAP), denominada por agentes imobiliários que atuam na área como “Altiplano nobre”, no bairro Altiplano Cabo Branco, e a comunidade do Timbó, delimitada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), localizada no bairro dos Bancários (Fig. 01) (Apêndice A). Essa comunidade apresenta uma acentuada disparidade em termos de paisagem, infraestrutura e morfologia urbana, quando comparada ao restante do bairro no qual está inserida. São diferenças resultantes de processos específicos, com particularidades notáveis, como por exemplo o acentuado

declive devido à proximidade com o Rio Timbó, que delinea e separa a comunidade da porção mais distante do rio, as tipologias construídas, entre outros aspectos. Por outro lado, o Altiplano “nobre” é uma seção de um bairro marcado por fragmentações internas, decorrentes de processos distintos de ocupação, usos, dinâmicas de valorização imobiliária e da própria legislação, com destaque à localização privilegiada do trecho em relação ao restante do bairro. De acordo com Medeiros (2018), o Altiplano “nobre” é a área assim nomeada pelos agentes imobiliários, representando uma poligonal que inclui os principais empreendimentos residenciais do bairro, na qual está inserida a ZAP, estabelecida em 2007 por meio do Decreto Municipal nº 5.844/2007. Embora a autora considere-o um território excedente a essa poligonal, neste trabalho considera-se Altiplano “nobre” o território que corresponde à zona delimitada pela ZAP, em virtude do que o seu estabelecimento e suas prerrogativas imprimem a esse território em relação ao restante do bairro.

Os principais elementos de articulação física entre os dois territórios, compreendendo também as interfaces de seus respectivos

bairros, são o Rio Timbó e a massa vegetal ciliar que acompanha seu percurso. Além disso toma-se como objeto conceitual do trabalho os paradoxos das relações socioespaciais entre territórios de alto padrão construtivo, e áreas socialmente vulneráveis, com ênfase nas contradições que emergem da convivência entre ambos os territórios.

Figura 01 - Cartograma de localização dos objetos de estudo



Fonte: Dados do IBGE (2023; 2024; 2025) e Filipeia - Mapas da cidade (PMJP, 2025); elaboração própria.

O intuito de colocar em observação esses dois territórios não coincide com os limites administrativos dos bairros, pois, de acordo com Lynch (1980, p. 117), “o bairro também pode estar estruturado dentro de si mesmo. Podem existir sub-bairros diferentes no seu interior, mas adaptando-se ao todo” e, portanto, compreendê-los envolve, sobretudo, identificar a natureza de suas diferenças: um sendo um objeto mercadológico; o outro, resultado de processos urbanos de ocupação irregular, com desafios nos processos de regularização, em contraste não só com as áreas de alto padrão que estão próximas, mas também com o setor nobre do bairro dos Bancários, denominado pelos agentes imobiliários, por meio da criação do “parque das três ruas”.

Cabe adicionar que, no bairro do Altiplano Cabo Branco, existem espacialidades similares ao Timbó, como as comunidades Rabo de Galo e São Gabriel (João Pessoa, 2022), igualmente divergentes do Altiplano “nobre” sob os aspectos social e espacial. Para esta pesquisa, contudo, optou-se por estudar a comunidade do Timbó sobretudo em razão de sua delimitação normativa, de modo a

equiparar as escalas de análise e garantir maior rigor comparativo, de modo que ambos os recortes são institucionalizados no zoneamento do uso e ocupação do solo de João Pessoa, o Altiplano “nobre” como ZAP e o Timbó como ZEIS, algo que não ocorre com as comunidades Rabo de Galo e São Gabriel.

Além disso, seus respectivos bairros têm passado por processos recentes de especulação imobiliária, tornando os dois fragmentos passíveis de pressões mercadológicas, que podem se manifestar de maneira desigual em virtude de suas configurações territoriais e socioeconômicas. Essa dinâmica pode vir a evidenciar distintas manifestações frente à expansão do mercado, como também contradições alinhadas à produção capitalista do espaço urbano, revelando como uma mesma lógica de produção do espaço incide de forma diversa e seletiva sobre territórios próximos.

É com o entendimento de que “essa verdadeira terra de ninguém não foi criada por falta de planos e nem de leis” (Maricato, 2011, p. 186), que se coloca em questão a relação dos agentes de cada espaço, os processos de formação, as urbanidades e os

elementos morfológicos que podem vir a elucidar o aparente paradoxo: uma comunidade com aparente alta dinâmica social, mas sem espaço urbanizado adequado, frente a um espaço urbanizado com infraestrutura de alto padrão, porém com aparente baixa dinâmica social. A relação entre os âmbitos social e morfológico é muito importante para essa análise, visto que “não se trata apenas de partir do social para explicar o espaço, mas, ao contrário, é importante também partir do espaço para explicar o social” (Villaça, 2001, p.36).

À luz do exposto, e reconhecendo a complexidade de apreender o espaço urbano de forma holística, especialmente diante da vasta bibliografia que fundamenta diversos métodos e ferramentas de análise, adota-se a tríade lefebvriana — espaço concebido, percebido e vivido — como orientação teórica-metodológica desta pesquisa. Essa escolha se justifica tanto pela possibilidade de compreender a cidade a partir de diferentes óticas quanto pela capacidade desse referencial de articular cada forma de apreensão com conceitos recorrentes nas análises

(sócio)espaciais, como morfologia urbana, urbanidades, imagem da cidade, entre outros.

Para Lefebvre (2013, p.97), o espaço concebido seria o espaço dominante: projetado, planejado e pensado pelos planejadores, engenheiros e “fragmentadores”. É o espaço que se expressa por meio de signos verbais e códigos, e ao qual se associam os aspectos morfológicos definidos por quem organiza e representa a cidade. Trata-se da forma como o espaço é idealizado, normatizado e traduzido por sistemas de representação.

Por sua vez, o espaço vivido é aquele que, segundo Lefebvre (2013, p. 98), é “vivido por meio das imagens e dos símbolos que o acompanham”. É o espaço da experiência cotidiana dos seus usuários — onde se habita, se ocupa, se experimenta e, sobretudo, se domina. Trata-se de um espaço revestido de símbolos, ao qual se vinculam elementos como as formas de ocupar o espaço concebido, o direito à cidade e as urbanidades.

Já o espaço percebido é aquele que articula dimensões do vivido e do concebido. Relaciona-se às práticas sociais e à maneira

como estas se ajustam aos códigos e símbolos presentes na vida urbana. É o espaço onde o sujeito, inserido na dimensão do vivido e no conjunto das práticas cotidianas, incorpora as imposições e dinâmicas da sociedade capitalista (Lefebvre, 2013 apud Alves, 2019).

Cumprе acrescentar que a vasta teoria que contempla os aspectos morfológicos, como apontado por Lamas (1993) e Capel (2002); da imagem da cidade, segundo Lynch (1980) e Cullen (1983); e do cotidiano urbano, conforme Gehl (2013) e Jacobs (1961), constitui um conjunto de abordagens de grande relevância. Essas perspectivas podem ser sobrepostas, orientando análises capazes de caracterizar o espaço urbano de forma abrangente.

Contudo, antes da apreensão dos trechos de análise sob a ótica das referências teóricas nos eixos mencionados, foi realizada a imersão no campo, inicialmente, livre de filtros interpretativos consolidados. Tratou-se de uma etapa prévia ao enquadramento teórico, em que o contato direto com o espaço urbano que se deu sem o domínio completo dos aspectos morfológicos, dos elementos

da imagem da cidade ou das dimensões do cotidiano, importantes atributos definidos pela literatura.

Pretendeu-se, portanto, iniciar o processo investigativo através de uma deriva, ou seja, de uma imersão sem orientação por mapas, sem objetivos claros de início ou fim de trajeto. Como definiu Debord (1958, p. 27), a deriva é:

[...] uma técnica de passagem prematura através de ambientes variados. O conceito de deriva está indissolúvelmente ligado ao reconhecimento de efeitos de natureza psico-geográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico-constructivo, o que a opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio. Uma ou várias pessoas se entregando à deriva renunciam, por um tempo mais ou menos longo, às razões de se deslocar e agir que conhecem nas suas relações, nos seus trabalhos e diversões, para se deixar levar pelas solicitações do terreno e encontros correspondentes.

Esta técnica, portanto, emergiu como uma ferramenta metodológica de imersão nos recortes espaciais a serem analisados, permitindo que, por meio da experiência direta e do “perder-se” no espaço urbano, seja possível alcançar percepções que serão confrontadas e aprofundadas com o referencial teórico adotado

acerca da morfologia urbana, da imagem e do cotidiano dos fragmentos em questão, e sobretudo com a dimensão do espaço percebido.

Ainda, é importante destacar que este estudo não se limitou à identificação de seções urbanas com base em fronteiras rígidas, mas buscou compreender e refletir sobre as articulações de fatores intraurbanos que tornam socialmente distantes territórios que, do ponto de vista geográfico, são próximos. Trata-se de investigar os mecanismos e as práticas que sustentam essas desigualdades, tendo em vista que a cidade se constitui como um espaço em disputa, onde as relações de poder — construídas de forma não espontânea — definem quem tem voz e visibilidade, e quem permanece à margem dos processos decisórios que moldam o pensar e o fazer da cidade.

Nesse ínterim, colocam-se questões centrais e que conduzirão a pesquisa: Como se formaram e como se configuram atualmente essas (des)conexões no espaço urbano? Poderiam os processos históricos de formação e crescimento desses territórios, justificar a atual conjuntura de diferenciação socioespacial? Quais as

semelhanças, diferenças e contradições em termos de urbanidade entre os trechos socialmente vulneráveis e aqueles mais valorizados? Buscou-se, pois, responder às questões colocadas, como também levantar reflexões que abranjam também o papel dos agentes sociais, tecer críticas sobre os processos de (re)produção do espaço urbano e esboçar possíveis instrumentos para a dissolução das problemáticas encontradas.

A proposta deste estudo decorre de inquietações regidas por pautas emergentes no contexto urbano de João Pessoa, especialmente no que diz respeito às desigualdades socioespaciais persistentes e estruturais. Tais desigualdades se manifestam nos contrastes entre o uso e a apropriação do espaço em áreas de alto padrão e em territórios socialmente vulneráveis e precários — como é o caso do recorte espacial conhecido como “Altiplano nobre” e da comunidade do Timbó.

São centrais para a delimitação do tema as recentes mudanças na legislação urbana vigente, bem como os aspectos hegemônicos e contra-hegemônicos que a atravessam. Embora as

desigualdades reveladas venham sendo apontadas por diversos pesquisadores, como Pita (2012), Medeiros (2018) e Martins (2019), entre outros, esta pesquisa ancora-se na necessidade de compreender, sobretudo, a natureza dessas diferenciações socioespaciais e suas relações, analisando as causas e as consequências dos processos que envolvem essa produção desigual do espaço urbano, nos três níveis propostos por Lefebvre (2013), por meio dos quais se pretende construir uma compreensão mais abrangente desses fragmentos.

Deste modo, este trabalho objetivou compreender as relações socioespaciais que se dão em fragmentos urbanos heterogêneos, mais especificamente no trecho do bairro Altiplano Cabo Branco, “Altiplano nobre”, e no trecho do bairro dos Bancários, a comunidade do Timbó, identificando paradoxos e (des)articulações urbanas presentes, entre eles e os bairros em que se situam, vinculados aos processos de segregação socioespacial e dinâmicas de produção desigual do espaço urbano. Para tanto, buscou-se:

- Discutir a noção de urbanidade nos territórios do Altiplano “nobre” e da comunidade do Timbó, e as contradições que emergem dessa relação, articulando-a com os conceitos de morfologia urbana presentes no referencial bibliográfico;
- Investigar em que medida os processos históricos de ocupação e crescimento urbano contribuem para a atual diferenciação socioespacial entre os territórios analisados;
- Caracterizar os aspectos morfológicos, sociais e ambientais de ambos os territórios, destacando suas aproximações e contrastes;
- Visualizar, através da imersão em campo, possíveis reflexos da diferenciação socioespacial entre os dois territórios, utilizando a vivência como categoria de análise somada ao referencial bibliográfico.

Pretendeu-se cumprir esses objetivos por meio de uma abordagem qualitativa e exploratória, utilizando o método dialético — compreendendo o território como uma totalidade social e histórica, mas situando também o papel de cada parte no todo que é

a cidade. Sumariamente, o trabalho desenvolveu-se a partir da articulação entre levantamento e análise bibliográficos, investigação documental, produção cartográfica e imersão/pesquisa de campo, não necessariamente nessa ordem. Os referidos procedimentos metodológicos foram realizados com base nas contribuições teóricas da Produção do Espaço (Lefebvre, 2013), da Morfologia Urbana (Lamas, 1993), da Imagem da Cidade (Lynch, 1980), da Urbanidade (2011, 2012, 2013) e na Deriva (Debord, 1958). Assim, buscou-se articular a fundamentação teórica, as abordagens metodológicas, o contexto empírico, as análises realizadas e as conclusões em uma estrutura organizada em seis tópicos.

A princípio, nesta introdução, apresentam-se a delimitação do problema, a contextualização, as questões e hipóteses da pesquisa, as justificativas, os objetos e objetivos, uma breve sinalização da metodologia e a estrutura do trabalho. Em seguida, apresenta-se a fundamentação teórica, dividida em três eixos principais: A produção e a reprodução do espaço urbano desigual brasileiro; os limites e possibilidades na análise de interfaces intraurbanas; e as

urbanidades, fronteiras e (des)conexões socioterritoriais. Este capítulo buscou situar conceitualmente a problemática, ainda sem aproximação com os objetos empíricos.

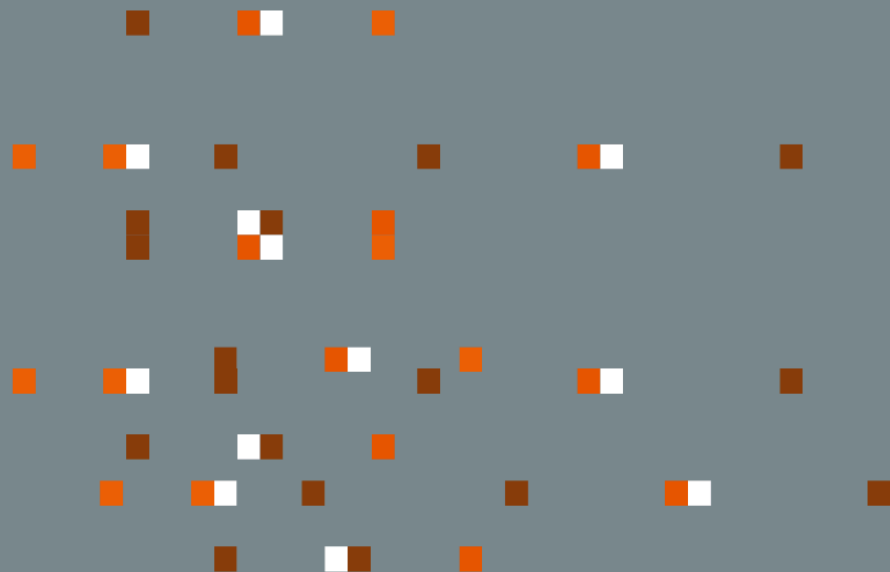
No terceiro capítulo, apresentam-se as abordagens metodológicas de forma mais detalhada, elucidando as ferramentas e posturas adotadas para a realização desta pesquisa, além das categorias de análise utilizadas. O contexto da pesquisa é apresentado em seguida, situando de maneira mais próxima os fragmentos na cidade, com vista ao contexto urbano de João Pessoa, e a apresentação inicial dos objetos empíricos: o Altiplano “nobre” e a comunidade do Timbó.

O quinto capítulo contempla a análise das interfaces entre os territórios contextualizados anteriormente à luz de referencial teórico-metodológico, apresentando os produtos da deriva, a análise dos elementos morfológicos e da imagem dos fragmentos da cidade, bem como as questões do cotidiano que neles se realiza, guiados pela tríade lefebvriana de produção do espaço, sob as dimensões do espaço percebido, concebido e vivido. Ao final deste capítulo,

apresenta-se um panorama sobre a articulação entre os fatores abordados na identificação de aproximações e distanciamentos entre os fragmentos intraurbanos através dos panoramas estudados: social, morfológico e do cotidiano da cidade.

Ainda, a análise dos resultados acompanha discussões acerca da articulação entre territórios fragmentados, abordando as práticas hegemônicas de segregação e a contra-hegemonia, os cenários de resistência, apropriação e reinvenção do espaço, além de discussões sobre cenários possíveis, buscando responder às perguntas colocadas no início do trabalho, e complementando aspectos que aproximam e distanciam os dois fragmentos.

Por fim, nas considerações finais, apresenta-se um panorama geral do trabalho, com reflexões sobre os processos e os resultados, bem como sobre os desafios, dificuldades e possíveis desdobramentos.



02

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, é apresentada a fundamentação bibliográfica, etapa por meio da qual se busca construir a base teórico-metodológica que sustentará as análises subsequentes. O tópico se organiza em três partes: na primeira, se discute a produção e reprodução do espaço urbano desigual brasileiro, oferecendo uma perspectiva histórica e teórico-conceitual dos processos que conformam o espaço urbano contemporâneo. Em seguida, desenvolve-se uma reflexão acerca dos limites e possibilidades no estudo e análise das interfaces intraurbanas, contemplando a definição desses conceitos, suas formas de caracterização e como podem se conformar no espaço urbano. Por fim, aborda-se o tema das (des)conexões socioterritoriais, com ênfase nos conceitos de urbanidade e fragmentação, a fim de tecer noções acerca das dinâmicas que estruturam o cotidiano urbano e evidenciam as múltiplas formas de articulação, ou rupturas, entre diferentes partes da cidade.

2.1 A produção e a reprodução do espaço urbano desigual brasileiro

O espaço urbano é resultado de inúmeros processos históricos e sociais, que foram desencadeados por uma intervenção externa que moldou as formas e funções do território brasileiro ao longo de cinco séculos. É de suma importância, contudo, destacar que antes da invasão europeia em 1500, já existiam complexas formas de ocupação e organização do território pelos povos nativos. A noção de cidade e de espaço urbano, entretanto, foi importada e desenvolvida ao longo do tempo, a partir do sistema de ocupação europeu, que teve início na faixa litorânea, com a preocupação inicial de estabelecer povoados estruturados segundo um traçado moldado exclusivamente por interesses econômicos e por sistemas de dominação.

De acordo com Santos (1993, p.26), “o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas

relações com o mundo exterior”. Eram inúmeras as potencialidades desse vasto território que viria a ser chamado de Brasil, o que formava um cenário favorável para o abastecimento da colônia com matéria-prima nativa, abrindo caminho para aquilo que Holanda (1997, p. 95) considerava ser o mais decisivo instrumento de dominação: a ocupação do território e a criação de cidades. Esse pensamento é apoiado por Santos (1993), que acrescenta:

No começo, a ‘cidade’ era bem mais uma emanção do poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante. [...] a cidade cresceu aqui ‘como flor exótica’, pois sua evolução vai depender da conjunção de fatores políticos e econômicos, e o próprio desenho urbano, importado da Europa, vai ser modificado. (SANTOS, 1993, p.17)

Dessa forma, as primeiras cidades seguiram modelos parecidos de formação, geralmente com a definição de centralidades ou a partir do posicionamento de elementos estratégicos dos quais a matriz urbana se desencadearia, como templos religiosos, alojamentos militares, largos e/ou praças, seguindo também suas respectivas particularidades geográficas. A representação cartográfica de Salvador – Bahia (fig. 02) evidencia esses aspectos:

além de uma matriz urbana regular, importada da Europa e adaptada aos padrões locais, observa-se a presença de diversos desses elementos, como quartéis, zonas de defesa, largos e praças.

Figura 02 - Planta da Restituição da Bahia, por João Teixeira Albernaz, 1631



Fonte: Portal João Sêco Carmona - pesquisa em arquitetura, acesso em: 20 de nov. 2025

Ainda tecendo noções e percepções sobre a cidade, Lynch (1980, p.12) coloca:

A cidade não é apenas um objecto perceptível (e talvez apreciado) por milhões de pessoas das mais variadas classes sociais e pelos mais variados tipos de personalidades, mas é o produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares. (LYNCH, 1980, p. 12)

Essa perspectiva demonstra o protagonismo da ação dos agentes na formação do espaço urbano, colocando-o como produto — nunca concluído, sempre em processo de (re)criação — dessas interações e de suas relações de poder. Diante dessa relação entre o espaço-produto e seus agentes (re)produtores e consumidores, Corrêa (1999) categoriza os agentes produtores do espaço em: proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. A interação entre esses elementos e a forma como se distribuem pelo território delineou um traçado marcado por paisagens distintas e contrastes socioespaciais notáveis, materializados não só no território, mas também nas desigualdades de poder que condicionam o uso e a apropriação do ambiente urbano.

A produção do espaço das cidades, a partir desse panorama,

não ocorreu espontaneamente, mas sim movido por interesses e necessidades diversos, que motivaram a produção de cidades antigas até as atuais, instauradas no solo brasileiro sob profundas mudanças históricas e sociais, que delinearam a formação e o desenvolvimento do espaço urbano ao longo dos séculos, com ênfase nas transformações ocorridas no século XIX, marcadas por importantes reformas, e no século XX, impulsionadas pelo avanço tecnológico.

No século XIX, precisamente na segunda metade, ocorreram reformas urbanas que marcaram o estabelecimento de um novo paradigma social, com destaque para a ‘abolição’ do regime escravocrata (1888) e a lei de terras (1850). Esses dois momentos, para Gadelha (1989), são os marcos do desenvolvimento capitalista. A autora desenvolve:

Os marcos do desenvolvimento capitalista foram a abolição do tráfico e a lei de terras em 1850 através dos quais foram feitas tentativas para reter nas terras com vínculos de trabalho os libertos, impedindo sua dispersão pelo território nacional e o acesso a pequena propriedade. (Gadelha, 1989, p.1).

A Lei de Terras, instaurada em 1850, determinava que, a partir

daquele momento, só seria possível adquirir terras por meio da compra, o que beneficiou a elite e escanteou as pessoas social e economicamente vulneráveis. Com a Lei do Ventre Livre (1871), os filhos de mulheres escravizadas nasceriam livres e, com a “abolição” do regime escravocrata (1888), teoricamente não existiria mais trabalho escravo. Esses dois movimentos não foram acompanhados de medidas de apoio aos libertos, tornando-os destinados à permanência de suas atividades no campo, através de uma relação trabalhista exploratória, como indica Gadelha (1989).

Essa situação também aconteceu na cidade, que passou a ser cada vez mais ocupada: os locais centrais pelas classes dominantes, e a periferia pela população socialmente excluída, como coloca Maricato (1997, p. 19): “a massa trabalhadora pobre e, em especial, os negros desempregados [foram] ‘varridos para baixo do tapete, ou seja, [...] expulsos das áreas centrais’”, ocasionando a marginalização dos indivíduos que não possuíam terras, formando estruturas como favelas e outras áreas de ocupação informal, onde, até os dias atuais, predomina a presença de pessoas negras, precisamente 67%, de

acordo com o Censo (IBGE, 2023).

Em decorrência das mencionadas transformações sociais, e agora já no século XX, com a industrialização, o processo de urbanização tomava escalas maiores. Para Godoy e Bray (2003, p. 185), “a urbanização no Brasil constitui-se em um processo histórico e espacial em curso. Acompanhou de modo singular a formação do território colonial e, posteriormente, a do território nacional”. Um país que, por muito tempo, foi predominantemente rural, passou, a partir da década de 1940, por uma inversão quanto ao local de residência de sua população, ao passo que mudanças também ocorriam em suas atividades econômicas (Santos, 1993, p. 29). No contexto do pós-Segunda Guerra Mundial, com o avanço das tecnologias e das condições sanitárias, verificou-se um aumento expressivo do número de habitantes nas cidades, que foi impulsionado pela sobreposição da taxa de natalidade em relação à de mortalidade, além das migrações em busca de melhores condições de subsistência que os núcleos urbanos ofereciam. Segundo Santos (1993, p. 31), esse fenômeno não ocorreu de forma homogênea, dadas as distintas

condições de desenvolvimento regional e a influência das fronteiras agrícolas sobre as migrações inter-regionais, de modo que algumas cidades passaram por maiores transformações populacionais e infraestruturais.

Os complexos processos de produção e reprodução das cidades decorrem também, como mencionado anteriormente, das relações de poder entre os agentes desse território — relações que, de forma análoga às peças em um jogo de xadrez, atribuem sentido ao tabuleiro (o território) por meio dos movimentos e domínios exercidos, e que, ao mesmo tempo, são por ele condicionadas. As décadas posteriores a 1940 foram marcadas por intensas transformações. Foi nesse contexto que Santos (1993) identificou, na década de 1950, a chamada “Revolução urbana brasileira”. Já nos anos 1970, o autor apontou a entrada em um novo patamar do processo de urbanização no país: resultado de um percurso inicialmente caracterizado pelo crescimento populacional disperso e, posteriormente, por uma concentração que impulsionou o estado de metropolização, evidenciado pelo aumento expressivo das grandes

idades (as “milionárias”) e das cidades médias (com cerca de meio milhão de habitantes).

A perspectiva histórica é imprescindível para discutir os processos de produção e reprodução do espaço urbano. Para Alves (2019), a produção espacial significa, para além da materialidade, um modo de vida, um modo de ser urbano, sem que haja sua separação de um dado momento histórico. São processos (produzir e reproduzir) que tanto geram como são resultado de dinâmicas socioespaciais, onde há rupturas, mas também permanências.

Com abordagem crítica e integradora, e diante da complexidade de caracterizar as dinâmicas de produção do espaço, Lefebvre (2013, p. 63), sob a lógica de que “se o espaço é um produto, o conhecimento reproduzirá essa produção, ele a exporá” coloca novos olhares sobre como conceber teoricamente/compreender o espaço a partir da prática social, sob três tipos de representação do espaço - com óticas distintas, mas indissociáveis - para classificar esse processo: são as dimensões do espaço concebido, percebido e vivido.

O espaço concebido (ou as representações do espaço) é o espaço desenhado, estabelecido pelas normas, rígido e projetado ou, como define o autor, é aquele

dos cientistas, dos planificadores, dos urbanistas, dos tecnocratas “retalhadores” e “agenciadores”, de certos artistas próximos da cientificidade, identificando o vivido e o percebido ao concebido [...]. É o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas reservas sobre as quais será preciso retornar) para um sistema de signos verbais, portanto, elaborados intelectualmente. (Lefebvre, 2013, p. 66)

Embora haja também outras dimensões, essa é a representação que observa seu caráter mensurável, e portanto, finito. É o espaço que induz o trajeto dos corpos na esfera cotidiana da cidade, o que se relaciona com a dimensão vivida.

Por sua vez, o espaço vivido (os espaços de representação) é aquele associado ao uso do espaço, ao sumo da vida social e da arte enquanto código dos espaços de representação — diferente do espaço concebido, com códigos do espaço. Trata-se do espaço que subverte a lógica do concebido, evidenciando a potência da ação

social; é onde as pessoas vivem e sobrevivem. Ele é caracterizado pelo autor como sendo

o espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços de representação tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais. (Lefebvre, 2013, p. 66)

A associação entre os espaços vivido e concebido leva ao espaço percebido: aquele onde estão impressas “a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida ‘privada’, dos lazeres). Associação surpreendente, pois ela inclui em si (pressupõe) a separação exacerbada entre esses lugares que ela religa” (Lefebvre, 2013, p. 65). É o espaço que corresponde à prática social, sugerindo o uso do corpo e dos sentidos para perceber e habitar o mundo. Se, neste, o corpo é ferramenta de orientação, no espaço concebido o corpo é codificado — tomado como elemento a ser normatizado e controlado —, enquanto no espaço vivido ele é simbolicamente

apropriado, mediador das representações sociais.

Ainda, para Lefebvre (1991), a cidade seria a “ordem próxima”, o espaço vivido, já o urbano, a “ordem distante”, a organização socioespacial orientada pela lógica capitalista.

O espaço urbano, segundo Carlos (2007, p. 12), “revelaria o processo de generalização da urbanização e da formação de uma sociedade urbana enquanto possibilidade posta no horizonte, capaz de superar a realidade urbana cindida, tal qual vivida hoje.” A mesma autora acrescenta que:

O motor do processo de produção espacial da cidade também será determinado pelo conflito a partir das contradições inerentes às diferenças de necessidades e de pontos de vista de uma sociedade de classes, manifesta nos usos dos lugares da metrópole pelos indivíduos. (Carlos, 2007, p. 98).

Essa perspectiva invoca à discussão a questão da posição dos agentes e de como eles utilizam e se dividem nesse espaço, ora ocupado e concebido como cidade. Buscando compreender a produção do espaço urbano e, colocada a importância central dos agentes, constata-se que “os termos da reprodução capitalista

colocam a necessidade da produção do espaço como condição de sua reprodução continuada.” (Carlos, 2007, p. 25). Essa reprodução enquanto um processo contínuo de produção, é também guiado pelo sistema capitalista, que induz a distribuição dos indivíduos pelo território de acordo com interesses privados de grupos hegemônicos em busca da acumulação de capital. As relações de classe e renda, indicadores de hierarquização, são exemplos de fatores de separação, gerando espaços intraurbanos ora bem providos de infraestrutura urbana e qualidade ambiental, ora mal providos. Somam-se a isso incontáveis processos e dinâmicas de organização e orientação socioespacial. São exemplos a especulação imobiliária, fatores geomorfológicos e naturais, ações do Estado e outros inúmeros. Esses, na grande maioria dos casos, voltadas para a promoção da acumulação de capital, influenciam e/ou geram fenômenos e problemáticas comuns em cidades brasileiras, tais como a desigualdade, segregação e fragmentação socioespacial.

Para Rodrigues (2007, p. 74), a desigualdade socioespacial constitui a “expressão do processo de urbanização capitalista, um

produto da reprodução ampliada do capital que se perpetua como condição de permanência da desigualdade social”. Nesse sentido, ela sinaliza a existência de grupos e classes sociais distintos, bem como as diferentes formas de produção e apropriação dos bens e da riqueza socialmente produzida.

Já Donegan & Silva (2023), apontam que as notáveis desigualdades de renda na América Latina levaram à uma intensificação da polarização entre ricos e pobres, gerando no Brasil um direcionamento da expansão urbana guiado pelas diferenças de renda, distanciando esses grupos pela classe, de modo heterogêneo. Trata-se de um processo onde a desigualdade social atinge a dimensão espacial, sendo causa e consequência da produção e reprodução da cidade.

Diante disso, é possível inferir que uma notável diferenciação socioespacial indique a ocorrência de um processo de segregação. Contudo, para Cenci & Seffrin (2019),

[...] não é apenas a separação de territórios e classes sociais que caracterizam a segregação. Ademais de representar um recorte de classe, faixa etária ou raça, outra face da segregação também é expressa pela separação

haveria entre os locais de trabalho e os locais de moradia, ou seja, há uma nítida separação das funções de trabalhar e morar no contexto das cidades. (Cenci & Seffrin, 2019, p. 424)

Os autores colocam a distribuição do uso do solo na cidade como um fator que também diferencia espaços, reafirmando o caráter plural do termo. Carlos (2007, p. 96) acompanha essa noção, afirmando que a segregação é “a negação do urbano e da vida urbana, e assume, no entanto, várias facetas indicando processos diferenciados, apesar de justapostos”. É nesse contexto que surge a necessidade de adotar uma conceituação capaz de abarcar essa complexidade, e, para tanto, toma-se Souza (2005), que define que o fenômeno da segregação pode ocorrer de duas formas: A segregação induzida e a autosegregação. A primeira delas trata-se de um tipo de segregação que pode ser observado, em cidades, desde a Antiguidade. No contexto brasileiro, corresponde à modalidade que afasta grupos minoritários específicos — seja por razões culturais, étnicas ou socioeconômicas — do que o autor denomina *Central Business District* (CBD), a “área central de negócios”. Os espaços destinados a esses grupos apresentam forte

contraste em relação aos bairros mais privilegiados, com boa infraestrutura e mobilidade urbana, sendo marcados por sérios problemas de integração, acessibilidade, precariedade, convivência entre diferentes grupos sociais e questões relacionadas à autoestima coletiva (Souza, 2005).

O autor argumenta que esse tipo de segregação envolve situações em que as pessoas não escolhem efetivamente onde viver, ainda que possa haver alguma forma de resistência por parte de determinados grupos. Essa resistência — como a tentativa de permanecer em áreas mais centrais — não é compreendida por Souza como uma escolha, pois deriva sobretudo do medo de hostilização (Souza, 2005).

Já a autosegregação, ocorre quando são os indivíduos, que têm boas condições financeiras, que escolhem se apartar da área central da cidade. O mesmo autor (2005, p. 70,) caracteriza que tal escolha se dá pela associação, por parte dos grupos sociais de alta e média renda, da área central como um espaço “barulhento, congestionado e, por isso, desagradável, e, como também é sinônimo

de pobreza pelas ruas, de assaltos [...],” sendo considerado um ambiente ameaçador. Os discursos envoltos à autosegregação incluem, geralmente e predominantemente, a busca por segurança. Souza (2005, p. 71) discorre sobre esse fenômeno, alegando que se trata de uma interpretação forçada, desenvolvendo:

[...] primeiramente, porque os que se auto-segregam não costumam ver seus antigos espaços com olhos nostálgicos, ou seus novos espaços como representando uma perda; em segundo lugar, porque os que se auto-segregam, na condição de moradores, são, em grande parte, os mesmos que, na condição de elite dirigente, são, ao menos, co-responsáveis pela deterioração das condições de vida na cidade, inclusive no que se refere à segurança pública, seja por suas ações, seja por sua omissão. Em suma: há de se manter uma distinção muito forte entre a segregação induzida e a auto-segregação.” (Souza, 2005, p. 71)

Por sua parte, a fragmentação socioespacial é um termo polissêmico, multifacetado e multidimensional, abordado por diversos autores sob diferentes lentes (Santos, 1990; Lefebvre, 1989; Sposito, 2011, 2018 e 2020), cuja conceituação exige, sobretudo, abordar os processos particulares aos quais se relaciona. Para Sposito & Sposito (2020, p. 2), enquadram-se na fragmentação socioespacial os

processos de segregação, exclusão, autosegregação e diferenciação, em múltiplas formas de combinação e em função de distintas realidades urbanas. O pressuposto dos autores é que o que os distingue são matizes, sem que um processo necessariamente supere ou descarte outros.

Ambos os processos estão presentes no espaço urbano brasileiro e estão diretamente ligados tanto à forma como determinadas espacialidades se localizam no território quanto às relações estabelecidas entre grupos diversos, sendo elementos indissociáveis na discussão sobre a produção e reprodução da cidade. Tratam-se de dinâmicas e fenômenos de bases antigas, iniciadas nos primeiros marcos de formação do território brasileiro e fortemente vinculadas aos trâmites históricos ocorridos ao longo de séculos, constituindo traços profundos na conformação de um país marcado por intensas desigualdades — sociais, econômicas e espaciais.

Dessa forma, as referências utilizadas apontam que a fragmentação urbana é um fenômeno que se manifesta tanto na forma, quanto no conteúdo, diferenciando e produzindo diferentes

espaços e modos de habitar a cidade. A apreensão analítica desse processo requer a consideração de múltiplas dimensões, como a morfologia urbana, as práticas socioespaciais, os padrões de uso e ocupação do solo, entre outros elementos, que operam de modo interdependente, se configurando simultaneamente como causas e consequências da própria fragmentação e das dinâmicas socioespaciais a ela associadas.

2.2 Limites e possibilidades na análise de Interfaces intraurbanas

Para Lynch (1980, p. 14), a cidade é “potencialmente o símbolo poderoso de uma sociedade complexa”. Nela se inscrevem camadas de acumulação histórica, cujas entrelinhas revelam a atuação de agentes que transformaram — e continuam transformando — o espaço brasileiro por meio de processos de ocupação heterogêneos e desiguais.

Investigar a cidade é uma tarefa que exige, em um primeiro momento, reconhecer a existência de diferentes escalas de análise, cujas lentes permitem identificar diferentes tipos de dinâmica em uma determinada estrutura urbana, bem como dinâmicas paralelas entre estruturas urbanas distintas. Tais análises podem partir da escala macro, contemplando relações entre cidades e configurações macroterritoriais, aproximarem-se de elementos centrais à estruturação urbana, como os bairros e outras formas intraurbanas,

ou ainda serem reduzidas ao nível da experiência do pedestre e à maneira como ele apreende e utiliza o espaço urbano.

Por serem termos recorrentes e centrais nesta pesquisa, é necessário colocar a diferenciação estabelecida entre espaço urbano e espaço intraurbano. Para Villaça (2001), falar em espaço urbano — ou em estrutura urbana — é, em essência, falar também em espaço intraurbano, o que confere certa redundância ao uso dos termos. Contudo, segundo o autor, o conceito de “espaço urbano [...] está hoje de tal forma comprometido com o componente urbano do espaço regional que houve necessidade de criar outra expressão para designar o espaço urbano; daí o surgimento e uso de intra-urbano” (Villaça, 2001, p. 18).

Assim, embora ambas as expressões remetam aos mesmos objetos — a cidade e as estruturas que a constituem —, o emprego de “espaço intraurbano” indica que o enfoque recai sobre os elementos internos que compõem e estruturam a cidade. Já o termo “espaço urbano”, por sua vez, tende a assumir uma perspectiva estrutural mais ampla, na qual o urbano aparece como “elemento de

estruturas espaciais regionais, nacionais, continentais ou planetária” (Villaça, 2001, p. 18).

Além disso, as escalas de análise ora mencionadas podem ser correlacionadas às escalas que, segundo Gehl (2013), estruturam o planejamento urbano. Para o autor, existem três níveis: a grande escala, a escala média e a pequena escala. A primeira corresponde ao “tratamento holístico dado à cidade, abrangendo bairros, funções e instalações de tráfego. É a cidade vista de cima e à distância, de uma perspectiva aérea” (Gehl, 2013, p. 195). Nesse caso, observa-se que a “macroescala” já permite visualizar o interior da cidade, tornando possível identificar estruturas assumidas como “intraurbanas”, como os bairros.

A escala média, por sua vez, refere-se à “escala do desenvolvimento, que descreve como partes individuais ou bairros da cidade devem ser projetados; e, ainda, como são organizados os edifícios e o espaço público. É o planejamento urbano visto da perspectiva de um voo de helicóptero à baixa altura” (Gehl, 2013, p. 195). Trata-se de uma escala intermediária, que se aproxima da

disposição interna dos elementos intraurbanos e da organização dos componentes que conformam a morfologia urbana.

Por fim, a pequena escala — ou “paisagem humana”, designação do autor — é a mais reduzida e que lida diretamente com a complexidade vivida da cidade. Corresponde à relação cotidiana dos indivíduos com o espaço urbano, observada a partir da perspectiva do transeunte, que percebe e experimenta a cidade por meio dos sentidos, ao percorrer seu espaço interno. O autor acrescenta:

É uma cidade experimentada pelas pessoas que a utilizam ao nível dos olhos. Aqui não interessam as grandes linhas da cidade ou a espetacular implantação dos edifícios, mas a qualidade da paisagem humana tal como percebida por aqueles que caminham ou por aqueles que permanecem na cidade. (Gehl, 2013, p. 195).

As recorrentes menções aos “elementos estruturantes” do espaço intraurbano na definição de escalas de análise, trazem à discussão a condição do bairro em ser um dos mais evidentes elementos de articulação interna da cidade. Os bairros são unidades territoriais onde estão marcadas características morfológicas e

dinâmicas sociais homogêneas, evidenciadas através de “continuidades temáticas, que podem consistir em variantes de componentes inumeráveis: textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de edifícios, costumes, atividades, habitantes, estado de conservação, topografia” (Lynch, 1980, p. 79). Além disso, Lynch (1980) ainda destaca que podem existir estruturas intra-bairro, que se destacam por determinadas condições, mas que se adaptam ao todo.

Diante do exposto, colocada uma teoria que sinaliza que a homogeneidade é uma das premissas para a definição de elementos centrais na estruturação interna da cidade, e ainda, diante de cenários onde a totalidade da cidade é lida por muitos autores como heterogênea e fragmentada (Carlos, 2007; Santos, 1993; Cenci & Seffrin, 2019; Maricato, 2011; entre outros), a questão que se coloca versa sobre como as estruturas intraurbanas se articulam, o que as separa e o que as conecta; é quando a discussão se direciona especificamente às interfaces entre elas.

As menções ao estudo das interfaces e sua multidimensionalidade estão pouco presentes na literatura sobre o espaço urbano. Contudo, Batella (2013) discorre sobre esses elementos, por ele chamados de “limiares”, na escala das cidades médias. O autor (2013, p. 55) apresenta a compreensão de que, diante das intensas transformações heterogêneas nas cidades médias ocasionadas pela urbanização, se coloca a necessidade de “se apropriar do debate acerca dos limiares como recurso analítico para esta realidade, ainda que a velocidade dificulte uma reflexão que contemple seus limiares pela rapidez dessas transformações.” (Batella 2013, p. 55).

Etimologicamente, “interfaces” ou “limiares” são termos que, quando associadas ao espaço urbano, se colocam como o elemento que permite a ligação entre dois sistemas diferentes, trata-se da zona de contato. Na cidade, existem diferentes tipos de interface; podem ser inclusive entre cidades, ou entre cidade-campo. Podem também ser entre bairros, entre zonas, entre setores, entre lote e rua, e outras.

Além disso, para Batella (2013), as interfaces podem assumir um caráter físico, simbólico e os dois ao mesmo tempo.

Nesse contexto, é possível observar que os encontros ou limites entre esses recortes espaciais podem sinalizar continuidades ou desarticulações, e assumir o papel de uma barreira ou de um agente conector. Essa caracterização da transição entre espaços na cidade pode estar diretamente associada à definição daquela espacialidade enquanto central ou periférica, se associada ao grau de continuidade ou desconexão entre outros espaços ditos centrais na cidade. Para Batella, a descontinuidade seria

[...] uma “zona de passagem” que possui certa complexidade, mas que marca sempre a transição de um sistema ou subsistema a outro, sendo o limiar a linha que separa duas realidades. Essa proposta limita a complexidade dos limiares, frequentemente apresentados como limites. (Batella, 2013, p. 52)

Desse modo, assume-se que nem sempre um limiar, ou interface, é um limite. Benjamin (2006, p. 535) *apud* Batella (2013, p. 53) coloca que “o limiar deve ser rigorosamente diferenciado da fronteira”, e que portanto,

O conceito de limiar se inscreve num registro mais amplo, que envolve movimento, passagens, transbordamentos e transgressões. O limiar se difere da fronteira por não se limitar a separar territórios, mas por permitir a transição entre duas condições diferentes e/ou muitas das vezes opostas. (Batella, 2013, p. 54)

Em outra instância, Lynch (1980, p. 81), em seu estudo sobre a cidade de Boston (EUA), reconhece que a rigidez nas transições entre recortes espaciais pode gerar uma sensação de desorganização e heterogeneidade na leitura urbana. Na mesma obra (1980, p. 122), o autor aponta que a individualização do espaço por meio de contrastes se contrapõe à lógica de continuidade demandada pela complexidade da cidade moderna.

Essa perspectiva contribui para a noção de que, de modo não espontâneo, os espaços urbanos se diferenciam por características particulares e se contrastam mediante “costuras” sociais ou físicas, as quais, em maior ou menor grau, podem estar associadas à percepção de desordem no ambiente urbano. Desse modo, “esta linha, cujo traço e espessura podem variar, separa interesses e intencionalidades. Assim, sua transposição sem acordo prévio ou sem

controle regrado significa uma transgressão, interpretada no mais das vezes como um conflito potencial” (Gagnebin, 2010 *apud* Batella 2013, p. 54).

O caráter de barreira, como mencionado anteriormente, não se aplica a todas as interfaces, visto que elas podem assumir funções distintas no espaço urbano. Elas podem atuar como obstáculos físicos — naturais, como condições de topografia, elementos hídricos ou massas vegetais; ou artificiais, como muros, grandes rodovias e outras estruturas recorrentes na morfologia urbana —, mas, ao mesmo tempo, podem operar como elementos de conexão, a exemplo de pontes, passarelas, vias estruturadoras ou equipamentos que articulam diferentes setores da cidade. Esse é um tipo de interface facilmente identificável, pois a separação ocorre através de uma delimitação evidente.

Além disso, é importante reconhecer que as interfaces nem sempre são necessariamente rígidas, um parque ou um vazio urbano, por exemplo, podem também ser interfaces. Ademais, podem também ser simbólicas, através, por exemplo, de delimitações

políticas onde se separam classes diferentes, do próprio uso do solo, ou mesmo por delimitações ligadas ao imaginário urbano, como áreas vistas como mais seguras ou mais perigosas. Esse tipo de interface é mais sutil, pois é marcada sobretudo por condições socioespaciais nem sempre evidenciadas através de uma divisão rígida. As figuras 03 e 04 ilustram exemplos de interface.

Figura 03 - Pontes rodoviárias ligando diferentes setores



Fonte: Johnny Miller, Disponível em: *millefoto.com* , Acesso em: 29 de nov. de 2025

Figura 04 - Retrato de interfaces simbólicas



Fonte: Johnny Miller, Disponível em: *millefoto.com* , Acesso em: 29 de nov. de 2025

A figura 03 ilustra um tipo de interface rígida, facilmente identificável, onde pontes rodoviárias interligam espacialidades separadas por um viaduto. A figura 04, contudo, mesmo que demonstre a separação entre espacialidades através de uma massa vegetal, revela também uma face simbólica, onde se percebe a delimitação de uma estrutura urbana irregular, gerando um contraste notável em termos de paisagem e configuração morfológica.

Dessa forma, através de uma abordagem socioespacial, é possível perceber que essas transições são marcadas por contrastes: ora evidentes, ora sutis, que não se desvinculam da discussão da

segregação socioespacial. Esse e outros problemas urbanos podem ser investigados também por meio da observação das interações entre lugares. A importância desse estudo, não apenas das interfaces, mas do interior da cidade como um todo, reside na compreensão da relação intrínseca entre a cidade e os grupos que a constituem, reconhecendo que compreender o espaço urbano é também compreender as complexas relações humanas que nele ocorrem e o conformam, uma vez que “se o espaço e a paisagem são um produto social, será possível partir das formas espaciais que a sociedade produz para, a partir delas, chegar aos grupos sociais que as construíram.” (Capel, 2002, p. 20, tradução nossa).

Contudo, apesar do potencial da investigação sobre as interfaces intraurbanas em agregar à discussão das relações socioespaciais, existem algumas limitações e entraves. Dada a complexidade do espaço urbano, as interfaces nem sempre revelam de forma nítida as relações entre o espaço produzido e os grupos sociais que ele ocupa, sendo necessário que o espaço intraurbano

seja compreendido também, para além de suas partes e limites, como totalidade histórico-social.

Além disso, as interfaces nem sempre apresentam fronteiras rígidas, possuindo muitas camadas de influência, e sendo muitas vezes gradual, o que gera ambiguidade na delimitação espacial. Ademais, reforça-se que não existe uma literatura ampla que contemple classificações ou parâmetros na análise das interfaces, podendo limitar as abordagens à um caráter predominantemente subjetivo.

Entretanto, diante desses limites, os espaços de transição entre espacialidades intraurbanas podem sinalizar muitos fatores, uma vez que é onde o conflito socioterritorial de bairros ou outros fragmentos intraurbanos se materializa e, portanto, são elementos notáveis e com potencial para a caracterização do espaço interno da cidade. As interfaces podem também dar face a uma caracterização mais aprofundada da estrutura urbana a ser analisada, e pode não só evidenciar transições e conexões rígidas ou fluidas entre espacialidades distintas, mas também desconexões igualmente

bruscas ou suaves entre territórios diferentes sob a ótica socioespacial, ou seja, é possível verificar se a interface se constitui enquanto limiar ou fronteira. Tal caracterização desses espaços de encontros e tensionamentos, se faz fundamental para se entender as diversas e complexas dinâmicas socioespaciais no espaço urbano e, assim, contribuir com a reflexão e planejamento de um espaço mais articulado e justo.

Através da identificação das múltiplas escalas dos elementos na cidade, é possível observar setores diferenciados dentro dos próprios bairros, que são importantes unidades de estruturação urbana. Dessa forma, diante de seus limites e possibilidades, os limiares podem se apresentar como importantes categorias de análise, com potencial para compreender e caracterizar esses fragmentos intraurbanos, assim como a interação entre eles.

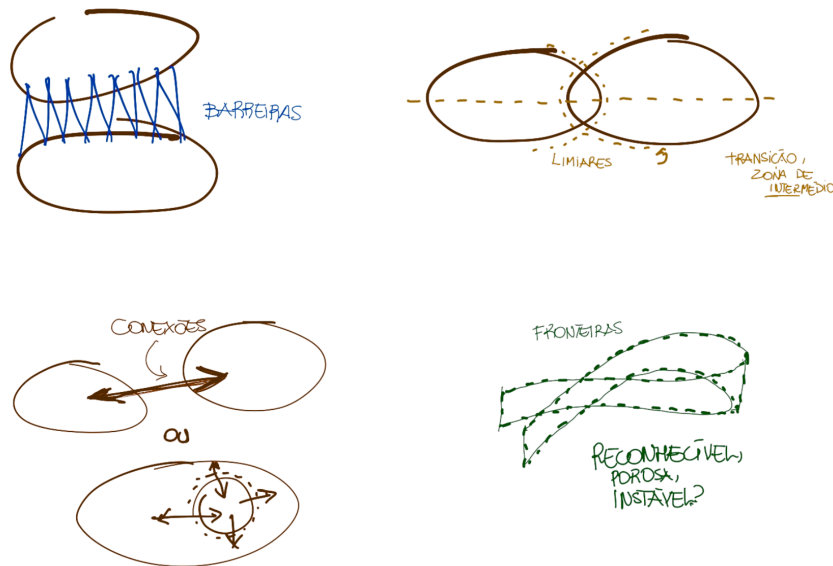
Essas estruturas podem se diferenciar socialmente e morfologicamente, e o estudo de suas interfaces pode ser uma importante ferramenta para caracterizar esses espaços, visto que

o limiar é revelador da própria complexidade da urbanização. Ele supera a dimensão taxonômica e permite captar os híbridos, as mudanças e as mutações. Sua essência está nas tensões produzidas pelas articulações de escalas temporais e espaciais imprescindíveis para a compreensão das cidades médias contemporâneas. (Batella, p. 56).

Dessa forma, pode-se inferir que enquanto a barreira e a conexão estão ligados ao movimento no espaço, condicionados aos limites e acessos, os limiares e as fronteiras estão ligados ao território, à relação das pessoas com o lugar.

A investigação desses elementos permite ultrapassar análises generalizantes, ao evidenciar que um bairro nem sempre é homogêneo social e espacialmente. Os fragmentos diferenciados, exemplificados na figura 05, que compõem essas estruturas configuram, portanto, um enquadramento analítico em escala mais aproximada, de modo que a caracterização das suas interfaces - seja como barreira, conexão, fronteira ou limiar - possibilitam identificar a heterogeneidade frequentemente omitida em escalas mais ampliadas.

Figura 05 - Representação conceitual da possível configuração dos fragmentos



Fonte: Autor, Jan. 2026

2.3 Urbanidades, fronteiras e (des)conexões socioterritoriais

Os modelos contemporâneos de produção do espaço urbano tendem à homogeneização, postura derivada dos princípios do urbanismo modernista. Para Jacobs (2011), um dos principais problemas desse modelo de planejamento é a supressão da diversidade, operando numa lógica oposta a das cidades “reais”, nas quais a vida cotidiana e a dinâmica social são intensas e multifacetadas. Sua obra constrói a perspectiva de que a cidade deve ser formada por espaços de encontro, ser caminhável, segura, integrada e, sobretudo, diversa. Na mesma direção, Gehl (2013) identifica nas abordagens modernas de planejamento urbano elementos que afastam a cidade das qualidades defendidas por Jacobs. Para o autor,

As decisões de planejamento urbano de hoje são feitas numa prancheta e perde-se pouco tempo entre a decisão e a realização. A velocidade das novas formas de transporte e a escala maciça dos projetos dos edifícios impõe novos desafios. O conhecimento tradicional de escala e das

proporções foi gradualmente perdido, resultando em novas áreas urbanas construídas, frequentemente, numa escala muito distante daquilo que se percebe como significativo e confortável. (Gehl, 2013, p. 55).

Nesse contexto, insere-se o debate sobre urbanidade. Esse é um conceito recente, inserido nas discussões acerca da cidade a partir do século XX, através do que Aguiar (2012, p. 64) indica ser “o reconhecimento do fracasso urbanístico do movimento moderno, que os arquitetos se deram conta de que havia algo errado com as cidades criadas artificialmente, a uma só vez, nas pranchetas. Faltava-lhes algo, faltava-lhes urbanidade”. A partir de então, o uso do termo tornou-se mais recorrente, sendo utilizado por autores que buscaram refletir sobre as características de utilização dos espaços públicos da cidade diante de determinados contextos.

Trata-se, portanto, de um conceito complexo, discutido por muitos autores sob diversas vertentes, de modo que as interpretações podem inclusive divergir, inclusive quanto à própria possibilidade de defini-lo, afinal, “a urbanidade parece tão elusiva e difícil de entender quanto a própria cidade” (Aguiar & Netto, 2012, p. 13).

Saboya (2011), por exemplo, coloca que diversos estudiosos discutem o conceito, mas ressaltar que ainda não há um consenso pleno. No entanto, para ele, as dimensões da urbanidade são:

1. **Muitas pessoas utilizando os espaços públicos**, especialmente as calçadas, parques e praças.
2. **Diversidade de perfis**, interesses, atividades, idades, classes sociais, etc.
3. **Alta interação entre os espaços abertos públicos e os espaços fechados**, tais como:
 - a. pessoas entrando e saindo das edificações (o que é desempenhado especialmente bem pelo comércio de pequeno porte – grandes equipamentos tendem a interiorizar essas interações, tal como acontece nos shoppings e nos grandes magazines);
 - b. mesas nas calçadas;
 - c. contato visual dos andares superiores através de janelas (paredes cegas são um veneno para a Urbanidade);
4. **Diversidade de modos de transporte e deslocamento** (pedestres principalmente, mas também ciclistas, automóveis, ônibus, trens, etc.);
5. **Pessoas interagindo em grupos**, o que requer espaços que apoiem essas atividades, como bancos, mesas, áreas sombreadas, etc.)
6. **Traços da vida cotidiana** – crianças indo à escola, pessoas comprando o jornal, indo à mercearia, fazendo compras, etc. Isso não estava na minha concepção original de

Urbanidade, mas depois de conhecer Veneza (aliás, apenas sua área central) me parece algo essencial. Cidades eminentemente turísticas têm milhares de pessoas nas ruas, mas a sensação pode ser a de um museu a céu aberto se não houver traços da vida cotidiana. Quando todos são turistas, não parece haver urbanidade real, apenas movimento de pessoas. (Saboya, 2011, grifo nosso)

É notório que as dimensões apresentadas por Saboya (2011) estão conectadas à teoria de Jacobs (2011), discutidas pela autora de forma ampla e dissolvida. Essa característica elusiva à boa qualidade do espaço urbano, para Gehl (2013, p. 118) está sobretudo na experiência positiva do transeunte, de modo que “a boa qualidade ao nível dos olhos deve ser considerada como direito humano básico sempre que as pessoas estejam nas cidades.” (Gehl, 2013, p. 118).

Diante das variadas acepções de urbanidade, o quadro a seguir (Quadro 01) apresenta, de forma resumida, as perspectivas de diferentes autores acerca do conceito que, embora apresentem diferenças, são definições complementares. A elaboração do quadro

teve como base a obra intitulada *Urbanidades* (Aguiar & Netto, 2012).

Quadro 01 - Outras abordagens sobre a urbanidade de acordo com diferentes autores.

<p>Aguiar (2012, p. 61; 64; 273.)</p>	<p>A urbanidade é uma qualidade profundamente ligada ao modo como as pessoas se apropriam dos espaços desde a escala do edifício até a da cidade, e que se manifesta de forma material, na própria conformação desses lugares. Não se trata apenas de vitalidade ou da simples presença de pessoas, mas da maneira como o corpo se relaciona com o ambiente: como ocupa, se movimenta, se comporta e revela delicadeza ou civilidade nas interações cotidianas. Em essência, a urbanidade se revela na relação sensível e concreta entre forma urbana e experiência corporal.</p>
<p>Trigueiro (2012, p. 84; 109)</p>	<p>Os espaços públicos urbanos possuem a capacidade de ativar práticas sociais, multiplicar usos e também articular diferentes objetos no território, agindo como suportes dinâmicos das ações cotidianas. Para a autora, a urbanidade se constrói a partir das sociabilidades urbanas, “do</p>

	<p>‘acaso’ inerente à atividade social urbana não programada”, e da convivência com a diversidade e da aprendizagem da tolerância — elementos próprios das interações que o espaço público favorece. Além disso, a formação da urbanidade envolve a solidariedade social, cuja objetivação contribui para os processos de individuação e autonomia urbana, permitindo que os sujeitos se reconheçam como parte da vida coletiva da cidade.</p>	<p>Rheingantz (2012, p. 121; 136)</p>	<p>Urbanidade é uma qualidade que nasce das relações entre pessoas e tudo o que compõe o ambiente — materiais, clima, cultura e estética — sendo compreendida a partir do contexto das experiências vividas. Surgida com a urbanização e anterior às teorias do urbanismo, a urbanidade constitui um mundo comum que existe para além das interpretações ou definições dos arquitetos.</p>
<p>Krafka (2012, p. 122)</p>	<p>“Qualquer interface entre diferentes objetos de diferentes autores pode ser considerada manifestação de urbanidade”. A urbanidade de um lugar pode ser medida pela identificação das diferentes pautas que influenciam sua dinâmica e de como elas afetam tanto o próprio lugar quanto a cidade como um todo.</p>	<p>Holanda (2012, p. 185)</p>	<p>“A urbanidade é uma qualidade objetiva de uma certa vertente sócio-arquitetônica (há outra vertente: a da formalidade) que transcende tempo e espaço”. (Holanda, 2012 p. 185). Dessa forma, a urbanidade poderia se manifestar tanto nas interações sociais quanto nas qualidades arquitetônicas dos lugares, envolvendo aspectos como visibilidade do outro, papéis sociais e maior simetria nas relações.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025

Diante do exposto, é possível perceber a preocupação em identificar e estabelecer práticas que destacam a experiência do usuário com o lugar, o que resulta em uma crítica à qualidade dos ambientes urbanos e edificados. A partir disso, os autores buscam atender, de modo geral, à questão de como a relação entre esses espaços e seus usuários pode se tornar a mais plena possível.

Para Carlos (2007), contudo, esse debate também é atravessado pelos artifícios do capitalismo contemporâneo, gerando a compreensão de uma “nova urbanidade”, uma ação

permeada pela mercadoria e pela recusa do outro. Aqui uma “nova urbanidade” em constituição se cria ora a partir do triunfo do objeto sobre o sujeito - contexto em que as relações entre as pessoas passam pela simples posse da riqueza -, ora pela exacerbação do individualismo que se reproduz como condição e produto da reprodução das relações sociais hoje. (Carlos, 2007, p. 14).

Desse modo, ainda que o discurso que relaciona o objeto e o sujeito da cidade assuma novos rumos, permanecem diálogos que buscam destacar boas práticas na cidade contemporânea frente aos problemas emergentes de um planejamento raso e desarticulado.

Afinal, mesmo diante das múltiplas escalas e componentes itinerantes, a cidade deve ser pensada para as pessoas. Esse entendimento tornou-se o fio condutor de muitos autores que pautam a urbanidade, cujas obras em sua maioria enfatizam a centralidade da experiência humana na construção de espaços mais democráticos e vivos. Para Gehl (2013) e Jacobs (2011), por exemplo, a presença de pessoas nas ruas, já resultante da diversidade nos usos das edificações, gera uma vigilância natural, tornando os espaços mais convidativos e seguros. Gehl (2013) acrescenta:

Se reforçarmos a vida na cidade de modo que mais pessoas caminhem e passem um tempo nos espaços comuns, em quase todas as situações, haverá um aumento da segurança, tanto da real quanto da percebida. A presença de "outros" indica que um lugar é considerado bom e seguro. Há "olhos nas ruas" e frequentemente, também "olhos sobre as ruas", porque seguir e acompanhar o que acontece nas ruas acabou se tornando algo significativo e interessante para usuários dos edifícios do entorno. (Gehl, 2013, p. 98)

Mesmo com esse, e outros tantos discursos que visualizam e indicam caminhos para boas práticas, o que se materializa na cidade enquanto ambiente construído são, predominantemente, as

fronteiras, gerando espaços desconexos social e territorialmente. A noção de fronteira pode assumir várias dimensões, muitas delas, senão todas, associadas intrinsecamente ao processo de produção e reprodução do espaço urbano brasileiro. Para Monte-mór (2003), as fronteiras urbanas são

[...] pontos de tensão e de encontros possíveis entre comunidades e grupos organizados, obedecem cada dia mais a lógicas distintas e é preciso reconhecê-las — tanto as fronteiras quanto suas muitas lógicas — para que se possa intervir e colaborar ativamente para a construção de espaços permeáveis, participativos e democráticos no complexo caleidoscópio urbano-rural e urbano-regional do Brasil. (Monte-mór, 2003, p. 92)

Esses elementos se materializam na cidade de diversas maneiras, assumindo não apenas uma forma física, mas também um caráter simbólico. A fronteira pode ser gerada e/ou reforçada por uma barreira, a qual pode se manifestar por meio de muros, de espacialidades monofuncionais, de vias concebidas prioritariamente para o automóvel, em detrimento do pedestre, entre outros exemplos. Jacobs (2011) compreende esses elementos como fatores negativos

ao bem-estar urbano, uma vez que as barreiras produzem tensões no espaço urbano, condicionam ações, limitam trajetos e moldam comportamentos. Para a autora, sua presença catalisa o surgimento e a manutenção de problemas urbanos.

Além disso, tais elementos demarcam espaços ocupados por distintos grupos sociais, nos quais seus cotidianos se materializam. Essa delimitação ocorre em uma relação de causa e consequência, produzindo desconexões socioespaciais. Vale ressaltar ainda que, por vezes, não se faz necessário a presença de uma barreira para a existência da fronteira. A própria segregação socioespacial delimita os múltiplos territórios.

Nessa perspectiva, as fronteiras e barreiras não são estabelecidas de forma espontânea, mas planejadas por agentes do planejamento, para os quais essa separação é conveniente. Elas induzem desconexões socioterritoriais e dificultam a existência de urbanidade, já que esta está associada a um “ethos urbano, uma condição para a vida coletiva.” (AGUIAR & NETTO, 2012, p. 20). O estabelecimento de fronteiras, por gerar desconexões socioterritoriais,

segue na direção oposta à urbanidade, uma vez que dificulta que a vida coletiva aconteça de forma plena, ao restringir a coexistência de grupos sociais e de usos diversos nos espaços livres públicos da cidade.

Para Carlos (2007), os espaços na cidade

[...] são constantemente redefinidos pelas metamorfoses da morfologia urbana, seja através das políticas urbanas, seja através de estratégias imobiliárias que condiciona o uso do espaço da cidade à sua condição de mercadoria; esta tendência submete o cidadão marcando a passagem do processo de consumo no espaço ao consumo do espaço. (Carlos, 2007, p. 14).

Dessa forma, as interfaces existentes na cidade influenciam diretamente a coesão ou a ruptura das dinâmicas urbanas, nas quais se constroem ou se fragilizam urbanidades. Assim, as referências utilizadas apontam para o potencial que emerge da relação entre esses aspectos, cujos estudos podem revelar camadas suprimidas na leitura da cidade e indicar implicações diretas para o planejamento urbano, revertendo distanciamentos e construindo meios pelos quais o todo pode ser reorganizado.

03

ABORDAGENS METODOLÓGICAS

Neste capítulo apresentam-se os métodos, ferramentas, posturas e técnicas utilizados para o cumprimento dos objetivos desta pesquisa. Adota-se uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório, com o emprego de procedimentos como a pesquisa bibliográfica, documental e cartográfica, bem como a imersão em campo por meio da “deriva”, entendida como um procedimento de apreensão espacial a partir de trajetos sem orientação cartográfica, conforme proposto por Debord (1958).

Dada a complexidade dos temas que atravessam a pesquisa, bem como a multidimensionalidade dos conceitos centrais mobilizados, adotou-se como método estruturante a abordagem lefebvriana (2013), voltada à compreensão dos processos de produção do espaço. Para tal, o autor propõe as dimensões do espaço concebido, produzido e vivido. A partir desse tripé analítico, constrói-se a presente pesquisa, buscando articular teorias que dialogam e complementam essas dimensões, de modo a desenvolver uma análise urbana mais ampla, de caráter predominantemente crítico e reflexivo. Essa abordagem visa identificar as relações

socioespaciais estabelecidas entre fragmentos urbanos heterogêneos, tomando como objetos o trecho do bairro Altiplano Cabo Branco, denominado “Altiplano nobre”, e a comunidade do Timbó, localizada no bairro dos Bancários, evidenciando tanto seus distanciamentos quanto suas aproximações.

A complexidade dos objetos demanda “lentes” teóricas diversas (Aguiar & Netto, 2012, p. 31), o que conduz à busca por uma literatura plural, capaz de subsidiar a construção de um referencial teórico que abarque os principais aspectos orientadores da problemática. Paralelamente, recorre-se a meios de averiguação direta, como a imersão não participativa em campo, de modo a articular as abordagens teóricas às percepções empíricas observadas nos objetos desta pesquisa. Os elementos teóricos centrais incluem a segregação socioespacial, o estudo das interfaces e dos fragmentos intraurbanos e das urbanidades, bem como elementos morfológicos, aspectos do cotidiano e da percepção urbana.

Reconhecendo que “a organização interna de nossas cidades, grandes, pequenas e médias, revela um problema estrutural, cuja

análise sistêmica permite verificar como todos os fatores mutuamente se causam, perpetuando a problemática” (Santos, 1993, p. 97), buscou-se construir um referencial teórico que não se limitasse à definição isolada de cada um dos conceitos mencionados, mas que apresentasse diferentes perspectivas e camadas de análise, bem como suas inter-relações, de modo a evidenciar que os diversos elementos que constituem a cidade, tanto em sua dimensão concreta quanto conceitual, são indissociáveis.

Dessa forma, constrói-se uma teoria orientada à desconstrução conceitual das partes — os fragmentos — como estratégia para a compreensão do todo, que é a cidade. Utiliza-se como suporte teórico para a caracterização inicial desses setores e da população que reside neles, cartogramas de tipologias de classe, raça, vulnerabilidades ambientais e a outros fatores de natureza social, com o objetivo de elucidar não apenas as relações entre os dois recortes espaciais, mas também as relações estabelecidas entre esses espaços e as populações que os habitam, uma vez que

A paisagem é uma forma histórica específica que se explica através da sociedade que a produz, um produto da história das relações materiais dos homens que, a cada momento, adquire uma nova dimensão, aquela específica de um determinado estágio do processo de trabalho vinculado à reprodução do capital (Carlos, 2007, p. 97).

A decomposição desses fragmentos, tomados como objetos da pesquisa, bem como suas análises, são guiadas pela tríade lefebvriana da produção do espaço, como mencionado anteriormente. A ordem em que são apresentadas reflete a sequência em que essas dimensões foram investigadas ao longo do trabalho: primeiramente, o espaço percebido, apreendido sobretudo por meio da imersão em campo; em seguida, o espaço concebido, a partir da construção de uma análise voltada aos aspectos morfológicos; e, por fim, o espaço vivido, no qual são discutidas as noções de cotidiano e urbanidades.

Na perspectiva do espaço percebido, constrói-se uma análise guiada sobretudo por Lynch (1980), Cullen (1983) e Debord (1958), cujas obras tecem olhares sobre a leitura da cidade, e como aquele espaço é lido e apreendido. Lynch (1980) apresenta os elementos que

compõem a imagem da cidade, os quais são identificados e analisados tanto na comunidade do Timbó quanto no Altiplano “nobre”. Além disso, Cullen (1983) estrutura o conceito de paisagem urbana a partir de três elementos principais: a ótica, o local e o conteúdo, por meio dos quais o usuário da cidade constrói sua percepção do espaço.

É nesse momento da pesquisa onde apresenta-se a descrição da imersão em campo realizada através da deriva, definição proposta por Debord (1958) para abarcar um procedimento que “está indissolúvelmente ligado ao reconhecimento de efeitos de natureza psico-geográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico-constructivo, o que a opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio” (Debord, 1958, p. 27).

A deriva foi realizada tanto na comunidade do Timbó quanto no “Altiplano nobre”, concomitantemente à construção do referencial teórico e anteriormente ao estudo direcionado dos objetos da pesquisa, que veio a acontecer posteriormente, com investigações focadas na cidade de João Pessoa, nos bairros Bancários e Altiplano

Cabo Branco e nos seus respectivos recortes. Essa estratégia foi adotada buscando preservar certo distanciamento analítico, sem que houvesse um contato previamente orientado com os objetos empíricos e buscando minimizar preconceitos interpretativos. Lynch (1980), sugere:

[...] permitamos que o dissabor da desorientação suceda uma vez e a sensação de ansiedade e até de terror que o acompanha revelam-nos como tudo isto está ligado ao nosso equilíbrio e bem-estar. A própria palavra «perdido», na nossa língua, significa muito mais do que a incerteza geográfica, acumulam-se nela cargas de extrema desventura. (Lynch, 1980, p. 12)

Assim, em curso simultâneo, a deriva constituiu-se efetivamente como um procedimento investigativo baseado no ato de perder-se, sem o uso de mapas ou roteiros previamente estabelecidos, permitindo que a curiosidade orientasse os percursos.

Buscou-se, assim, identificar distanciamentos e aproximações a partir dos sentidos, da imersão em campo e das impressões pessoais. Esse caráter empírico e subjetivo foi posteriormente contrastado com a teoria relativa aos elementos morfológicos, à leitura espacial e às noções de cotidiano urbano, com o intuito de

avaliar em que medida, e de que forma, a experiência em campo contribuiu para o aprofundamento da análise. Essa postura caminha junto à lógica de Lamas (1993), que apresenta que

A experiência ambiental pressupõe o conhecimento de diversos conjuntos, a sua articulação e desagregação sucessivas. A leitura da cidade e do território faz-se simultaneamente a diferentes níveis ou escalões e também pelo percurso e sequências, o que significa que a forma urbana só pode ser estudada e compreendida em sistema de semi-retícula. (Lamas, 1993, p. 110).

Assim, a ótica da pesquisa se direciona ao espaço concebido, onde adotam-se autores como Capel (2002), que apresenta um panorama acerca da morfologia urbana, e Lamas (1993; 2004), que analisa e discute os elementos que a constituem. Ambos abordam temas como tipomorfologia urbana, dinâmicas sociais e lógicas espaciais. Nessa discussão, constrói-se a análise morfológica dos objetos deste estudo, com o auxílio de cartogramas que possibilitam a visualização de esquemas de uso e ocupação do solo, hierarquia viária, tecido urbano e seu histórico de ocupação, infraestrutura urbana, entre outros aspectos. Além disso, é nesta etapa que

apresenta-se um panorama geral da legislação urbana vigente e suas respectivas análises. A sobreposição entre o referencial teórico, legislação e os cartogramas permite identificar, de forma mais evidente, semelhanças e diferenças entre as duas espacialidades analisadas, cujas formas urbanas se mostram, à primeira vista, muito distintas.

Mesmo com uma evidente discrepância em termos morfológicos, recorre-se a Villaça (1998, p. 36), que apresenta que “não basta constatar essas configurações espaciais. É necessário explicá-las e articular a explicação com as transformações dos demais elementos da estrutura urbana”. Essas transformações aconteceram através de processos artificiais, resultando no paradigma que embasa esta pesquisa. Para tanto, inclui-se nesse momento da análise os processos históricos de ocupação e parcelamento dos dois setores, a fim de identificar, suas semelhanças e diferenças, e cumprir um dos objetivos da pesquisa, que é investigar em que medida esses processos históricos de ocupação e crescimento urbano contribuem para a atual diferenciação socioespacial entre os

territórios analisados, uma vez que se assume que a “análise da morfologia da cidade revela uma dimensão que não é apenas espacial, mas também temporal, ao mesmo tempo em que, aponta uma profunda contradição nos processos de apropriação do espaço pela sociedade” (Carlos, 2007, p. 55).

Considerando que as diferenças observadas não são apenas de ordem morfológica, mas também social, adentra-se a terceira dimensão proposta por Lefebvre (2013), na qual a análise se orienta para a dimensão do espaço vivido. Nesse momento, recorre-se a autores como Jacobs (2011), que discutem os traços da vida cotidiana e propõe novos olhares sobre o planejamento urbano a partir de uma crítica ao urbanismo modernista; bem como Aguiar e Netto (2012), que reúnem reflexões acerca das urbanidades e de sua diversidade. Soma-se a essas contribuições Gehl (2013), tomado como um dos referenciais centrais na discussão da cidade vivida, da escala humana e das dimensões do cotidiano. Em conjunto com outros autores, esses aportes teóricos subsidiam a análise da articulação entre fatores do cotidiano urbano e suas implicações na

identificação de conexões ou distanciamentos entre o denominado “Altiplano nobre” e a comunidade do Timbó, além de apresentar noções de urbanidades nesses territórios, que é um dos objetivos dessa pesquisa. Esta análise foi realizada com base na observação, registros de notas e fotografias realizadas em pesquisa de campo.

Ancorada nessa construção crítico-comparativa, a análise se desdobra em dois momentos de reflexão: a discussão das práticas hegemônicas que operam no distanciamento entre espacialidades e as ações contra-hegemônicas e de reinvenção do espaço; e a discussão de possíveis cenários para a articulação de territórios fragmentados. A partir desse percurso, a pesquisa se conclui ao reunir as experiências teóricas e empíricas desenvolvidas ao longo do trabalho, culminando na formulação de uma síntese conclusiva onde são indicados os distanciamentos e as aproximações entre o “Altiplano nobre” e a comunidade do Timbó, através de um panorama socioespacial.



04

CONTEXTO DA PESQUISA

Nesta seção, o foco da pesquisa volta-se aos seus objetos empíricos e seus respectivos contextos. A princípio, apresenta-se um panorama geral do contexto de João Pessoa–PB, situando os fragmentos na cidade. São abordados o contexto histórico da cidade e o processo de ocupação urbana dos objetos. A análise possui caráter descritivo e analítico, buscando levantar e compreender dados referentes à evolução histórica do surgimento dos elementos e das espacialidades urbanas correspondentes aos objetos empíricos desta pesquisa, assim como aos bairros nos quais estão inseridos.

Ao final dessa breve apresentação dos fragmentos, apresenta-se uma linha do tempo com os principais marcos no processo de ocupação de ambos os trechos, a qual possibilita visualizar de forma mais clara os eventos que os definiram e que culminaram na conjuntura atual.

Em seguida, o diálogo assume como tema central o Altiplano “nobre”, apresentando um panorama acerca do surgimento do fragmento e das ações que o deram origem. Nesse momento são apresentadas as informações centrais relativas a essa espacialidade,

de modo a contextualizá-la tanto como unidade quanto como parte de um todo. Na mesma perspectiva, posteriormente, o foco se volta à comunidade do Timbó, onde se constrói um panorama geral acerca de seu surgimento e de suas principais características, bem como do bairro dos Bancários, no qual está inserida.

Por fim, a ótica da pesquisa se direciona a quem vive nesses fragmentos, onde constrói-se uma caracterização com base em cartogramas que apresentam aspectos populacionais. A partir deles, é possível obter informações sobre densidade, renda, condições de vida, etnia, convivência com riscos ambientais, entre outros aspectos.

4.1 Os fragmentos na cidade

A cidade de João Pessoa foi fundada no século XVI e teve um crescimento urbano caracterizado por diversas mudanças, que acompanharam sua expansão ao longo dos séculos até os dias atuais. A cidade preservou sua configuração morfológica restrita à área histórica, por meio de uma expansão organizada em torno de

um núcleo, característica que perdurou até a metade do século XX (Lavieri et. al., 1992).

Para Lavieri & Lavieri (1999), a expansão urbana de João Pessoa alcança uma alta aceleração em três momentos principais: o primeiro, quando a cidade ainda se desenvolvia em torno desse núcleo central, cujo marco temporal se estende de 1585 até 1910, aproximadamente. O segundo momento é a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, quando a cidade cresce em direção à orla marítima, entre 1900/1910 até a década de 1970; e a terceira fase acontece a partir dos anos 1960/1970 com a expansão da cidade no sentido sul/sudeste.

Maia (2000) aponta que, no decorrer das décadas seguintes a 1960, houve a expansão da cidade em direção ao leste e ao norte, sobretudo através da criação de importantes eixos viários, como a mencionada Avenida Epitácio Pessoa. Esse direcionamento do tecido urbano para esses setores foi acompanhado pelo deslocamento das classes alta e média e sua ocupação da faixa litorânea. A cidade

também se expandiu no sentido sul, cujos setores foram ocupados predominantemente por pessoas de menor poder aquisitivo.

No cenário em que se projetou essa expansão, destaca-se o Banco Nacional de Habitação (BNH), que atuou como um importante impulsionador do crescimento urbano de João Pessoa, por meio do lançamento de conjuntos habitacionais que, “localizados em áreas rurais e descontínuas ao tecido urbano, estimularam processos de especulação imobiliária, periferação e espraiamento urbano” (Maia, 2000 apud Martins & Maia, 2017).

Assim, a construção desses conjuntos habitacionais impulsionou a expansão urbana em João Pessoa, a qual não foi acompanhada por um planejamento urbano e por políticas públicas integradas, resultando na produção de espacialidades fragmentadas ao longo da cidade. A valorização de determinados setores da cidade em detrimento de outros, assim como a intensificação da especulação da propriedade privada do solo urbano, são decorrentes de um processo de urbanização guiado pela lógica capitalista, que aprofunda desigualdades socioespaciais. Para Carlos (2007),

A ocupação do espaço da cidade, submetida à existência da propriedade privada do solo urbano, é produto da expansão da urbanização capitalista apoiada na generalização do valor de troca no espaço, fazendo com que o acesso à cidade seja mediado, necessariamente, pelo mercado imobiliário. (Carlos, 2007, p. 73)

O mercado imobiliário, agente colocado pela autora, tornou-se um importante articulador na produção e reprodução do espaço urbano pessoense, tendo ganhado cada vez mais protagonismo. A relação entre o mercado imobiliário e a estruturação urbana está associada, segundo Villaça (2001, p. 320), ao controle que as classes dominantes exercem sobre esse mercado e sobre o Estado, o que lhes concede “o melhor sistema viário das cidades, constrói seus locais mais aprazíveis, mais ajardinados e arborizados e controla a ocupação do solo pela aplicação de uma legislação urbanística menos ineficaz”. Além disso, em um contexto no qual o espaço produzido já é concebido como mercadoria, este passa a servir “às necessidades da acumulação por meio das mudanças/readaptações de usos e funções dos lugares, que também se reproduzem sob a lei do reprodutível” (Carlos, 2007, p. 74).

Dessa forma, as complexas relações e contradições entre os agentes produtores do espaço urbano em João Pessoa, ao longo do tempo e através de processos seletivos, resultaram em uma cidade - que está em constante processo de transformação - marcada sobretudo pela heterogeneidade socioespacial, onde os setores com localização privilegiada e infraestrutura urbana consolidada geralmente são ocupados por grupo sociais de rendas médias e altas.

Considerando o contexto colocado, a análise desta seção da pesquisa se direciona aos dois bairros que abrigam os objetos empíricos do estudo: o Altiplano Cabo Branco e o bairro dos Bancários. Cabe ressaltar que o histórico desses dois setores é abordado de forma articulada ao contexto urbano mais amplo anteriormente apresentado, evitando tratá-los como totalidades isoladas e compreendendo-os como partes constitutivas de um processo urbano dinâmico e em constante transformação.

O bairro Altiplano Cabo Branco adquiriu suas feições atuais por meio de um processo de ocupação gradativo, acompanhado de mudanças na legislação urbanística e de sucessivas alterações nos

parâmetros de uso e ocupação do solo. O bairro está localizado sobre uma falésia litorânea, na zona leste da cidade de João Pessoa, e se limita, a norte, com o bairro de Miramar; a sul, com os bairros Bancários e Portal do Sol; a leste, com o bairro Cabo Branco; e, a oeste, com o bairro Castelo Branco, e possui uma população total de 10.443 habitantes (IBGE, 2023).

Segundo Medeiros (2018), o bairro surgiu por meio da implementação de loteamentos e conjuntos habitacionais, sendo o primeiro deles o Loteamento Jardim Bela Vista, em 1938. De acordo com a mesma autora, apenas no ano de 1975 foi instaurada uma nova Lei de Zoneamento (Lei nº 2.102, de 31 de dezembro de 1975), que apresentava diretrizes normativas para a urbanização do trecho, bem como para o ordenamento e a disciplina do planejamento urbano, incluindo a definição das zonas urbanas e dos usos do solo. Com essa lei, o Código de Urbanismo foi incorporado ao Plano Diretor Físico de João Pessoa.

Em 1977, criou-se o Conjunto Habitacional Altiplano Cabo Branco, cujas unidades apresentavam padrão médio e baixo.

Naquele momento, o setor era um “local de baixo interesse construtivo e alta especulação imobiliária, na medida em que seus terrenos são estocados, criando-se um banco de terras, na expectativa de que haja uma valorização futura” (Medeiros, 2018, p. 34).

Entre 1979 e 1990, são criados os Loteamentos Visão Panorâmica I, II (com edificações de alto padrão) e III, assim como surgem as primeiras ocupações irregulares no bairro. Parte desses aglomerados irregulares deu origem a duas comunidades no bairro, registradas pela prefeitura: a comunidade São Domingos e a Rabo de Galo. Além dessas, existem outras ocupações irregulares que não são reconhecidas pelo poder público municipal.

Em 1992, o Plano Diretor de João Pessoa enquadrou o bairro como Zona de Restrição Adicional, o que impôs novas condicionantes ao uso e à ocupação do solo, como restrições à ocupação do solo, proteção de características paisagísticas, ambientais e naturais locais, salvaguarda de patrimônio histórico e cultural, entre outros. Além disso, cabe mencionar que a Constituição Estadual da Paraíba

classifica a falésia do Cabo Branco e demais formações naturais costeiras como áreas de interesse ecológico, garantindo-lhes proteção legal (Paraíba, 2015). Essa proteção constitucional, contudo, veio a ser desrespeitada com as mudanças normativas implementadas a partir de 2007, que permitiram a verticalização da área. Outros eventos importantes ocorreram em 2001, quando foi criado o condomínio residencial Alphavillage; em 2003, o Colina dos Bancários; e, em 2010, o condomínio horizontal Alta Vista (Medeiros, 2018).

Esses elementos moldaram o bairro Altiplano Cabo Branco em feições semelhantes às que se observam atualmente (Fig. 06). Entretanto, o bairro, atualmente reconhecido como o mais verticalizado e nobre de João Pessoa, em grande parte por meio do marketing realizado pelo setor imobiliário, passou a assumir esses atributos a partir de mudanças em sua paisagem, ocorridas sobretudo com a instalação de novos empreendimentos verticais, possibilitados pela delimitação de uma Zona Adensável Prioritária (ZAP), criada em 2007, por meio do Decreto Municipal nº 5.844/2007,

que permitiu a construção de novas tipologias verticalizadas no bairro (Medeiros, 2018, p. 38). Além disso, os grandes lotes, especulados por décadas, tornaram-se um importante potencial para a instalação de novos prédios, em sua maioria edifícios residenciais. Ademais, Medeiros (2018, p. 39) acrescenta:

Além do diferencial com relação ao tamanho dos terrenos disponíveis para adensamento, os promotores imobiliários encontram, no espaço do Altiplano, características como as amenidades ambientais passíveis de serem exploradas comercialmente: a paisagem, a segregação espacial provocada pela geomorfologia do bairro, a vista e a proximidade com o mar.

Figura 06 - Altiplano “Nobre”



Fonte: Imagem produzida com drone (Nov. 2025), obtida de *Coletivo Renders*, João Pessoa - PB

Dessa forma, observa-se, na consolidação do denominado “Altiplano nobre”, que a combinação entre dispositivos normativos e as características físicas do sítio urbano foram importantes catalisadoras da formação de uma estrutura morfológica distinta em relação ao restante do bairro, capaz de condicionar, em maior ou menor grau, a dinâmica do entorno.

O bairro dos Bancários, por sua vez, foi fundado em 1978, com a denominação inicial “Loteamento Itubiara”, pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), sob financiamento do BNH (PMJP, 2022). Sua criação, motivada à promoção de habitação para os funcionários do sistema bancário, foi acompanhada também da criação de conjuntos adjacentes para abarcar a demanda dos professores e funcionários da Universidade Federal da Paraíba. A instalação do *Campus I* da UFPB tem importante papel na consolidação dos bairros da zona Sul (Oliveira, 2018), pois intensificou a demanda por moradia aos estudantes e funcionários, preenchida pela instalação dos novos conjuntos habitacionais.

O bairro dos Bancários limita-se ao norte com o Bairro Altiplano Cabo Branco e com o bairro Castelo Branco, ligado diretamente com o *Campus I* da UFPB, ao sul com os bairros Jardim São Paulo, Jardim Cidade Universitária e Anatólia, à leste com o bairro Portal do Sol e à oeste com com a BR-230 e com a Mata do Buraquinho; possui uma área de 218,97 ha (PMJP, 2022) e 16.627 habitantes (IBGE, 2023).

Sua função inicial para moradia é refletida atualmente, visto que os bairros que compõem o “Conjunto dos Bancários” - Jardim São Paulo, Jardim Cidade Universitária, Anatólia e Bancários - são ainda, predominantemente, residenciais. Segundo Oliveira (2018), o conjunto Anatólia, criado em 1981, foi também financiado pelo INOCOOP, e criado logo após o bairro dos Bancários. Já o bairro Jardim São Paulo, que integrava o respectivo bairro, foi desmembrado em 1998, através da Lei Municipal 1574/98, que tratava da nomeação e delimitação dos 60 bairros de João Pessoa. O bairro Jardim Cidade Universitária, que também estava incorporado ao então “Loteamento Itubiara” foi desmembrado e fundado

institucionalmente no final da década de 1990 (Oliveira, 2018). Essas ações de desvinculação territorial, bem como a instalação de uma rede de mobilidade que integrava esses bairros às outras porções da cidade, geraram o que hoje é delimitado como bairro dos Bancários.

A administração pública reconhece, por meio da Lei nº 11.602, de 10 de novembro de 2008, a presença de uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) no bairro dos Bancários, a comunidade do Timbó, a qual é setorizada em “Timbó I” e “Timbó II”. Segundo Pita (2012), até o final da década de 1970, o território onde se localiza a comunidade correspondia a uma saibreira, local de extração de saibro. Para a autora (2012, p. 118), “em virtude dessa exploração, a partir da retirada do barro para aterramento das vias, com o passar dos anos, a área que era plana passou a apresentar grande declividade”, que se somou à natural inclinação topográfica que acompanha o Rio Timbó, gerando um território “rebaixado”.

A partir da década de 1980, já sem atividades de escavação, e por meio de um processo de ocupação irregular, as pessoas passaram a ocupar esse local, atraídas tanto pelo potencial de

atividade agrícola nas proximidades do Rio Timbó — onde a ocupação teve início — quanto pela própria expansão dos setores adjacentes.

Atualmente, o bairro Bancários passa por uma forte fase de especulação, associada sobretudo à instalação do Parque das Três Ruas (Fig. 07), inaugurado em 2024, tendo movimentado a construção de novos edifícios multifamiliares e gerando novos usos ao longo de sua extensão. O parque, que está localizado próximo a comunidade do Timbó, possui aproximadamente 6 km de extensão e tornou-se um novo espaço de lazer na região, que atrai uma alta concentração de pessoas através de suas vocações para atividades de esporte e lazer. A instalação do Parque foi acompanhada da criação da “Ponte das Três Ruas”, que o liga diretamente ao *Campus I* da UFPB.

Figura 07 - Parque das Três Ruas, Bancários, João Pessoa-PB



Fonte: Portal A União, publicado em 22 ago. 2024

A contextualização da criação desses bairros aponta, entre outros fatores, que não apenas as condições de infraestrutura e a distribuição dos usos condicionaram sua integração à malha urbana, mas também a relação entre os diferentes agentes produtores do espaço e seus interesses. Esse conjunto de fatores faz com que, embora sejam bairros adjacentes e tenham sido formados em

períodos temporalmente próximos, apresentem processos de consolidação urbana desiguais, reforçando a noção de que a proximidade espacial não implica, necessariamente, homogeneidade socioespacial, sendo a desigualdade um fator de destaque.

Essa noção emerge a partir da observação de que, ao passo que se identificam setores de alta valorização e intensa especulação imobiliária, manifestam-se também setores marcados pela irregularidade e pela marginalização. A coexistência dessas distintas espacialidades, perceptíveis por meio da paisagem, constitui um caminho para o entendimento de que, no plano social, também se produzem diferenciações. Para Sposito e Sposito (2020), essa diferenciação socioespacial pode ser compreendida como uma “intensificação” da segregação, configurando um traço marcante na formação de fragmentos intraurbanos, como o Altiplano “nobre” e a comunidade do Timbó. Para além de sua associação direta aos aspectos morfológicos, os “processos exclusivistas de vivências no território da cidade têm impacto tanto na vitalidade urbana quanto na forma e na qualidade do ambiente, em curto e em longo prazos”

(Silva; Barros Filho, 2023, p. 153). Com a atualização do Plano Diretor de João

Pessoa em 2024, a legislação vigente passou por alterações relevantes para ambos os setores, e que pode estar associada tanto à forma da cidade quanto à qualidade do ambiente urbano. Essas alterações serão analisadas com mais detalhes posteriormente, no tópico 5.2, que contempla a dimensão do espaço concebido.

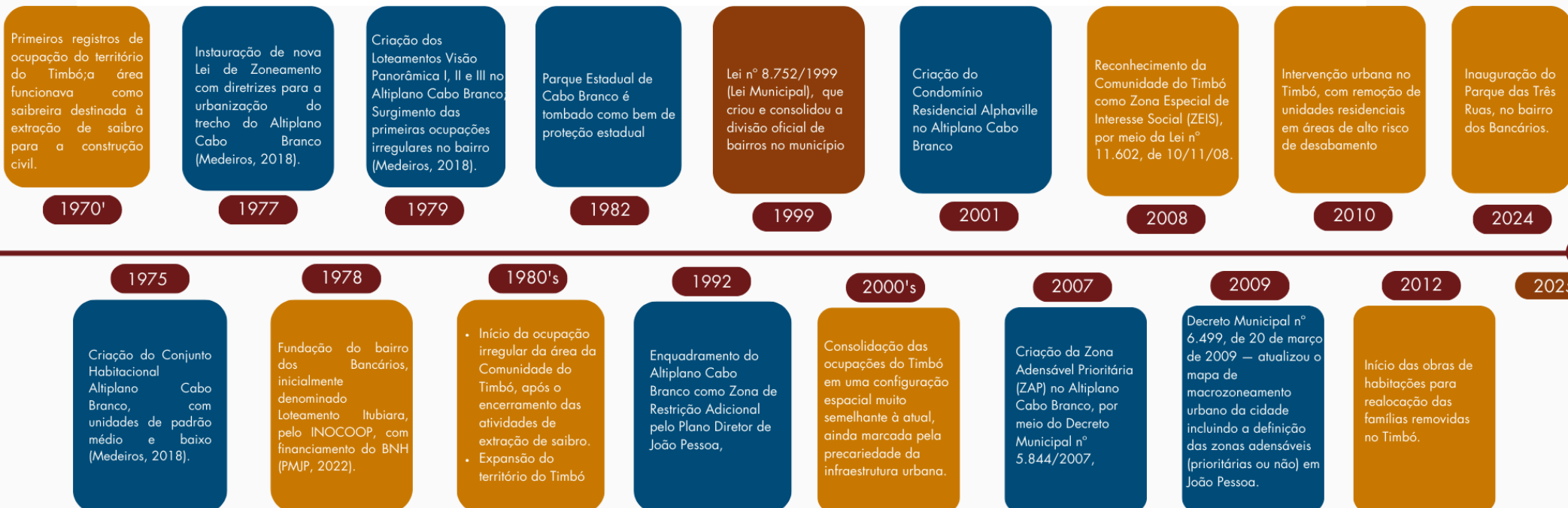
Os fragmentos apresentam-se, portanto, não apenas como manifestações das lógicas de produção e reprodução do espaço urbano, mas como produtos históricos, resultantes de um processo de urbanização desarticulado, cujas principais ações estão demarcadas na linha do tempo abaixo (fig. 08), não pela ausência de planejamento, mas pela existência de um planejamento orientado por interesses específicos, voltados àqueles que ocupam posições privilegiadas, “no alto e no plano”. Essa lógica desconsidera as espacialidades marginalizadas e distantes socialmente, ainda que fisicamente próximas.

LINHA DO TEMPO

Figura 08 - Linha do tempo com os principais marcos do Altiplano “nobre” e da comunidade do Timbó

TIMBÓ E ALTIPLANO “NOBRE”

Fonte: Elaboração própria, 2025



LEGENDA:

■ Marco temporal no histórico do Altiplano “Nobre”

■ Marco temporal no histórico da comunidade do Timbó

■ Marco temporal comum aos dois fragmentos

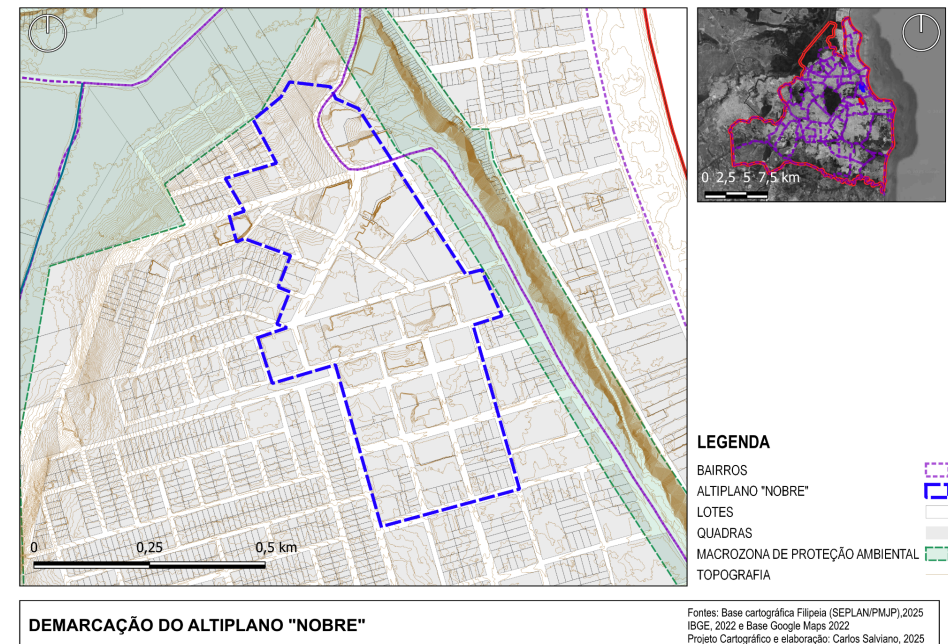
A seguir, apresenta-se uma aproximação analítica mais detalhada dos referidos fragmentos.

4.2 Fragmento 01: O “altiplano nobre” no bairro Altiplano Cabo Branco

O trecho do bairro Altiplano Cabo Branco intitulado “Altiplano Nobre”¹ (fig. 09; Apêndice B) foi assim nomeado a partir de estímulos mercadológicos e estratégias de *marketing* do setor imobiliário, visando à valorização e diferenciação da área. A atuação de agentes imobiliários, em articulação com dispositivos normativos, conferiu identidade a essa zona, localizada na porção norte do bairro, em uma posição elevada e privilegiada, próxima à faixa litorânea.

¹ É importante destacar que o trecho considerado nobre por Medeiros (2018) ultrapassa os limites da ZAP, evidenciando que sua influência ultrapassou a delimitação normativa e promoveu a valorização das áreas adjacentes. Neste trabalho, contudo, considera-se “Altiplano Nobre” a área estabelecida pela ZAP, em conformidade com a delimitação normativa e em função dos efeitos que o seu estabelecimento e as prerrogativas associadas produzem sobre esse território em relação ao restante do bairro.

Figura 09 - Demarcação do Altiplano “nobre”



Fonte: Dados do IBGE (2023; 2024; 2025) e Filipeia - Mapas da cidade (PMJP, 2025); elaboração própria.

Os primeiros registros de ocupação no setor datam da década de 1980, embora já houvesse lotes demarcados uma década antes. O território que corresponde atualmente ao “Altiplano Nobre” apresenta lotes extensos, sobretudo aqueles oriundos dos

loteamentos Visão Panorâmica I e II e Bela Vista, cujas implantações moldaram o surgimento do bairro Altiplano Cabo Branco (Medeiros, 2018). Além disso, essa característica também pode ser atribuída ao fato de que lotes adjacentes pertenciam a um mesmo proprietário, o que facilitou sua aquisição e, conseqüentemente, o remembramento de alguns.

O principal fator normativo na demarcação do setor, definido pelo setor imobiliário como “nobre”, foi a delimitação de uma Zona Adensável Prioritária (ZAP), instituída pelo Decreto Municipal nº 5.844/2007, que permitiu, naquele trecho, a construção de novas tipologias verticalizadas (Medeiros, 2018) e, portanto, gerou um trecho diferenciado no interior do bairro. Contudo, é importante ressaltar que, no restante do bairro, não é permitido verticalizar em função do tombamento da falésia do Cabo Branco.

Esse conjunto de fatores impulsionou o processo de valorização e verticalização do Altiplano “nobre”, conferindo ao setor uma lógica de produção urbana diferenciada em relação ao restante do bairro. O processo de especulação desse trecho, iniciado na

década de 1970, articulou-se a uma nova estratégia com elevado potencial para o setor imobiliário: a construção de condomínios fechados, tanto horizontais quanto verticais. Essa lógica é sustentada por Carlos (2007, p. 99), que acrescenta:

A estratégia da construção dos condomínios fechados, iniciado nos anos 70, revelou aos empreendedores imobiliários que havia um novo “filão” de mercado a ser explorado: a construção dos condomínios horizontais, que ainda são possíveis em terrenos com baixa densidade construtiva.

Parte do processo de valorização do setor foi também acompanhado pela reestruturação viária, conduzida pela lógica capitalista de produção do espaço, na qual a malha viária foi moldada tendo o automóvel como protagonista. Além disso, a localização privilegiada, a paisagem, as amenidades ambientais e a proximidade com o mar constituem, segundo Medeiros (2018, p. 45), ferramentas de segregação espacial capazes de estimular a especulação imobiliária, e que foram apoiadas pelo Estado, outro importante agente na consolidação do Altiplano “Nobre”. Este assume, portanto, uma posição de destaque, colocada não apenas

pelos aspectos morfológicos, mas também através do âmbito social, ambiental e político. Fernandes (2013) acrescenta:

[...] a (re)produção de determinado setor da cidade por um empreendimento privado se torna uma tarefa quase impossível. Essas áreas privilegiadas da cidade só se viabilizam para ocupação com o apoio e o incentivo do Estado. (Fernandes, 2013, p. 155)

E que, portanto, a consolidação desses setores não pode ser compreendida como resultado da atuação do mercado imobiliário exclusivamente, mas como resultado de uma articulação entre agentes privados e o Estado, que por sua vez viabiliza e legitima processos seletivos de ocupação do espaço.

As edificações inseridas no setor, em sua maioria condomínios residenciais, destacam-se na paisagem e compõem o *skyline* de João Pessoa em função de seu alto gabarito. A ocorrência de uma diferenciação visual, ocasionada pelo contraste de alturas entre o setor “nobre” e o restante do bairro, pode ser associada ao que Carlos (2007, p. 99) define como uma segregação orientada. A autora atribui esse direcionamento às estratégias imobiliárias, entendidas

como “condição da constante necessidade de reprodução do mercado imobiliário na metrópole, a partir da expansão de seus limites, processo que generaliza a segregação ao mesmo tempo em que desagrega os laços sociais.” (Carlos, 2007, p. 99). Por sua vez, Sposito (2013, p. 68) acrescenta que “[...] os que têm maior poder (geralmente, mas não exclusivamente, econômico) decidem se separar dos outros”, processo que a autora denomina de “autossegregação”.

Para Lynch (1980, p. 19), ao se referir a espacialidades correlatas, o perfil formado pelos edifícios no horizonte pode representar “vitalidade, poder, decadência, mistério, aglomeração, grandeza ou o que quer que seja, mas, em qualquer dos casos, aquela figura distinta cristaliza e reforça o significado”. Esse processo também é perceptível no Altiplano “nobre”. O mesmo autor complementa: “Os significados individuais de uma cidade são tão variados, mesmo quando a sua forma pode ser facilmente comunicável, que parece possível separar a forma do significado [...]” (Lynch, 1980, p. 19).

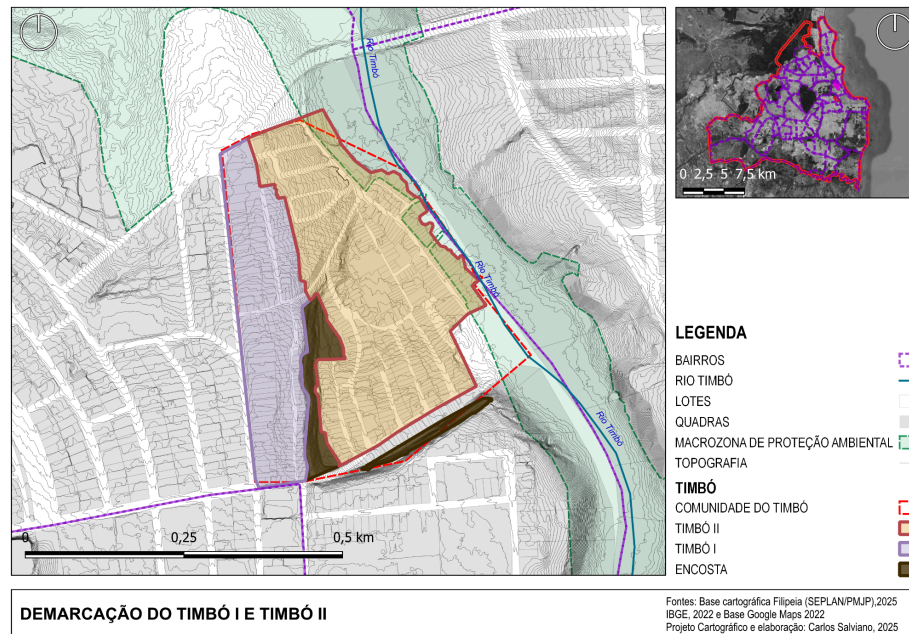
A combinação desses fatores hegemônicos gerou uma espacialidade sem o estabelecimento de fronteiras físicas, mas com uma distinção socioespacial inscrita na malha urbana e na paisagem, tanto em relação ao próprio bairro quanto aos bairros adjacentes, condição que evidencia a heterogeneidade entre espaços contíguos. Para Brissac (1987, p. 205), a “aceleração do movimento urbano acarreta uma produção industrializada de aparências, uma verdadeira recriação ilusória do mundo através de imagens arquitetônicas fictícias, inscritas em fachadas decoradas, *outdoors* e superfícies espelhadas”. Trata-se, portanto, de uma descrição que pode caracterizar essa seção urbana que busca se destacar e reforçar um significado, tal qual o Altiplano “nobre”.

4.3 Fragmento 02: A comunidade do Timbó no bairro Bancários

Como mencionado anteriormente, a comunidade do Timbó está inserida na porção leste do bairro dos Bancários, localizado na

zona sul de João Pessoa-PB. Está situado entre os bairros Portal do Sol, a leste, e Altiplano Cabo Branco, ao norte, do qual se separa fisicamente sobretudo pelo Rio Timbó e pela diferença topográfica que o acompanha. O Timbó é reconhecido como ZEIS pela Lei nº 11.602, de 10/11/2008 (PMJP, 2022), e é dividido em dois setores, reconhecidos pela gestão municipal como as comunidades Timbó I e Timbó II. Essa diferenciação ocorre em função da disposição topográfica dos setores: um situado em cota mais baixa, próximo ao rio, e outro mais elevado. Essa configuração está ilustrada na Figura 10 (Apêndice C).

Figura 10 - Demarcação do Timbó I e Timbó II



Fonte: Dados do IBGE (2023; 2024; 2025) e Filipeia - Mapas da cidade (PMJP, 2025); elaboração própria.

Embora não existam barreiras físicas que caracterizem uma ruptura entre a comunidade do Timbó e o restante do bairro dos Bancários, observa-se uma notória diferenciação morfológica. Esta se manifesta desde a disposição dos elementos viários, como as ruas, até o parcelamento urbano, por meio de uma configuração espacial

menos regular quando comparada ao restante do bairro, inscrita em um território marcado por acentuado desnível topográfico. Além disso, a comunidade apresenta, a partir da paisagem, uma diferenciação que excede o aspecto estritamente morfológico, incorporando também o fator social.

O caráter de fragmento, no caso do Timbó, não se constitui a partir de um processo de “autossegregação”, no qual o espaço opta por se distanciar, mas decorre do que Spósito (2013) define como segregação induzida. Trata-se de um tipo de segregação em que os sujeitos que vivem em espacialidades segregadas não necessariamente escolheram ocupar esses territórios. Esse processo, conforme Souza (2005), deriva do medo, da hostilização e da exclusão social produzidos pela consolidação de áreas de alto padrão, que acabam por “expulsar” parcelas da população para as periferias ou áreas que não são de interesse do mercado formal e/ou passíveis de construção - como encostas, beiras de rio, entre outros. Configura-se, assim, um quadro de fragmentação imposto, e não resultante de uma escolha.

Os primeiros registros de ocupação, identificados em aerofotos da década de 1970, fornecidas pela Prefeitura Municipal de João Pessoa, revelam um espaço que surgia às margens do Rio Timbó, de onde a comunidade adquiriu seu nome (Pontes, 2020). O território em questão era utilizado como área de mineração de saibro, destinado ao setor da construção civil, que à época encontrava-se em intensa atividade, em função da construção simultânea de novos bairros e loteamentos. Essa atividade de mineração foi responsável pela escavação de parte da área, conferindo à ela uma acentuada declividade em sua topomorfologia, que se somou à inclinação natural da topografia que acompanha o rio Timbó.

Segundo Pontes (2020), a atuação dos trabalhadores na atividade mineradora deu origem às primeiras ocupações — ainda que temporárias — no Timbó. Essa ocupação foi contemporânea ao surgimento do bairro dos Bancários, então ainda configurado como loteamento, que rapidamente passou a incorporar pontos comerciais, onde os construtores que atuavam no Timbó podiam se abastecer.

Os trajetos dos caminhões que entravam e saíam do antigo campo de extração de saibro foram responsáveis por delinear as ruas de acesso à comunidade. Pita (2012) acrescenta que, após o encerramento das escavações, parte da população de trabalhadores da empresa permaneceu no local, em alojamentos irregulares situados na periferia da vala resultante da mineração, enquanto outras ocupações passaram a surgir na porção mais baixa do território, próxima ao rio Timbó, atraídas pelo potencial agrícola que sua várzea possuía.

As décadas seguintes a 1980 foram marcadas pela expansão do setor, que continuou a ser ocupado por meio de um processo de urbanização desordenado, desacompanhado de um planejamento urbano adequado. Esse processo resultou em ocupações em áreas de risco ambiental, inicialmente desprovidas de infraestrutura básica, que passaram a ser avaliadas pela gestão municipal apenas a partir de 2007, em resposta à pressão social (Pita, 2012).

Entre as décadas de 1980 e 1990, o território se expandiu por meio da abertura de novas ruas e do surgimento de quadras, que

rapidamente ocuparam quase toda a área disponível. Já entre as décadas de 1990 e 2010, as ocupações consolidaram uma configuração espacial muito semelhante à atual, ainda marcada pela ausência de infraestrutura adequada.

No início da década de 2010, sob forte pressão social, ocorreu uma intervenção que contribuiu para moldar a configuração urbana do Timbó: a remoção de unidades residenciais localizadas em áreas de risco, com alta possibilidade de desabamento. As famílias afetadas foram realocadas para habitações construídas no interior da própria comunidade, cujas obras tiveram início no ano de 2012. Os anos seguintes foram marcados por intervenções pontuais de infraestrutura, como a pavimentação de vias e melhorias nas redes elétrica e de esgotamento sanitário, que até hoje apresentam problemas (Pontes, 2020).

Já na década de 2020, registraram-se ações como a criação da horta comunitária do Timbó, em 2022, a partir de um projeto de extensão da Universidade Federal da Paraíba (A União, 2025), a qual teve parte de sua área destruída em 2025, além da implantação de

uma cozinha comunitária, que permanece em funcionamento (PMJP, 2025).

Cabe destacar que, em 2024, foi criado o Parque das Três Ruas, no bairro dos Bancários, cuja localização é próxima à comunidade. A implantação do parque tem intensificado a atuação do mercado imobiliário no setor e fomentado um cenário de especulação. Tal processo acentua o contraste entre a comunidade do Timbó e o restante do bairro, fazendo com que ela seja percebida — tanto por meio de representações cartográficas quanto na vivência urbana — como um elemento à parte, evidenciando-a como um território subordinado ao próprio bairro, ainda que a ele seja contíguo.

4.4 Quem vive nos fragmentos?

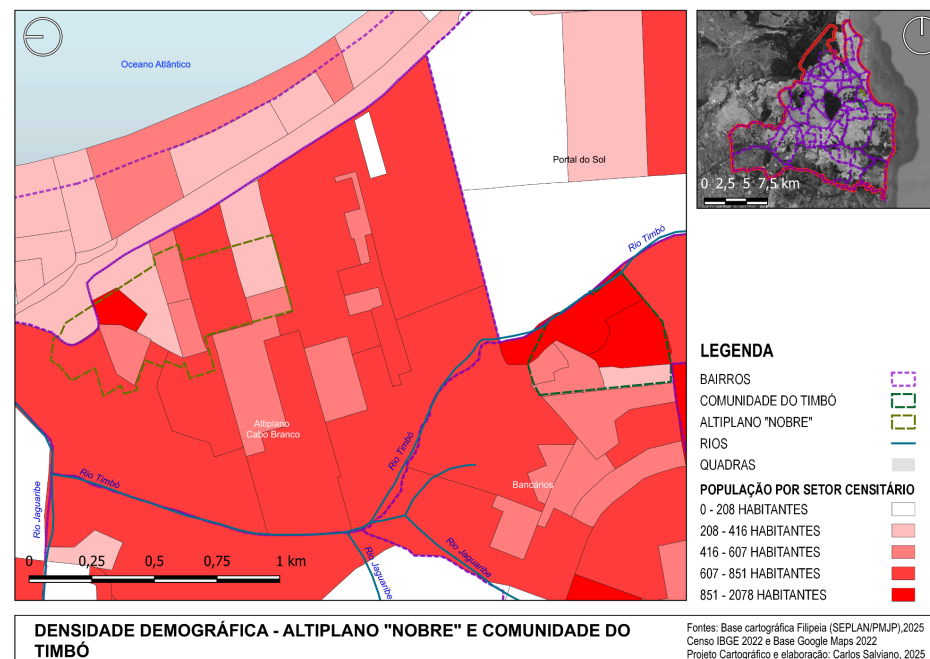
Até o presente momento da investigação, a importância dos agentes produtores do espaço na conformação de aspectos morfológicos e sociais que caracterizam espacialidades urbanas tem sido constantemente destacada. Autores como Villaça (1998) e Capel

(2002) reforçam a ideia de que não é possível construir uma caracterização socioespacial sem compreender o perfil de quem vive em determinado espaço.

Para situar social e espacialmente os usuários nos dois fragmentos, utilizou-se dados do Censo IBGE (2023), como também dados da SEPLAN/PMJP (2022), os quais foram sistematizados em cartogramas temáticos e permitiram caracterizar a população que ocupa e se apropria desses espaços.

Um primeiro fator a ser mencionado é a quantidade de pessoas por unidade de área. O IBGE (2022) define esse fenômeno, a densidade demográfica, como a distribuição espacial dos habitantes por quilômetro quadrado. Nesta análise, associam-se as informações coletadas no Censo IBGE (2023) aos setores censitários, que correspondem à menor escala territorial utilizada pelo Censo, e que mais se aproximam dos trechos em análise. Essa distribuição de pessoas por setor censitário pode ser visualizada através do cartograma abaixo (fig. 11; Apêndice D)

Figura 11 - Cartograma de população por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

É possível perceber através do cartograma que, mesmo que o Altiplano “nobre” seja altamente adensado, a comunidade do Timbó apresenta uma maior população por setor censitário, o que nos padrões do IBGE (2023), implica dizer que nele há uma maior densidade populacional em relação ao primeiro

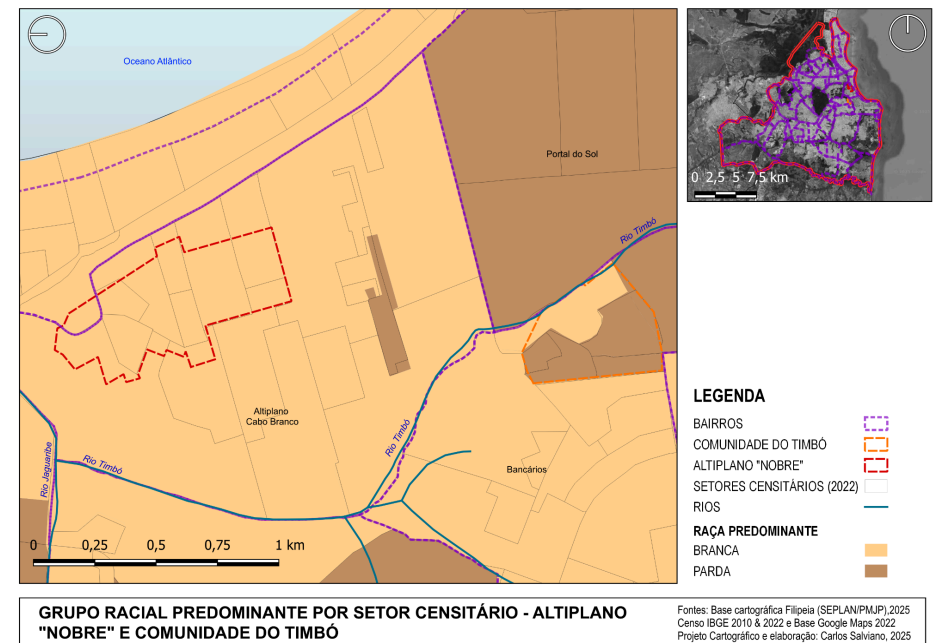
No Altiplano “nobre”, a distribuição da população ocorre de forma mais heterogênea, com setores mais adensados e outros menos. A essa questão está associado o exclusivismo socioespacial, condição onde alguns grupos sociais possuem um maior domínio sobre o solo, diretamente associado ao seu valor, entendendo-o como um produto. A valorização deste solo, no caso do Altiplano “nobre”, pode justificar o menor adensamento em relação à comunidade do Timbó, cujo processo de ocupação do território ocorreu de forma mais intensiva, visando ocupar a maior porcentagem de solo possível.

Somente diante de inúmeros fatores, como infraestrutura, contexto urbano, aspectos socioambientais, entre outros, é possível estipular se a densidade de um trecho é adequada ou não. Não existe, contudo, um “ideal” pré-estabelecido, sendo necessário considerar cada caso compreendendo suas respectivas particularidades.

Para além do aspecto quantitativo, buscou-se aproximar a análise do conteúdo social dos dois fragmentos, investigando, dentre outros aspectos, as suas respectivas características socioeconômicas,

como também visualizar como a população se distribui através do fator “raça”. Esse fator pode ser visualizado no cartograma a seguir (fig. 12; Apêndice E).

Figura 12 - Cartograma de grupo racial predominante por setor censitário no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

O cartograma revela, que na comunidade do Timbó predominam pessoas pardas, enquanto no Altiplano “nobre”

predominam pessoas brancas. Essa ocupação por diferentes raças nos dois fragmentos está atrelada a processos históricos de segregação socioespacial, assim como as desigualdades no acesso ao solo urbano e as dinâmicas do mercado imobiliário, que reproduzem esses padrões racializados de ocupação da cidade.

Segundo o IBGE (2023), 45,3% da população do país se autodeclara parda e 10,2%, preta. Logo, a maioria da população brasileira é negra. Para o mesmo órgão (2023), 67% das pessoas que moram em favelas são negras, o que evidencia uma relação entre o fator racial e a desigualdade socioespacial no Brasil. Essa relação também se reflete nesta análise, ao se observar que há uma predominância de pessoas negras na periferia.

Essa diferenciação socioespacial entre grupos raciais está presente no território brasileiro desde a invasão europeia em 1500, que foi seguida pelo estabelecimento do tráfico de pessoas escravizadas como a base da economia da colônia. Historicamente, não apenas a distribuição da população negra pelo território foi conduzida por agentes hegemônicos, como também esse processo

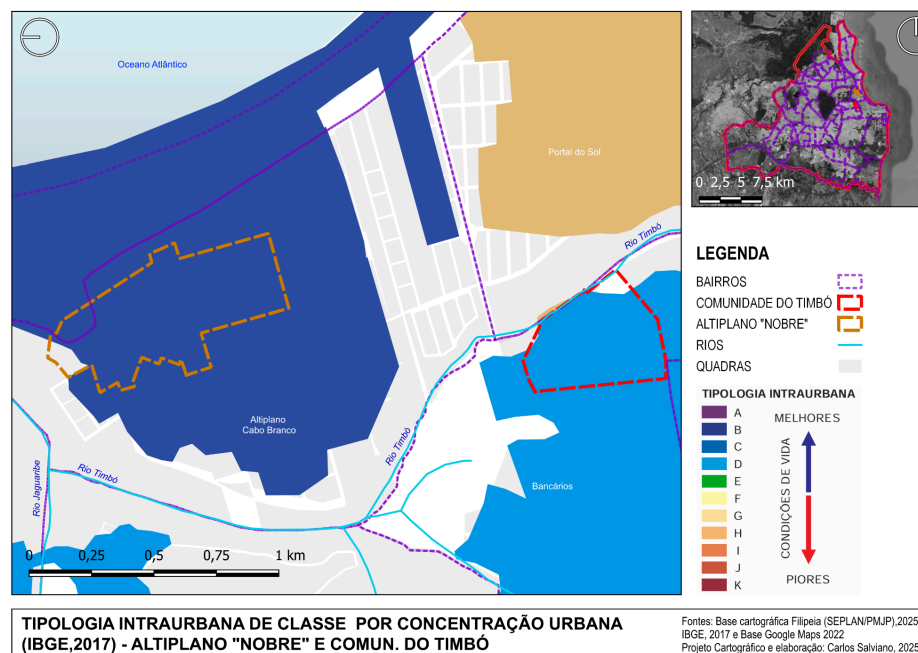
ocorreu de forma a empurrar essas populações para áreas periféricas e menos valorizadas, contribuindo para a formação e consolidação das favelas. Mesmo com o fim do sistema escravagista, a exploração da população negra e sua exclusão do direito à terra, rural ou urbana, reproduziram sua exploração, as condições de desigualdade e a marginalização. Maricato (1997) contribui com essa lógica, colocando que

Se na cidade imperial os escravos viviam junto a seus proprietários, a cidade da República separa o trabalho do ócio. Expulsa os negros e brancos pobres para as periferias, para os subúrbios, para os morros ou para as várzeas. [...] Na base de toda a transformação estava o processo que torna as edificações uma mercadoria capitalista, apropriada de forma distinta pelas classes ou grupos sociais. (Maricato, 1997, p. 30)

Outra camada analítica que pode ser acrescentada a essa distinção nas formas de ocupação do espaço urbano por diferentes grupos diz respeito às condições de vida da população. A partir de dados do IBGE (2023), foram extraídas informações sobre a tipologia intraurbana de classes, que evidencia como os grupos sociais, diferenciados por classe, se distribuem no território. Essas condições

de vida são apresentadas por concentração urbana, podendo ser visualizadas no cartograma a seguir (fig. 13; Apêndice F).

Figura 13 - Cartograma de tipologia intraurbana de classe por concentração urbana no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

O IBGE (2022) compreende as informações sobre condições de vida da população através de “um sentido mais amplo, abrangendo medidas de desigualdade e pobreza; inclusão ou

exclusão social; indicadores de situação social, qualidade de vida e de vulnerabilidade ambiental; entre outros aspectos”. De forma mais objetiva, essa classificação inclui fatores como coleta de lixo, abastecimento de água, condição da rede de esgoto, densidade domiciliar, entre outros.

É possível observar, por meio do cartograma, que no Altiplano “nobre” as condições de vida são melhores, enquadrando-se na tipologia C, em contraste com a comunidade do Timbó, cujas condições de vida se situam na tipologia D. Respectivamente, essas categorias correspondem a áreas com infraestrutura relativamente estável e condições urbanas intermediárias, e a áreas de média a baixa renda, que apresentam algumas carências urbanas e menor acesso a serviços.

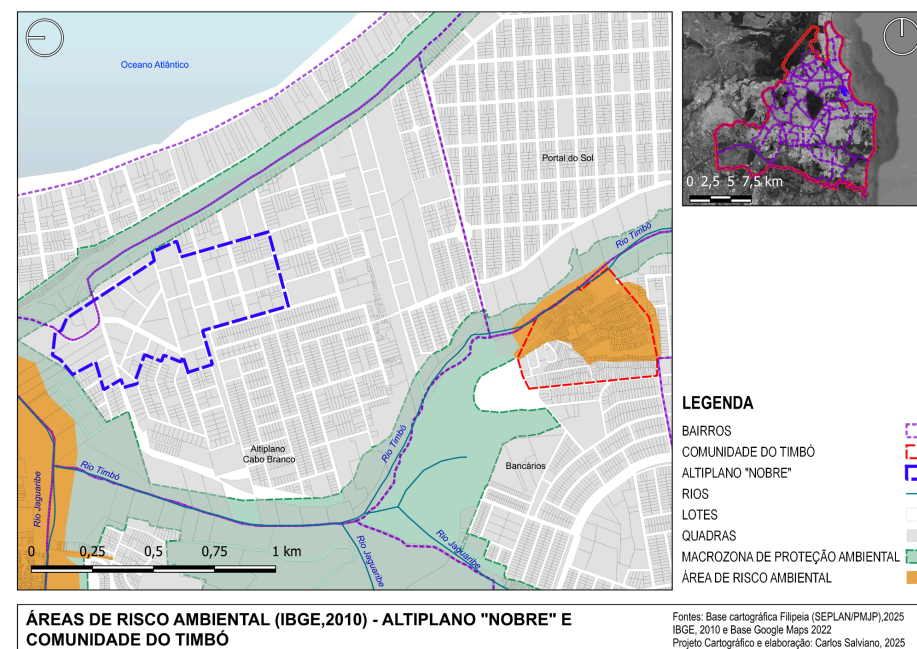
Por se tratar de uma representação cartográfica construída a partir da escala das concentrações urbanas, as condições de vida de ambos os fragmentos são representadas pela média da concentração urbana na qual estão inseridos, o que tende a generalizar as informações. Assim, o Timbó pode apresentar

condições de vida menos adequadas em comparação ao bairro em que se insere, assim como o Altiplano “nobre” pode, eventualmente, apresentar condições superiores quando comparado ao restante do bairro Altiplano Cabo Branco.

Ainda que considere inúmeros fatores para a caracterização das tipologias de condições de vida, o IBGE não considera o contato com áreas de risco ambiental, que estão associadas a vulnerabilidades socioambientais, e conseqüentemente, possuem relevância na determinação das condições de vida daquela população.

Observando-se os fragmentos estudados através do cartograma abaixo (fig. 14; Apêndice G), é possível visualizar seu contato com áreas de risco, também indicadas pelo IBGE. Essas áreas se caracterizam como sendo “passíveis de serem atingidas por fenômenos ou processos naturais e/ou induzidos que causem efeito adverso. As pessoas que habitam essas áreas estão sujeitas a danos à integridade física, perdas materiais e patrimoniais” (IBGE, 2007, p. 12).

Figura 14 - Cartograma de áreas de risco ambiental no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

O cartograma evidencia a presença de uma área de risco ambiental que abrange a maior parte do território do Timbó. Esse risco está predominantemente associado ao deslizamento do talude resultante das escavações da saibreira, que deram origem à conformação morfológica do sítio do setor. Além disso, o risco de

deslizamento também está presente no talude natural existente no Timbó, caracterizado por relevo bastante acidentado, o que motivou, em 2012, a retirada de uma porção de unidades residenciais e sua realocação no interior da própria comunidade (Pontes, 2020).

Além do risco de deslizamento, também existem riscos de enchente, sobretudo no Timbó “de baixo”, que se relaciona diretamente com o rio Timbó. A ocupação desordenada na comunidade também desconsiderou a zona de várzea do rio, onde, nos períodos de cheia, há registros recorrentes de alagamentos.

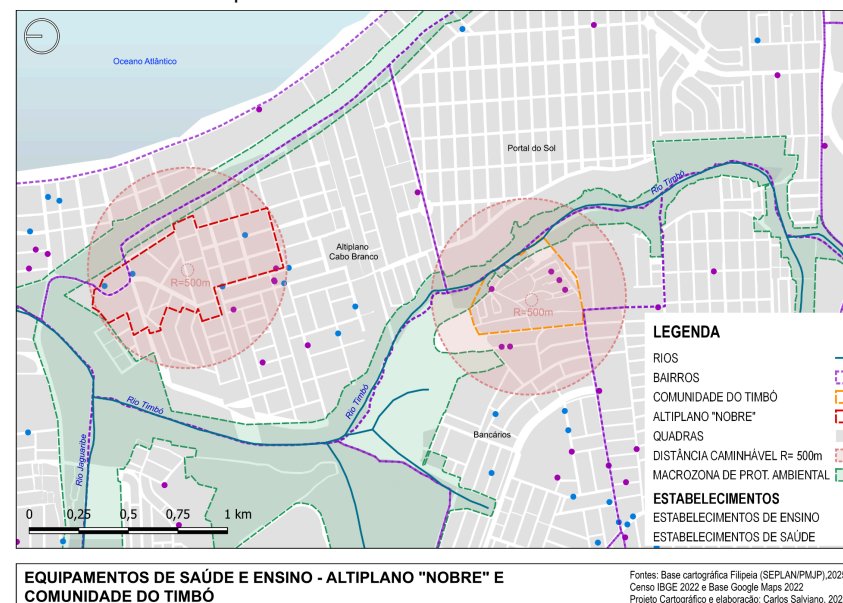
No Altiplano “nobre”, por sua vez, não há registros de áreas de risco ambiental, mas cabe mencionar uma área de riscos associada ao rio Jaguaribe que está localizada nas proximidades do trecho.

Retomando a discussão sobre as condições de vida da população, além de estarem associadas à proximidade com áreas de riscos ambientais, elas também se relacionam ao acesso dos indivíduos a equipamentos básicos, como os de saúde e educação. A distribuição desses equipamentos revela aspectos da infraestrutura

local que dão suporte aos fragmentos analisados e também pode evidenciar desigualdades socioespaciais.

No cartograma abaixo (fig. 15; Apêndice H), é possível ver a distribuição desses elementos nos dois fragmentos, onde se estabelece uma distância radial de 500 metros, assumida como distância máxima caminhável, a fim de visualizar o acesso dos grupos a esses equipamentos.

Figura 15 - Cartograma de distribuição de equipamentos de saúde e ensino no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

No Timbó, observa-se que não há equipamentos de saúde inseridos nessa circunferência tida como caminhável, o que sugere a necessidade de deslocamentos mais longos para o atendimento desse serviço, condição considerada inadequada do ponto de vista da mobilidade urbana. Ademais, identificam-se, nesse raio, seis equipamentos de ensino, dentre eles creches particulares, um Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) e escolas de reforço escolar, que estão ligadas a edifícios de uso residencial, gerando um uso misto.

No Altiplano “nobre”, existem, dentro do raio caminhável, seis equipamentos de saúde, incluindo uma Unidade de Saúde da Família (USF) integrada e consultórios particulares de atendimento odontológico e fisioterapêutico. Quanto aos equipamentos de ensino, são três estabelecimentos cadastrados: uma escola estadual de educação infantil e fundamental, uma escola particular de ensino infantil e uma escola de música. (CNEFE, 2023)

Percebe-se, a partir dessas informações, que, em relação aos equipamentos de saúde básica, a população residente no Timbó

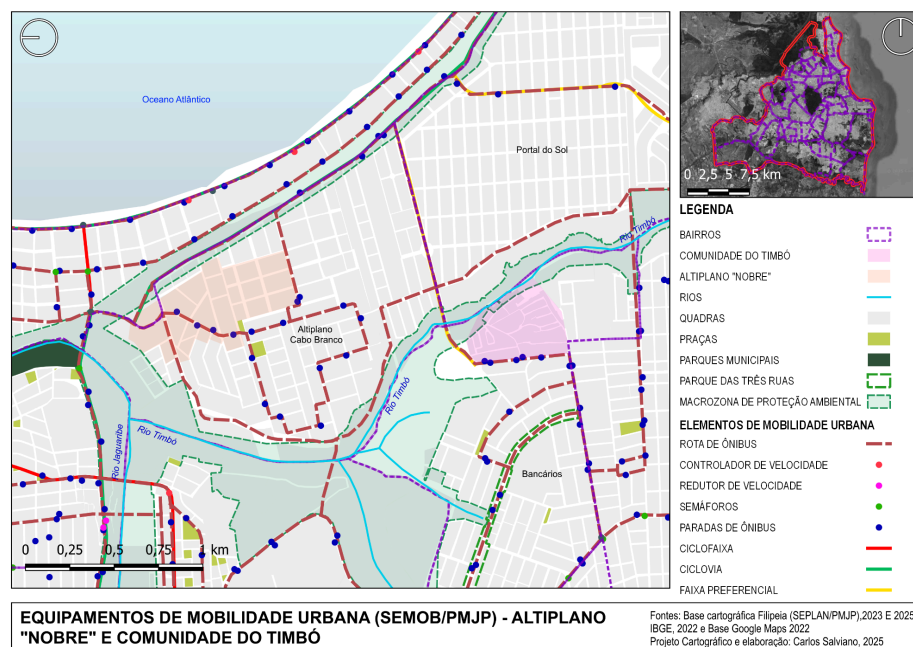
precisa percorrer maiores distâncias para acessá-los, em comparação à população que reside no Altiplano “nobre”, que dispõe de acesso mais facilitado a serviços de saúde tanto públicos quanto privados.

No que se refere aos equipamentos educacionais, essa lógica também se mantém. Embora existam seis estabelecimentos de ensino no raio caminhável do Timbó, apenas um deles é público e está localizado fora da comunidade, exigindo maior deslocamento por parte de quem necessita utilizar esse serviço. No Altiplano “nobre”, por sua vez, o acesso às escolas é geograficamente mais facilitado, além de se observar uma maior diversidade de atividades formativas, como o ensino de música.

Diretamente associada à distribuição desses equipamentos no território está a forma como a população dos dois trechos percorre o espaço da cidade, o que suscita questões como quais são os principais modais de deslocamento e quais são as condições infraestruturais da mobilidade urbana nesses setores. Para visualizar os principais elementos da mobilidade urbana, construiu-se o

cartograma a seguir (fig. 16; Apêndice I), que sinaliza rotas e paradas de ônibus, faixas ou vias cicloviárias e equipamentos de sinalização.

Figura 16 - Cartograma de equipamentos de mobilidade no Altiplano “nobre” e na comunidade do Timbó



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

É possível verificar que no Altiplano “nobre”, há um maior perímetro atendido por rotas de transporte público em comparação ao Timbó, contudo, as rotas disponíveis são igualmente reduzidas em

ambos os setores. Na comunidade, somente uma via é atendida por transporte coletivo, por onde circulam duas linhas: a 518, que conecta a comunidade a pontos como o Centro Histórico, à Avenida Epitácio Pessoa e ao Mangabeira Shopping; e a 304, que possui rota semelhante, ligando o Timbó ao Centro Histórico pela Avenida Dom Pedro II (SEMOB, 2025).

Por outro lado, o Altiplano “nobre”, é atendido por três linhas de ônibus: a 401, que conecta o trecho ao Centro Histórico pela Avenida José Américo de Almeida; a 508, que liga o setor ao Mangabeira Shopping, à Praia do Seixas e ao Centro Histórico pela Avenida Epitácio Pessoa; e a 520, que conecta os mesmos pontos por uma rota adjacente, passando pelos bairros vizinhos como Cabo Branco e Miramar, mais ainda com um número de paradas de ônibus reduzido. Além disso, todas operam com horários reduzidos ao longo do dia (SEMOB, 2025).

Verifica-se que na comunidade do Timbó, o acesso ao transporte público é mais restrito, enquanto o Altiplano “nobre” apresenta um maior raio de cobertura do transporte coletivo,

conectando o trecho a mais setores da cidade, ainda que de forma também limitada e insuficiente. Essa distribuição desigual das rotas de transporte coletivo indica restrições à mobilidade cotidiana, o que reforça a dependência de modos individuais de deslocamento, além de que evidencia desigualdades no acesso à cidade. Esse cenário se torna ainda mais evidente ao se inferir que a população residente no Timbó utiliza mais o transporte público para se deslocar do que a do Altiplano “nobre”, bem como faz mais uso dos serviços públicos de saúde e educação.

Assim, diante de todos os fatores analisados, é possível apreender que a comunidade do Timbó apresenta maior concentração de pessoas por espaço em relação ao Altiplano “nobre”, cuja população é majoritariamente parda e possui condições de vida inferiores, ainda que a tipologia "D" seja associada a um padrão de vida médio. A predominância de populações negras nas periferias reafirma um padrão já indicado pelos dados do IBGE (2023) e pela literatura, que aponta esse fenômeno como histórico e estrutural no território brasileiro.

Além disso, os moradores da comunidade estão em contato direto com riscos ambientais, e a distribuição de serviços básicos se mostra mais espaçada do que no Altiplano “nobre”, o que também reafirma as desigualdades nas condições de acesso à infraestrutura urbana. Esse quadro também se reflete na mobilidade urbana, uma vez que ambos os trechos apresentam limitações no deslocamento por transporte público, embora essas restrições sejam mais acentuadas no Timbó.

Com base nesses apontamentos, é possível associar os padrões populacionais às análises guiadas pelas três dimensões da produção do espaço de Lefebvre (2011), que são apresentadas a seguir.



05

DECOMPONDO AS PARTES PARA ENTENDER O TODO

Neste capítulo, são apresentadas as análises socioespaciais do Timbó e Altiplano Nobre - fragmentos em estudo -, bem como suas respectivas semelhanças e diferenças, frente ao referencial teórico-metodológico. Essas análises contemplam as três dimensões da produção do espaço (Lefebvre, 2013). Neste trabalho, as análises dessas dimensões iniciam-se pelo espaço percebido. Tal postura foi adotada porque o desenvolvimento do trabalho seguiu a ordem e a lógica de começar pelo procedimento de imersão em campo. Portanto, nesse primeiro momento, são descritas as derivações realizadas em campo, as discussões acerca dos elementos que compõem a imagem da cidade e outras noções relativas à dimensão do espaço captada pelo corpo. Em seguida, são apresentadas as análises dos elementos relacionados ao espaço concebido, em que serão analisados os aspectos morfológicos e a legislação urbanística nos dois setores, ou seja, os aspectos referentes ao espaço planejado. Já no terceiro momento deste capítulo, são discutidos os fatores relacionados à dimensão do espaço vivido, abordando-se noções de urbanidade nos setores, bem como outras categorias associadas ao

cotidiano urbano. Por fim, apresenta-se então um panorama geral que articula os fatores e aspectos abordados na identificação de aproximações e distanciamentos entre os fragmentos da comunidade do Timbó e do Altiplano “Nobre”.

5.1 O espaço percebido

O espaço urbano, condição, meio e produto da ação humana (Carlos, 2007), apresenta-se a partir de como é concebido, vivido e percebido, por meio das relações entre os agentes que o produzem e que o percorrem. Na dimensão do espaço percebido, que para Lefebvre (2013) está associada à prática social, na qual se utiliza o corpo e os sentidos para perceber e habitar a cidade, o corpo constitui a principal ferramenta de orientação. É por meio da imersão e do contato direto com a cidade que se constroem as noções dessa dimensão do espaço.

A cidade não se apresenta somente como um arranjo físico de formas, mas como produto das interações e do movimento dos corpos que dele fazem uso. O próprio trajeto na cidade e a sequência

de elementos que compõem a noção de paisagem são formados por inúmeros componentes, que pontuam contrastes e conferem dinamismo ao percurso (Cullen, 1983). O mesmo autor (1983, p. 11) acrescenta: “[...] Embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge, na maioria das vezes, como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas”, a partir das quais se estabelece a “visão serial”, estruturada pelo autor em três lógicas principais.

A primeira delas, a ótica, diz respeito à “percepção visual sequencial dos espaços, ou visão serial, que ocorre à medida que nos deslocamos pela cidade.” (Cullen, 1983, p. 11). A segunda lógica corresponde ao próprio local, que se refere à “experiência do sujeito em relação à sua posição no espaço, envolvendo sensações de estar fora, entrar e estar dentro, além das impressões provocadas por espaços abertos, fechados, altos ou baixos.” (Cullen, 1983, p. 11). A terceira, por fim, é o conteúdo. Esse diz respeito aos “elementos visuais e materiais que compõem a cidade, como cores, texturas, escalas e estilos dos edifícios e setores urbanos” (Cullen, 1983, p. 11).

Lefebvre (2013, p. 65), por sua vez, afirma que a prática espacial de uma sociedade materializa o seu espaço ao mesmo tempo que, por ele, se materializa. Portanto, ela “o põe e o supõe, numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. [...] a prática espacial de uma sociedade se descobre decifrando seu espaço”. Portanto, para a leitura da cidade, apresenta-se como meio mais alinhado a essa perspectiva, ou seja, ao estudo do espaço percebido, o instrumento da imersão em campo, neste trabalho realizado por meio da deriva e da análise de elementos que compõem a sua imagem para o transeunte.

O “deixar-se levar” e o ato de perder-se são ações desafiadoras, uma vez que o espaço urbano é atravessado por dinâmicas diversas e imprevisíveis. É justamente no imprevisto, contudo, que a cidade tende a se revelar. Para Lynch (1980), entretanto, há uma certa raridade em perder-se, uma vez que

Somos apoiados pela presença de outros e por planos especiais de orientação: mapas, nomes de ruas, sinais de

rota, cartazes de autocarros. Mas permitamos que o dissabor da desorientação suceda uma vez e a sensação de ansiedade e até de terror que o acompanha revelam-nos como tudo isto está ligado ao nosso equilíbrio e bem-estar. A própria palavra ‘perdido’, na nossa língua, significa muito mais do que a incerteza geográfica, acumulam-se nela cargas de extrema desventura. (Lynch, 1980, p. 12).

Logo, diante da complexidade e da acumulação de tantos fatores, apresenta-se, inicialmente, os relatos da deriva que ocorreram nos dois objetos empíricos deste trabalho: primeiro na comunidade do Timbó, e em seguida no Altiplano “nobre”. Os relatos da deriva são a soma de anotações feitas em campo transcritas, com caráter descritivo e escritas em primeira pessoa. Nos relatos estão presentes percepções de sensações, anseios, descrição de trajetos, cheiros, sons, e apropriação das ruas em ambos os contextos. Os relatos são acompanhados pelo esboço do trajeto - realizado posteriormente à atividade em campo - (fig. 18, 20), como também de rascunhos - elaborados durante a atividade em campo (fig. 17, 19).

A deriva na comunidade do Timbó ocorreu no dia 14 de novembro de 2025, no período da manhã, e no Altiplano “nobre”, em

17 de novembro de 2025, no turno da tarde. A seguir, apresenta-se o relato das experiências:

Sexta-feira, 14 de novembro de 2025.

Fragmento: Comunidade do Timbó

Carrego muitas inquietações sobre a cidade; elas têm sido o combustível de cada passo que tenho dado. Viver (n)a cidade pressupõe enfrentar questionamentos que raramente encontram resposta, talvez sejam até impossíveis de responder. A cidade é mutável, um organismo extraordinário, cheio de contradições. Um tabuleiro vivo onde, hoje, a peça sou eu.

Colocar meu corpo à deriva está fazendo com que eu perceba que às vezes perder-se é o primeiro passo para se achar. Iniciei hoje, pelo Timbó. Ansioso, desprendido de (quase) todos os preconceitos - mas, claro, ainda com medo -, escolho o que considere um bom ponto para ser o começo do percurso - parece uma fala meio incoerente com o teor científico que o trabalho exige, mas acho que a escolha por simplesmente parecer um bom ponto de início parece ser suficiente. Início na esquina onde há uma loja de materiais de

construção, no que parece ser a rua principal de acesso à comunidade. De lá, parti sem rumo, me deixando levar pela curiosidade. Faz calor e o medo aumenta ao passo em que me vejo cada vez mais em um labirinto. Repito na cabeça o pensamento de que “fomos educados para o medo”, e que portanto, o que eu sinto é completamente natural.

Há pouco, fui alertado por uma senhora, que com voz plena me disse que tirar foto aqui seria “chamar bala”. Eu, quase arquiteto, curioso e com medo, tive que despir-me da ferramenta da fotografia, o que tem sido muito desafiador. Assumi essa perda e me apropriei do principal dos instrumentos de apreensão da cidade: o meu corpo e meus sentidos. Aqui é fácil saber o que é Timbó e o que não é. O relevo, as casas e a configuração das ruas formam uma paisagem única e destoante do resto do bairro dos Bancários. No caminho encontro algumas ruas vazias, mas outras cheias de gente subindo e descendo, crianças correndo, vizinhos se visitando, olhares curiosos pra mim, por certo porque sou desconhecido aqui.

Em alguns trechos, vejo pessoas estendendo roupas recém lavadas nas calçadas, que perfumam a rua toda. Os ruídos são muitos e variados, ouço músicas de, ao menos, dez estilos musicais diferentes, ecoando do interior das casas. Motos barulhentas não são raras por aqui, acho que em cada rua que adentro, uma passa por mim com um barulho muito incômodo. Estou cansado, mas me animei vendo algumas pessoas carregando aparelhos de som gigantes para a casa dos vizinhos, acho que vai ter festa, tem muitas crianças correndo ou em bicicleta, venda de frutas e frangos, e muitas, MUITAS barbearias.

O relevo acentuado faz com que eu desça cada vez mais. A descida é cansativa. São longas ladeiras, no entanto a paisagem dentro da comunidade se apresenta homogênea: casas pequenas, térreo ou sobrado, a maioria com a fachada colada na calçada, nenhum espaço de lazer para a comunidade, até agora. O percurso é sinuoso, cansativo. Encontrei alguns tipos de aglomerado incomuns: ruas sem saída, fechadas por um portão, formando uma espécie de vila, um enclave urbano. Deles, contei quatro ou cinco.

As ruas são ora sinuosas, ora retas; ora um pouco mais largas, ora estreitíssimas, a ponto de não caber um carro. Me sinto perdido em alguns momentos, a irregularidade das ruas afeta um pouco a minha noção de direcionamento e localização. As vezes consigo ver os prédios do Altiplano, que servem, mais ou menos, pra me guiar.

Alguns trechos possuem uma calçada tão minúscula que tenho até receio em chamar de calçada. Por esses pequenos segmentos é impossível circular. Em outras ruas tem calçada, mas muitas ocupadas por veículos estacionados ou interrompidas por casas que avançaram sobre a calçada. Por elas, não vejo nenhum tipo de circulação, as pessoas que vejo andam pelo meio da rua, desviando das motos que vão e vêm. Já nas ruas próximas ao restante do bairro dos Bancários, as calçadas são mais adequadas, apesar dos muitos batentes existentes em função dos declives e aclives do solo da área.

Na andança, que já parece interminável, fui tentando captar tudo, desde o movimento das pessoas até os sons, as cores e as flores nos canteiros que ia achando. São poucas as árvores, quando as vejo,

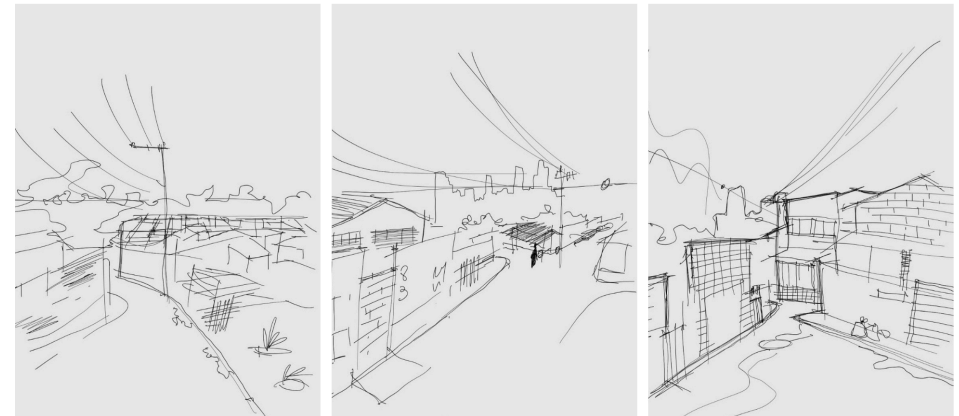
estão mais dentro dos lotes, no equivalente ao quintal, na parte posterior dos lotes. Como não há sombra, a jornada se torna mais cansativa. Até agora, não passei por nada que pareça uma praça.

Depois de muito tempo e já bem cansado, me deparei com um talude enorme, uma barreira que não parece natural, e que dá ao Timbó a aparência de estar em um buraco, literalmente. De lá, retornei. Voltei tentando achar outras coisas, por outros caminhos diferentes dos que havia ido. É uma cidade dentro da cidade, tem algumas quitandas, também vi umas igrejas, mas não localizei nenhuma farmácia ou banco. Parece uma comunidade cheia de vida, ainda que marginalizada. Passei por alguns trechos onde me senti com mais medo que outros, as ruas vazias e o eco de motos se aproximando são meio alarmantes, mas até agora, mesmo com algumas ruas estando vazias, não senti de verdade nenhuma ameaça real à minha segurança e integridade, além de quando me sugeriram não fotografar.

Volto, subindo a longa ladeira, até achar a rua que deve ser a “principal” daqui, cheia de comércio dos mais variados tipos. O medo

diminuiu, já senti que estava saindo do Timbó, e as placas das ruas nas esquinas confirmaram. Estou pedindo um carro pra voltar, deve ter relevância o fato de ninguém querer vir me buscar. Adorei, mas estou esgotado, mas bem satisfeito. Nessa de me perder, achei muito do que precisava para perceber o espaço do Timbó, percepção esta que vou somar às perspectivas dos autores que falam sobre a cidade. Espero que dê certo, estou empolgado. Tenho certeza de que, sem o que vivi hoje, o trabalho jamais tomaria forma.

Figura 17 - Desenhos feitos durante a deriva na comunidade do Timbó



Fonte: elaboração própria, 14 nov. 2025

Figura 18 - Percurso realizado posteriormente à deriva na comunidade do Timbó, com auxílio do Google Street View.



Fonte: Riscos do autor sobre Base Filipeia - Mapas da cidade (PMJP, 2025); elaboração própria.

Segunda-feira, 17 de novembro de 2025.

Fragmento: Altiplano “Nobre”

São duas da tarde, começo a deriva no Altiplano que dizem ser nobre, também por um ponto que achei bom pra ser começo. Começo da esquina do terminal de integração do Altiplano, de onde vi que os prédios altíssimos começariam. Na vinda pra cá vim percebendo a paisagem: tudo, de repente, aumentou. As casas são poucas, os prédios altíssimos de forma magnética atraem meus olhos pra cima, buscando gente nas janelas, já que em algumas ruas vejo pouco.

Como é a segunda vez que me coloco à deriva, vim mais ainda desprendido (da maioria) dos preconceitos, o que me dá mais coragem pra desbravar essa caixa de surpresas que é a cidade.

Mesmo as ruas sendo mais regulares, o trajeto, como na primeira vez, não é linear, ele se constrói aleatoriamente. Vou adentrando as ruas buscando ser atraído por estímulos de qualquer tipo ou dimensão. As ruas e quadras são relativamente regulares, cada lote daqui é equivalente a uma quadra nos outros lugares.

Faz calor, mas vim com disposição. Ando alguns minutos, olhando mais para cima do que pra frente. Busco gente nas janelas. Até agora não achei nenhuma. Como não fotografei o espaço na primeira deriva, nesta ocasião também não recorri à fotografia.

As ruas estreitas do Timbó são muito diferentes dessas; aqui, elas são mais largas, retas e possuem canteiros e árvores em algumas calçadas, que são relativamente acessíveis, com exceção de postes que colocaram no meio de algumas. Depois de adentrar algumas ruas, tenho a sensação de estar muito vulnerável. Apesar de estar com mais noção de direção se comparado à primeira vez, ainda me sinto desorientado.

Mesmo que ainda faça calor, a sensação parece mais agradável que no Timbó, aqui há sombra e maior circulação do ar, os próprios prédios fazem sombra na rua. No entanto, a sensação de insegurança é até pior. Aqui o som de alguns veículos também assusta um pouco, mais que no Timbó até. As ruas são quase todas vazias de gente e cercadas de muros pálidos. Agora mesmo acabo de passar por uma rua muito longa, que estava vazia, suei frio porque

me senti muito vulnerável. Eu encontro pouca gente ao dobrar algumas esquinas, são pais com seus filhos e pessoas caminhando com seus cachorros nas calçadas. Existem alguns edifícios em construção, avistei um pedreiro ou dois. Há pouco também vi descer de um ônibus algumas mulheres com uniformes de empresas de limpeza, por certo trabalham por aqui. Ao descerem do ônibus, caminharam tão rápido, que tenho quase certeza de que elas sentem o que eu estou sentindo: medo da rua.

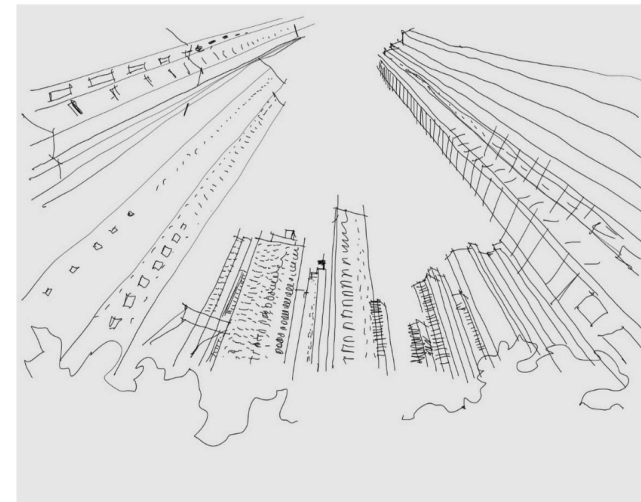
Esse medo segue. Só penso no contraste da dinâmica daqui com o Timbó. Nos dois tive medo, mas aqui a sensação é de que estou sempre à parte da rua, e não parte dela. Mesmo que o terreno aqui seja diferente, mais plano, também tem sido um trajeto longo, pouco parei pra registrar desenhos ou escrever, guardo tudo na mente e vou anotando quando paro nas esquinas. Nas idas e vindas acabei me perdendo também, queria percorrer tudo, mas o medo, dessa vez, foi limitante. Os carros são meio intimidadores, não sei explicar como, mas as ruas aqui não parecem ser pras pessoas.

Percebo menos vida, menos cor, sinto outro ar e os sons

também são outros. Às vezes vem o ar do mar, outras vezes predomina a quentura dos asfaltos. Os cheiros não me chamam muita atenção, tudo é mais pedra. Alguns carros soltam uma fumaça terrível, isso notei. Não vejo nenhum resquício de relações de vizinhança, como na rua também não recebo de volta alguns “boa-tardes”.

Sigo em frente com a impressão de que aqui tudo é mais distante, mais monótono e mais alto... e plano. Percorri quase todas as ruas, alguns pequenos trechos o medo me impediu de adentrar. Já cansado da andança e vendo tudo tão monótono, dei como encerrada a deriva no Altiplano já perto da noite, achei que já tinha visto o bastante. Na volta, o carro de aplicativo também demorou para aceitar a corrida... hora de pico, e por aqui os ônibus são poucos. Saio satisfeito, cansado e aliviado. Venci a deriva!

Figura 19 - Desenhos feitos durante a deriva no Altiplano “nobre”



Fonte: elaboração própria, 17 nov. 2025

Figura 20 - Percurso realizado posteriormente à deriva no Altiplano “nobre”, com auxílio do Google Street View.



Fonte: Riscos do autor sobre Base Filipeia - Mapas da cidade (PMJP, 2025); elaboração própria.

Figura 21 - Montagem conceitual de palavras que representam as sensações no percurso



Fonte: elaboração própria, 2025.

Através da deriva, foi possível perceber elementos tanto da morfologia, que estão alinhados com o espaço concebido, bem como do cotidiano urbano, pela dimensão do espaço vivido. A análise em ambos os trechos permitiu visualizar a construção da imagem da

cidade, sistematizando as ações realizadas em campo e dando face à dimensão do espaço percebido. Além disso, foi possível identificar como a articulação dos elementos urbanos produz diferentes graus de aproximação e distanciamento entre o indivíduo e o espaço, revelando detalhes significativos na experiência do pedestre, na apropriação da rua e na leitura dos territórios em questão.

Por meio da deriva nos dois espaços, foi possível apoiar-se nos sentidos para conceber a leitura desses fragmentos. Enquanto no Timbó os cheiros são mais presentes e revelam traços do cotidiano (como o preparo de refeições e roupas recém-lavadas), no Altiplano isso não ocorre, o que em comparação, lhe atribui um caráter menos convidativo e mais distante.

Os sons também são meios de comparação. Nesse sentido, há um fator em comum: os meios de transporte motorizados assumem o protagonismo nos espaços livres públicos viários, de modo que os ruídos deles advindos podem causar alterações na saúde de quem mora em ambos os trechos. Os sons da natureza são mais presentes no Altiplano “nobre”, em virtude da maior cobertura vegetal, o que

atrai pássaros, por exemplo. Contudo, ali os sons de vozes humanas eram escassos, enquanto, na comunidade do Timbó, estavam muito presentes, provenientes de pessoas cantarolando em suas casas, conversando com vizinhos e mães chamando seus filhos, por exemplo.

A visão tornou-se o sentido mais requisitado em ambas as imersões em campo. A percepção visual dos dois fragmentos possibilitou a leitura, no Timbó, de uma comunidade marcada por ocupações irregulares, vias com infraestrutura precária, condições desfavoráveis de renda e moradia, bem como limitações no acesso ao lazer e a serviços básicos. Já no Altiplano “nobre”, os elementos observados construíram a imagem de um espaço organizado, limpo e desenvolvido.

A partir dessas apreensões, forma-se a concepção da comunidade do Timbó como um espaço estigmatizado e subordinado ao entorno, porém com intensa dinâmica interna, com circulação de pessoas, apropriações diversas dos espaços livres e vigilância natural constante — apesar da sensação de medo, presente em ambos os fragmentos, ainda que, no Timbó, possa estar

relacionada à condição de observador externo à dinâmica comunitária.

No Altiplano "nobre", por outro lado, delinea-se a imagem de um espaço monótono e dominante, marcado por edifícios esbeltos e por uma aparente sensação de “bem-estar”, associada à maior largura das vias e à melhor qualidade da infraestrutura. Essa percepção, contudo, contrasta com a escassez de interações humanas nos espaços públicos e com a reduzida dinâmica urbana, aspecto que não pareceu constituir uma impressão individual, mas um sentimento compartilhado pelos poucos que percorrem aquele espaço.

Embora compartilhe com Debord (1958) o reconhecimento do potencial de perder-se, Lynch (1980) constrói uma proposta de análise da imagem da cidade que enfatiza a orientação no espaço urbano, apresentando elementos que estruturam a leitura e a compreensão da cidade. Para o autor (1980, p. 59–60), “a imagem de uma dada realidade física pode alterar ocasionalmente o seu tipo, se as circunstâncias de observação forem diferentes”; assim, tais

elementos tornam-se categorias que proporcionam certa estabilidade ao observador, quando este opera em um determinado nível.

Esses elementos sobrepõem-se e interligam-se constantemente (Lynch, 1980), razão que torna a definição de “imagem da cidade”, a combinação desses fatores, percebidos na paisagem através de uma interligação de visões do observador e elementos morfológicos. São eles as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos ou nós e os pontos marcantes ou marcos.

Para o autor (1980, p. 58), as vias são “os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, passeios, linhas de trânsito, canais, caminhos-de-ferro. Para muitos, estes são os elementos predominantes na sua imagem [...]”.

Os limites, por sua vez, são para Lynch (1980) os

elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais, cortes do caminho-de-ferro, paredes, locais de desenvolvimento. Funcionam, no fundo, mais como referências secundárias do que como

alavancas coordenantes; tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser «costuras», linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram. [...] (Lynch, 1980, p. 58)

O terceiro deles, os bairros, são para o autor as

regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra («para dentro de») mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e de identificável. São sempre passíveis de identificação do lado interior e, também, do exterior, no caso de se poderem notar, com diferenças, e individual por indivíduo. (Lynch, 1980, p. 58)

Os nós, ou cruzamentos, se apresentam como os pontos de convergência e deslocamento do observador, funcionando como locais de decisão, mudança de direção ou pausa, podendo assumir também relevância visual na leitura e orientação do espaço urbano. Estão em trechos ou eixos de interrupção num transporte, e marcam os momentos de mudança de direção ou de parada (Lynch, 1980, p. 58)

Por fim os marcos, ou pontos marcantes, são

outro tipo de referência, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objecto físico, definido de um modo

simples: edifício, sinal, loja ou montanha. O seu uso implica a sua distinção e excelência, em relação a uma quantidade enorme de outros elementos. (Lynch, 1980, p. 58)

Como para Lynch (1980) a combinação desses cinco elementos pode formar a imagem da cidade, buscou-se identificá-los na comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”, a fim de visualizar a forma como tais componentes se articulam na percepção do espaço urbano e contribuem para a construção de imagens distintas desses dois fragmentos.

No Timbó, as vias (ruas e passeios), que constituem os elementos mais facilmente identificáveis, apresentam, em alguns trechos, uma conformação irregular, o que pode afetar tanto os trajetos quanto os encontros a cada esquina, comprometendo a noção de orientação do transeunte. Os limites no Timbó, ou as interrupções lineares na continuidade do percurso e da paisagem, são representados principalmente pelo rio Timbó e sua mata ciliar, bem como pelo talude que separa o Timbó I do Timbó II, os quais se configuram como barreiras, pois os indivíduos não conseguem ultrapassá-la. São limites que isolam espacialidades distintas,

provocando a sensação de heterogeneidade na paisagem para quem vivencia o espaço.

Quanto ao bairro, terceiro elemento indicado por Lynch (1980) para a leitura da cidade, o Timbó integra os limites administrativos do bairro dos Bancários, caracterizando-se como uma ZEIS. No entanto, a comunidade configura-se como uma exceção à característica de unidade que torna esse território identificável, tanto em termos de paisagem quanto de uso.

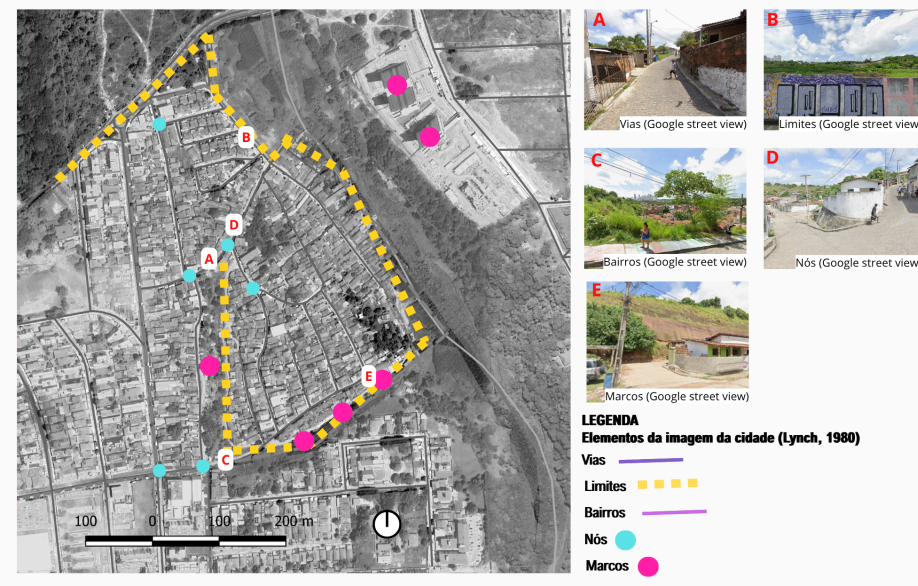
Diante de um traçado irregular, os nós manifestam-se na comunidade do Timbó em poucos pontos, pois são raros os locais em que há convergência tanto visual ou de deslocamento do observador. Os poucos presentes, porém, são pontos que possuem relevância visual para a leitura e a orientação naquele espaço. Neles, é possível assumir diferentes tomadas de decisão, seja em relação a mudança de percurso, ou mesmo a mudança na paisagem ocasionada pelas subidas e descidas.

Por fim, os marcos, ou elementos que se destacam para o transeunte, também são escassos na comunidade. Destaca-se o

talude, elemento expressivo que se impõe na paisagem; e, de forma contraditória, há marcos que não pertencem à comunidade em si, mas que se sobressaem visualmente entre os elementos ali presentes, como os edifícios altos do Altiplano “nobre”.

Esses elementos estão destacados na figura 22 (Apêndice J), indicados em foto de satélite e acompanhados de imagens que os demonstram. Como nas visitas a campo foram percebidos fatores que ameaçaram a segurança e a integridade, tornou-se inviável o registro fotográfico, o qual foi suprido por meio de imagens do Google Street View (referentes aos anos de 2024 e 2025).

Figura 22 - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), na comunidade do Timbó



Fonte: Base Google Earth (2024), imagens do Google Street View (2024 & 2025); elaboração própria, realizada em 02 fev. 2026

Já no Altiplano “nobre”, a configuração das ruas passa a sensação de maior ordem, regularidade e controle do espaço, são também mais largas e uniformes; Embora possua calçadas relativamente mais adequadas, as vias são ocupadas predominantemente por automóveis. Os limites percebidos no trecho são principalmente as vias de maior circulação e a Falésia do Cabo

Branco. Funcionalmente, esses limites se caracterizam como limiares, onde as pessoas podem ultrapassá-los. É notório, contudo, ressaltar que em alguns trechos, os próprios muros e edifícios, mesmo que não se apresentem como elementos lineares, provocam no transeunte a sensação de desconexão e ruptura em relação à continuidade do percurso e do traçado urbano.

A noção de bairro no trecho é, assim como no Timbó, construída a partir de contrastes em relação ao restante do bairro Altiplano Cabo Branco, tanto do ponto de vista morfológico quanto social, na perspectiva de quem percorre o espaço. Esse fragmento é delimitado pela Zona Adensável Prioritária (ZAP), que possibilita sua diferenciação em termos institucionais. Por sua vez, os nós principais estão presentes, sobretudo, nas vias onde há maior convergência de fluxos, maior intensidade de circulação e encontros entre pedestres e veículos. Essa caracterização não está associada somente ao uso do solo, mas sobretudo à articulação entre diferentes percursos, independentemente das funções específicas. Nem todas as esquinas

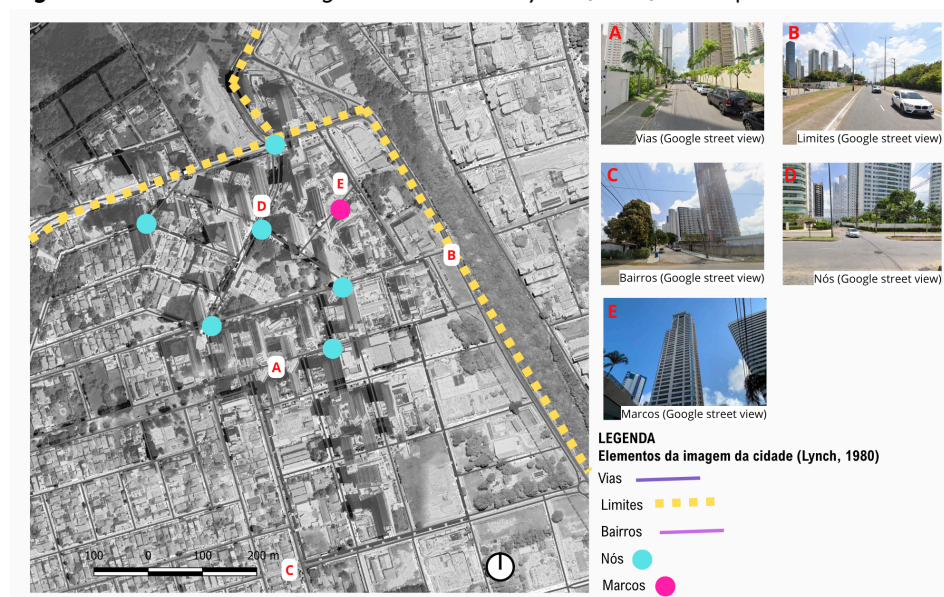
se configuram como nós, mas apenas aquelas em que o uso cotidiano direciona percursos mais contínuos e frequentes.

Por fim, os elementos que mais se destacam na paisagem e servem como referências do setor são, sobretudo, os edifícios altos, que protagonizam a paisagem a partir de praticamente todos os ângulos do trecho. Para Lynch (1980, 1980, p. 91), “o domínio espacial pode causar elementos marcantes de duas formas: tornando um elemento visível de muitos outros pontos [...] ou criando um contraste local com os elementos circundantes, isto é, sendo uma variante em altura ou constituição.”, que é o caso dos edifícios de alto gabarito do Altiplano “nobre”.

Todavia, por estarem presentes em grande quantidade, esses elementos não se configuram necessariamente como marcos, uma vez que constituem os principais componentes da paisagem. Contudo, alguns deles se destacam em função do desenho e revestimentos das fachadas ou da maior altura, assumindo, assim, a condição de marcos, o que confere a essa categoria um caráter mais subjetivo em relação às demais. Nesse caso, o que se mostra como

ponto de destaque é o edifício Tour Genève, pelo gabarito e design. É possível visualizar esses componentes na figura 23 (Apêndice K), igualmente indicados em foto de satélite e acompanhados de imagens que sinalizam os respectivos elementos.

Figura 23 - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), no Altiplano “nobre”



Fonte: Base Google Earth (2024), imagens do Google Street View (2024 & 2025); elaboração própria, realizada em 02 fev. 2026

Ao identificar esses elementos a partir da concepção de Lynch (1980), é possível estabelecer duas leituras distintas dos trechos em

questão. Percebe-se uma notável diferença entre os fragmentos ao considerar as vias, que, no Timbó, apresentam características irregulares, em contraste com a linearidade dos passeios no Altiplano “nobre”. São elementos facilmente identificáveis e legíveis, que auxiliam não apenas na construção da imagem de um lugar planejado e outro irregular, mas também na compreensão de como os espaços são apropriados e de como os encontros se tornam mais fáceis ou mais dificultados de acordo com essas configurações.

Pautar os limites não é apenas uma atribuição desta seção do trabalho, mas um dos seus fios condutores, pois, a partir da forma como os limites se configuram, é possível aferir o grau de integração de determinada estrutura urbana ao restante da cidade. Nesse caso, ao identificar elementos como o Rio Timbó e a diferenciação topográfica decorrente da antiga atividade de extração de saibro, percebe-se que os limites são mais contundentes na comunidade do Timbó quando comparados aos do Altiplano “nobre”. Estes, embora também rígidos, assumem mais o caráter de limiar, o que lhes confere maior permeabilidade, permitindo que, apesar da “fratura” por eles

ocasionada, se estabeleça uma leitura mais homogênea do espaço urbano em sua totalidade.

A noção de bairro também constitui um diálogo recorrente neste trabalho. Nesse contexto, considerando a camada proposta por Lynch (1980), que aponta a homogeneidade visual como um dos fatores definidores dessa categoria, coloca-se em pauta a condição de ambos serem fragmentos heterogêneos em termos de paisagem em relação aos respectivos bairros em que se localizam.

Contudo, em articulação com o debate sobre os limites, observa-se que, apesar da diferenciação, o Altiplano “nobre” apresenta maior legibilidade sob a ótica de bairro, justamente em razão da maior permeabilidade de seus limites, e da continuidade do seu traçado. Em contraponto, os limites do Timbó, mais rígidos, descontínuos tanto em relação ao desenho das vias, quanto à topografia, reforçam a percepção de heterogeneidade em relação ao restante do bairro dos Bancários.

Os nós seriam mais difíceis de identificar sem a imersão em campo. Esses elementos, que demarcam mudanças de direção ou de

percepção em virtude da topografia ou da paisagem, adquirem maior valor simbólico na comunidade do Timbó. Em razão da malha irregular e da acentuada diferenciação topográfica, os nós fomentam alterações de rota e tomadas de decisão no percurso urbano, adquirindo uma função estruturante na experiência espacial.

Por outro lado, no Altiplano “nobre”, os nós surgem a partir da observação de pontos de convergência, dos pontos comuns de onde as pessoas partem para diferentes direções. Nesse contexto, é importante destacar que os percursos a pé nas ruas do Altiplano “nobre” ocorrem, majoritariamente, por indivíduos que se dirigem ao trabalho, passeiam com seus pets ou acompanham seus filhos no trajeto de ida e volta da escola, e são esses poucos trajetos que indicam os seus nós.

Por fim, os marcos se configuram como um importante elemento analítico, pois, ao se destacarem na paisagem, evidenciam que aquilo que não se sobressai — em maior ou menor grau — pode revelar um cenário com poucos contrastes ou desprovido de outros elementos de importância visual ou destaque.

Nesse sentido, é curioso observar que a comunidade do Timbó não apresenta marcos significativos. Em seu interior, a paisagem se mostra regular e homogênea, sem, contudo, ser monótona. Já o Altiplano “nobre” também possui uma paisagem homogênea, porém marcada pela monotonia. Diferentemente do Timbó, os edifícios altos que predominam no setor configuram-se como marcos evidentes, perceptíveis tanto no interior do fragmento quanto nos bairros adjacentes. Trata-se, portanto, de um trecho em que os marcos verticais predominam e que, inclusive, adquirem a função de marcos visuais da própria comunidade do Timbó, mesmo sem estar nela inserido.

No Altiplano “nobre”, esse conjunto de elementos gera um ideal de legibilidade que também é presente na comunidade do Timbó. Enquanto, naquele, essa legibilidade se constrói por meio da regularidade do traçado e da topografia, da altura dos edifícios e do reduzido uso dos espaços públicos, no Timbó ela está evidenciada por meio de uma paisagem típica de ocupações populares, com

construções irregulares e acentuados desníveis topográficos, mas também por uma dinâmica social expressiva.

Ao conceber a leitura da imagem da cidade em ambos os territórios, é possível estabelecer algumas proximidades, uma vez que, em ambos os casos, os elementos elencados por Lynch (1980) se apresentam de forma reconhecível, em maior ou menor grau, e guiam a construção de referências espaciais que orientam o deslocamento. Contudo, identificar esses elementos também evidenciou a discrepância na maneira como eles se articulam e são vistos e vivenciados, sobretudo no que diz respeito à escala do pedestre, à permeabilidade das vias e ao grau de apropriação do espaço público, revelando que, mesmo territorialmente próximas, são espacialidades marcadas por dinâmicas socioespaciais distintas.

Desse modo, ao correlacionar as percepções apreendidas por meio do procedimento da deriva com as análises construídas acerca da imagem desses lugares, é possível identificar relações entre o que foi vivenciado em campo e o que foi destacado nas imagens dos dois espaços, segundo a abordagem de Lynch (1980), como a

irregularidade das vias, a noção de tomada de decisão que conduz à identificação dos nós, os limites e as barreiras que também se revelam na imersão em campo, os marcos que orientam os percursos e a própria noção de bairro, que se evidencia na identificação dos contrastes presentes na paisagem.

Ademais, se, por um lado, algumas estruturas associadas à morfologia, como as vias, os marcos e os limites, confirmam uma imagem já consolidada desses territórios, por outro, a deriva revela questões mais complexas. O que pode ocorrer é que a leitura da imagem da cidade, mesmo quando considera as especificidades de cada lugar e se associa ao que é percebido *in loco*, assumam contornos generalizantes ao dar margem a discursos estigmatizados. É o caso de o Timbó ser lido como um espaço hostil apenas em razão da irregularidade das vias ou das moradias, enquanto o Altiplano tende a ser associado a uma melhor qualidade de vida, sobretudo pela presença de vias mais estruturadas e com uma melhor infraestrutura, por exemplo.

Em contrapartida, na vivência em campo, é possível contornar essas generalizações e construir compreensões que ultrapassam aquilo que é apreendido ao observar os espaços da cidade por meio de representações cartográficas.

5.2 O espaço concebido

A dimensão do espaço concebido, conforme proposta por Lefebvre (2013), refere-se ao espaço planejado e projetado, estruturado por normas e pela lógica de ordenamento. Enquanto, no espaço percebido, o corpo atua como meio de orientação e experiência, no espaço concebido ele é codificado e normatizado. Apresentam-se, como categorias analíticas da dimensão do espaço concebido, os instrumentos normativos e os elementos da morfologia urbana, que estão associados à configuração formal do espaço urbano.

A legislação urbanística está associada a um conjunto de instrumentos normativos que definem a organização, o funcionamento e o uso do solo urbano. Para Rolnik (1999), contudo, a

função desses instrumentos ultrapassa a regulamentação da cidade.

A autora aponta que

Mais do que definir formas de apropriação do espaço permitidas ou proibidas, mais do que efetivamente regular o desenvolvimento de cidade, a legislação urbana atua como linha demarcatória, estabelecendo fronteiras de poder. Na verdade, a legalidade urbana organiza e classifica territórios urbanos, conferindo significados e legitimidade para o modo de vida e micropolítica dos grupos mais envolvidos na formulação dos instrumentos legais. Por outro lado, a legislação discrimina agenciamentos espaciais e sociais distintos do padrão sancionado pela lei. Assim, a legislação atua como um forte paradigma político-cultural, mesmo quando fracassa na determinação, na configuração final da cidade. (Rolnik, 1999, p. 02)

Tomados como categorias de análise, é importante destacar que podem haver retificações em instrumentos normativos conduzidas por interesses de agentes diversos na cidade. A flexibilização de setores para o adensamento pelo setor imobiliário, por exemplo, ou mesmo a delimitação de zonas ambientais ou de interesse social para que se estabeleçam condições de proteção ou melhoria.

A morfologia urbana, por sua vez, é um conceito mais amplo e complexo, pois se refere ao conjunto de elementos que compõem o espaço urbano construído. Para Capel (2002), a morfologia urbana, ou o espaço construído

reflete a organização econômica, a organização social, as estruturas políticas, os objetivos dos grupos sociais dominantes. Só é preciso saber ler. Porque, efetivamente, a paisagem pode ser lida como um texto. É um texto, tanto no sentido atual quanto no originário (ou seja, tecido, de textum, participio de texto, tecer). (Capel, 2002, p. 20, tradução nossa)

Em outra instância, para Lamas (1993, p. 35), a morfologia urbana está associada aos “aspectos exteriores do meio urbano e às suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura”, podendo ser analisada por meio de dez elementos, sendo eles o edifício, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano.

Há uma curiosidade nos objetos de estudo em suas respectivas percepções através do espaço concebido, pois, tanto por meio da legislação — e de suas respectivas mudanças ao longo do tempo — quanto da morfologia, é possível identificar o cenário de

um fragmento de bairro que quer ser visto, valorizado e sobressair-se na paisagem — o Altiplano “nobre”; e outro que é escondido, disfarçado na paisagem, ainda que se diferencie dos seus elementos comuns, e siga assim sendo — a comunidade do Timbó. Trata-se de um panorama que é produto da ação de agentes hegemônicos, cujo meio e produto são, principalmente, os aspectos aqui concebidos como ferramenta de análise: o instrumento normativo e os elementos que compõem a “forma” da cidade.

A leitura desses objetos exige, contudo, lentes teóricas distintas, uma vez que “as formas que as cidades assumem são influenciadas por fatores bastante específicos do tempo e do lugar em que se desenvolvem” (Hillier, 1996, p. 262, tradução nossa). É de suma importância considerar de forma integrada, portanto, o histórico de formação desse território, os processos de parcelamento e ocupação, a atuação dos agentes nesse setor, os usos, a altura dos edifícios, a configuração das vias e inúmeras outras categorias de análise. Suas análises isoladas podem gerar efeitos generalizantes,

mas é a combinação de todos esses fatores que permite uma leitura mais precisa do espaço urbano. Para Hillier (1996),

Cada tipo de influência pode ser esperado para ter efeitos genericamente semelhantes sobre a forma urbana, mas, quando considerados em conjunto, é altamente improvável que duas cidades repitam o mesmo agrupamento ou sequência de influências. Esses fatores, portanto, apesar de inicialmente sugerirem bases para comparação, tendem a tornar cada cidade única. E é assim, naturalmente, que as experienciamos. (Hillier, 1996, p. 262, tradução nossa)

As análises na perspectiva do espaço concebido são apresentadas, portanto, em dois momentos, iniciando-se pela legislação urbanística e, posteriormente, enfatizando os elementos da morfologia urbana.

5.2.1 A legislação urbanística

Um dos mais importantes instrumentos de controle do Altiplano “nobre” e da comunidade do Timbó, assim como no restante do território pessoense, são as instâncias institucionais — as leis e normas estabelecidas pelo Estado, que impõem regras e orientam a lógica de ordenamento do espaço urbano. As principais ferramentas

incluem o Plano Diretor, o Código de Obras, as legislações sobre uso e ocupação do solo, normas ambientais e outros instrumentos que estruturam a organização do território. As diretrizes estabelecidas por esses instrumentos promovem a manutenção de uma homogeneidade construtiva em cada zona, definem os eixos principais de circulação e condicionam as características do parcelamento urbano.

Para além disso, esses instrumentos produzem efeitos diversos na dinâmica socioespacial, ligados a inúmeros fatores, com destaque aos processos de valorização e desvalorização do solo. É de suma importância, para a elaboração das análises da dimensão do espaço concebido, pautar essas leis e considerar sua influência na organização formal dos dois fragmentos.

Desse modo, o Plano Diretor Municipal de João Pessoa (PDMJP) é o principal instrumento que institui as leis do Perímetro Urbano, de Uso e Ocupação do Solo, do Parcelamento do Solo e Condomínios, da Política Municipal de Mobilidade, do Sistema Viário, bem como o Código de Obras e Edificações, o Código de

Licenciamento de Atividades Econômicas e Posturas, o Código de Meio Ambiente, entre outros. (João Pessoa, 2024).

Com a atualização do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo em 2024, que condicionam, respectivamente, o macrozoneamento e o zoneamento na cidade, houve algumas alterações nos dois fragmentos em análise em relação às versões instrumentos dos referidos instrumentos.

No que corresponde ao macrozoneamento, o bairro do Altiplano Cabo Branco se dividia na Zona Adensável Prioritária — correspondente ao “Altiplano Nobre” — e na Zona Não Adensável (PMJP, 2017 apud Medeiros, 2018). O Plano Diretor de 2024, contudo, modificou tal configuração, adotando nomenclaturas como Macrozona Adensável (1, 2 e 3), Macrozona de Proteção Ambiental e Macrozona de Baixa Densidade — em substituição às categorias anteriores. Desse modo, o setor do Altiplano “nobre” passou a estar inserido predominantemente na Macrozona Adensável 1, que compreende as

porções territoriais urbanizadas de maiores densidade e dinâmica urbana do Município, nas quais a disponibilidade de infraestrutura

básica e a capacidade de suporte ambiental permitem a intensificação do uso e da ocupação do solo, bem como o aproveitamento eficiente da infraestrutura instalada, e em que se pretende promover o desenvolvimento sustentável desses territórios, de modo a direcionar, ordenar e controlar a ocupação e o adensamento dos 27 mesmos, tendo em vista a oferta e a demanda por redes de infraestruturas urbanas, serviços públicos, equipamentos comunitários e demais atividades que possibilitem o direito à cidade sustentável, constituindo-se de áreas urbanas com capacidade de acomodar maior densidade populacional, com previsão de maior diversificação de usos e atividades e de alto potencial construtivo. (PDMJP, 2024, p. 26)

Além disso, é válido destacar que o setor acompanha uma Macrozona de Proteção Ambiental, cujo perímetro abrange áreas de interesse social para preservação, manutenção e recuperação das características paisagísticas e ambientais (João Pessoa, 2024).

Quanto ao zoneamento, antes da nova LUOS (João Pessoa, 2024), o trecho do Altiplano “nobre” estava dividido entre as seguintes zonas: Subzona C do Cabo Branco (CCB), Setor Residencial Especial (SRE), Subzona B do Cabo Branco (BCB), Setor de Amenização Ambiental (SAA), Zona Especial de Preservação - 2 (ZEP 2), e Zona Residencial 3 (ZR3). Com a atualização, o setor passa a ser dividido em duas zonas: a Zona Habitacional 4 (ZH-4) e a Zona de

Comércio e Serviços 3 (ZCS-3). A ZH-4 “incide na área do planalto geográfico dos bairros Altiplano e do Portal do Sol, com restrições de uso e ocupação a depender das condições ambientais e da existência de infraestrutura básica, além das restrições da orla marítima.” (João Pessoa, 2024, p. 4).

Já a ZCS-3, segundo o PDMJP,

Incide em áreas formadas por corredores de estruturação urbana, parcialmente em área com a restrição da orla marítima, com grande concentração de usos habitacionais e de comércio e serviço de todos os portes, aliado uso do solo e sistema viário, onde se pretende estimular o desenvolvimento de centralidades. (JOÃO PESSOA, 2024, p. 11)

Com as alterações instituídas pelo Plano Diretor, observa-se no macrozoneamento, uma generalização na definição dos setores da cidade e a ampliação da possibilidade de adensamento para além da Zona Adensável Prioritária anterior, que delimitou o trecho do Altiplano “nobre”. Além disso, há a reafirmação do Altiplano como vetor preferencial de adensamento e dinamização imobiliária, o que pode atrair novos empreendimentos verticalizados.

No zoneamento, nota-se a fragilização na delimitação de setores importantes, como o de amenização ambiental, que deixa de existir no novo ordenamento. A simplificação normativa passa a situar o Altiplano “nobre” entre uma zona habitacional de médio a alto potencial construtivo e corredores estruturadores de comércio e serviços, o que pode tender, para além do setor já adensado, a verticalização e a intensificação da especulação imobiliária.

Quanto à Comunidade do Timbó, anteriormente ao ordenamento previsto pelo Plano de 2024, a mesma se dividia entre as zonas Zona Especial de Preservação 2 (ZEP 2) e Zona Residencial 3 (ZR3), que também contemplavam o Altiplano “nobre”. No novo ordenamento, a comunidade passou a fazer parte da Zona Habitacional 1 (ZH-1) e da Zona de Comércio e Serviços 3 (ZCS-3), a mesma que também contempla o Altiplano “nobre”, mencionada anteriormente. A ZH-1 é caracterizada, predominantemente, “pela ocupação habitacional com maior densidade, conforme sua infraestrutura básica constituída, onde também são permitidos usos

compatíveis, principalmente de comércio e serviços vicinais e de bairro” (João Pessoa, 2024, p. 4).

A macrozona em que estava inserida a comunidade era a “Zona não adensável” (ZNA) e na “Zona de Proteção Ambiental” (ZPA), mas com o novo Plano Diretor (2024), o Timbó foi inserido na Macrozona Adensável 1, a mesma do Altiplano “nobre” e do restante do bairro dos Bancários, além de integrar a nova Macrozona de Proteção Ambiental, que acompanha o perímetro do Rio Timbó. Essa macrozona estabelece áreas de restrição ambiental e áreas adicionais, nas quais se inserem as massas vegetais ciliares dos rios Timbó e Jaguaribe, bem como o talude da comunidade do Timbó e a falésia do Cabo Branco, adjacente ao Altiplano “nobre”.

Desde 2008, a comunidade é instituída como uma ZEIS, cujo objetivo é reconhecer assentamentos precários, promover a regularização fundiária e integrar essas áreas à malha urbana, com a implementação ou requalificação da infraestrutura.

Levantados esses dados, é possível identificar uma notável assimetria normativa entre os trechos. Enquanto, no Timbó, a

legislação busca conter práticas imobiliárias voltadas à valorização do solo, no Altiplano “nobre” a permissividade quanto à ocupação e à verticalização produz o efeito inverso, estimulando a intensificação do mercado imobiliário.

Além disso, embora ambos os territórios estejam inseridos nas mesmas macrozonas e estarem na zona ZCS-3, o tratamento conferido pelo zoneamento urbano é distinto. Essa diferenciação repercute tanto na morfologia urbana quanto na percepção da desigualdade ao percorrer os dois espaços.

Nas alterações das macrozonas e zonas do Plano Diretor, a ZAP que delimitou o trecho passível de verticalização do Altiplano “nobre” se generalizou e passou a abranger praticamente toda a área do bairro. Com as novas mudanças, a tendência é que os parâmetros de verticalização máxima sejam adotados em todo o seu perímetro, onde há outras espacialidades distintas, como duas comunidades que ainda não foram instituídas como ZEIS: as comunidades São Rafael e Rabo de Galo. Elas não possuem uma proteção normativa específica e, por isso, elas e os demais setores no

bairro do Altiplano Cabo Branco, bem como em trechos adjacentes, podem vivenciar uma intensificação no processo de gentrificação urbana, ocasionada pela valorização de um trecho em detrimento da omissão socioespacial de outros.

Quanto às atualizações recentes na legislação urbanística, destaca-se que a Lei de Uso e Ocupação do Solo passou a ocupar posição central no debate público após dezembro de 2025. Naquele mês, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça da Paraíba (TJPB) declarou a LUOS como inconstitucional, em função da alteração do gabarito dos edifícios localizados na Zona de Influência Marítima, o que impactou o mercado imobiliário em João Pessoa, com reflexos que se estenderam nos meses seguintes. Segundo a notícia divulgada no Portal do Tribunal de Justiça da Paraíba², os efeitos da referida decisão judicial impactaram diretamente os alvarás de construção, o

Habite-se, e demais atos administrativos expedidos com fundamento na LUOS, que deixam de possuir validade jurídica. (TJPB, 2026).

O caso teve seu desfecho após o TJPB manter a declaração de invalidade do art. 62, que é referente à zona de influência marítima, próximo a orla, mas resguardou os atos administrativos praticados até agosto de 2025, de modo a evitar impactos sobre empreendimentos já entregues. Diante disso, a Prefeitura interpôs recurso junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), buscando reverter essa decisão e assegurar a validade das licenças concedidas. (Portal G1; TJPB, 2026)

Todas as questões colocadas em pauta, relacionadas aos instrumentos normativos, repercutiram e repercutem diretamente no parcelamento e na ocupação do solo das áreas estudadas, que serão abordados no subitem a seguir.

5.2.2 Os elementos da morfologia urbana

Para Carlos (2007, p. 55), analisar a morfologia urbana pode revelar “uma dimensão que não é apenas espacial, mas também temporal, ao mesmo tempo em que aponta uma profunda contradição nos processos de apropriação do espaço pela

² Disponível em:

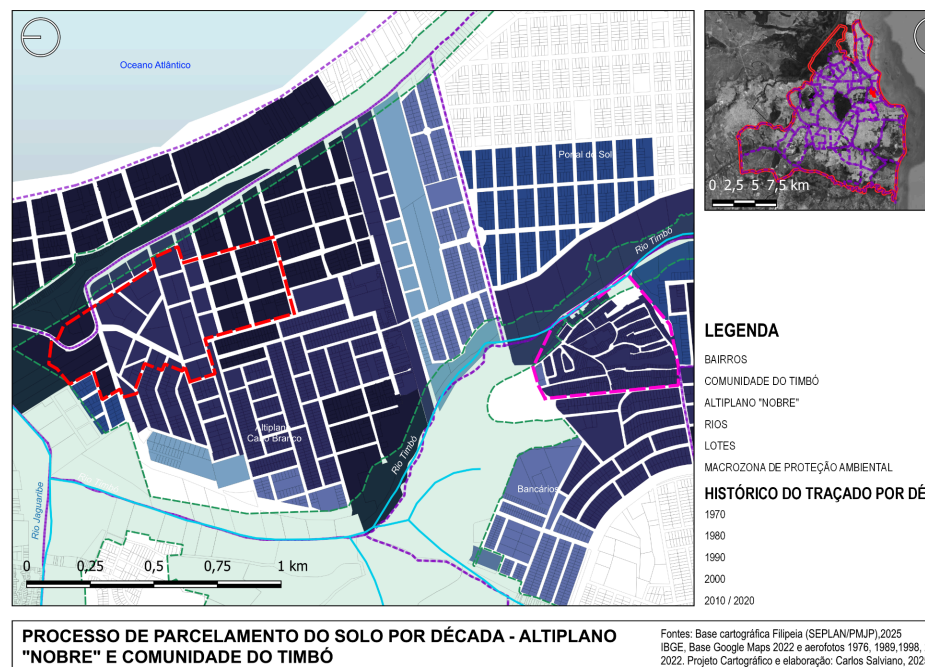
https://www.tjpb.jus.br/w/tjpb-declara-inconstitucional-lei-de-uso-e-ocupa%C3%A7%C3%A3o-do-solo-de-jo%C3%A3o-pessoa?p_l_back_url=%2Fsearch%3Fq%3Dluos%2Binconstitucional&p_l_back_url_title=Buscar. Acesso em: 07 fev. 2026

sociedade”. Nesse sentido, diversos aspectos discutidos no referencial teórico-metodológico deste trabalho indicam que a forma da cidade resulta de múltiplos processos de produção e reprodução do espaço urbano, conduzidos por diferentes agentes. Nesta seção, assume-se como fio condutor a análise dos elementos morfológicos, tal como definiu Lamas (1993), sobre os objetos empíricos desta pesquisa. Espera-se, com esta análise, ampliar as noções já observadas na perspectiva do espaço percebido.

Desse modo, ao tratar do espaço codificado, não se deve desconsiderar sua ligação com as ações conduzidas por grupos hegemônicos sobre os dispositivos normativos que conduzem essa (re)produção do espaço urbano. Além disso, considerando que são muitos os elementos que compõem esta análise, e que outros autores como Hillier (1996) e Capel (2002) apontam a importância de uma abordagem holística, se faz necessário contemplar também a dimensão temporal, através da qual se torna possível perceber as diferenças na configuração formal do Timbó e do Altiplano “nobre” através do tempo.

Para tanto, é necessário demarcar historicamente a origem dos primeiros elementos da morfologia urbana nos dois fragmentos, através de cartogramas construídos a partir de dados extraídos de aerofotografias das décadas de 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010, disponibilizadas pela PMJP (2024), e imagens de satélite do *Google Maps* e *Google Earth* (2022, 2024 e 2025). O objetivo foi visualizar os processos de parcelamento e ocupação de ambos os setores ao longo dessas décadas. A sistematização dos dados coletados acerca desse processo de parcelamento está apresentada na figura 24 (Apêndice L), a seguir.

Figura 24 - Cartograma do processo de parcelamento do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), aerofotos disponibilizadas pela PMJP; elaboração própria

O cartograma indica que os primeiros indícios de traçado urbano são da década de 1970, com as primeiras quadras demarcadas estando em uma porção do Altiplano “nobre”, que até então não possuía delimitação. Esse processo ocorreu na década

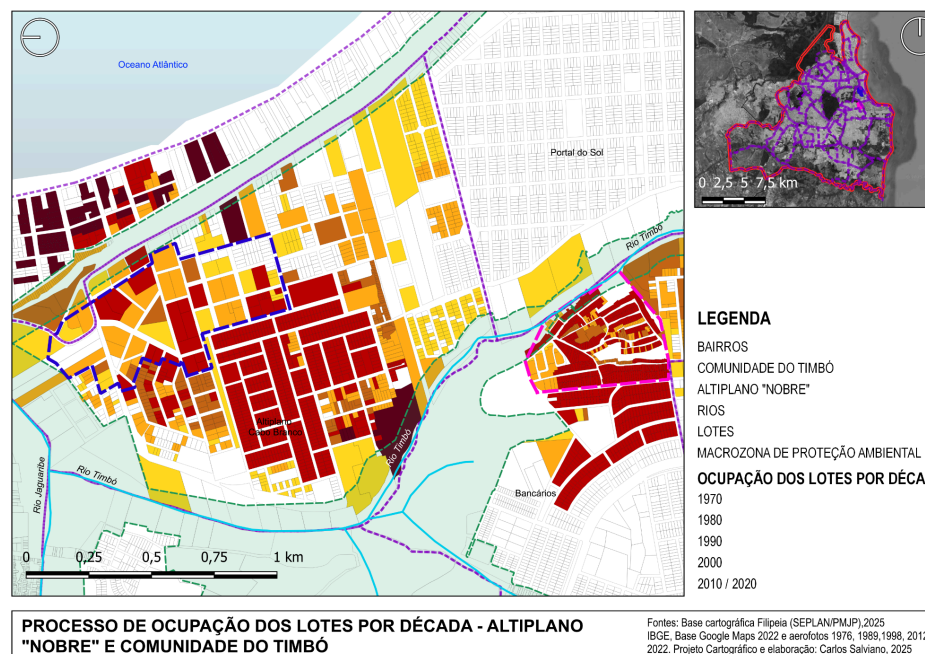
onde houve a expansão de João Pessoa no sentido sul/sudeste, em um momento de intenso crescimento urbano nessas direções (Lavieri & Lavieri 1999). Por sua vez, a comunidade do Timbó teve os primeiros resquícios de traçado na década de 1980, cujas vias foram sendo formadas através dos percursos dos caminhões que transportavam o material extraído da saibreira, que foi a primeira ocupação do setor (Pita, 2012).

Ainda é possível visualizar nos cartogramas, que, ao final da década de 1980, os dois trechos já apresentavam um traçado praticamente formado, próximo aos padrões atuais. O Altiplano “nobre” passou por diversos serviços de urbanização ao longo das décadas (Medeiros, 2018), e a comunidade do Timbó foi urbanizada somente décadas depois, já nos anos 2000, com eventuais intervenções a partir da década de 2010 (Pontes, 2020).

Por sua vez, o histórico de ocupação, demonstrado no cartograma a seguir (fig.25; Apêndice M), construído sobre a mesma base do anterior, revela que em ambos os trechos, o processo de

ocupação ao longo do tempo não acompanhou necessariamente o parcelamento.

Figura 25 - Cartograma do processo de ocupação do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), aerofotos disponibilizadas pela PMJP; elaboração própria

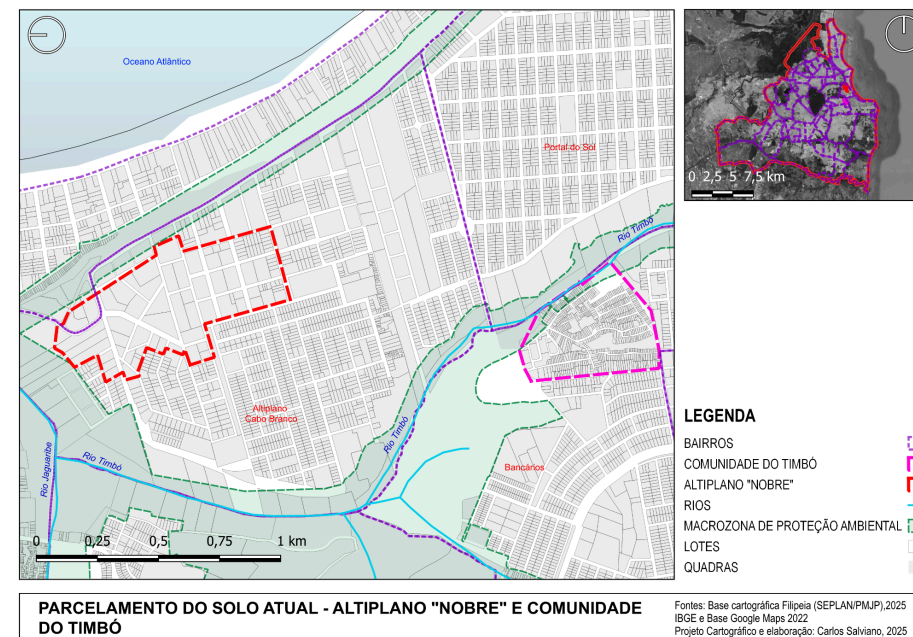
No Altiplano “nobre”, foram efetuadas poucas ocupações na década de 1980, outras procederam em 1990, mas na década de

2000 foi quando pode-se perceber que houve uma intensificação em tal processo. Esse descompasso entre ocupação e parcelamento do solo deve-se, sobretudo, a anos de especulação de algumas parcelas fundiárias, processo que levou à intensificação da ocupação por empreendimentos verticalizados no setor na década de 2000 (Medeiros, 2018).

O Timbó, por sua vez, teve temporalmente um processo de ocupação mais contínua e homogênea, onde na década de 1980, uma parte significativa do trecho já havia sido ocupada, inicialmente pelos trabalhadores da saibreira, ao final dos serviços da empresa responsável pelas escavações (Pontes, 2020). Nos registros da década de 2000, as ocupações que surgiram praticamente preencheram a ocupação de todo o setor que passou, nas décadas seguintes, por obras de remoção de algumas unidades habitacionais para a realocação da população que estava sendo afetada por riscos de deslizamento, o que gerou mudanças no tecido urbano (Pita, 2012).

Nesse caso, a principal diferença entre a ocupação e a consolidação dos dois fragmentos através do tempo é que a comunidade do Timbó teve uma ocupação que gerou o parcelamento do solo, diferentemente do Altiplano “nobre”, que seguiu a ordem de parcelamento, onde foram definidas vias, lotes e quadras com base em um projeto de loteamento urbano elaborado por responsável técnico, e posteriormente, foi objeto de ocupação. O produto desse processo histórico foi um parcelário urbano que, entre os dois fragmentos, apresenta uma notável discrepância. Orientado por instrumentos normativos, seus principais elementos — as quadras, os lotes e o sistema viário — podem ser observados no cartograma a seguir (fig. 26; Apêndice N).

Figura 26 - Cartograma do parcelamento do solo atual na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

As quadras e lotes, representadas no cartograma, correspondem a alguns dos componentes da morfologia urbana propostos por Lamas (1993). O autor caracteriza o lote, ou a “parcela fundiária”, apontando que

O edifício não pode ser desligado do lote ou superfície de solo que ocupa. O lote não é apenas uma porção cadastral: é também a gênese e fundamento do edificado. [...] A urbanização implica parcelamento, quer subdividindo os parcelamentos rurais, quer impondo nova divisão cadastral. (Lamas, 1993, p. 86)

A ele associado, estão as quadras, ou quarteirões, que são

Um contínuo de edifícios agrupados entre si em anel, ou sistema fechado e separado dos demais; é o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastro (lotes) para construção de edifícios. É também um modelo de distribuição de terra por proprietários fundiários. Como é também o modo de agrupar edifícios no espaço delimitado pelo cruzamento de traçados. O sistema do quarteirão é muito antigo. É um processo geométrico elementar, e como tal começou a sua existência. A partir desse processo elementar, foi adquirindo estatuto na produção da cidade, como unidade morfológica. Agrupa subunidades, mas pode também constituir a parte mínima identificável na estrutura urbana. (Lamas, 1993, p. 88)

Desse modo, através do cartograma, é possível perceber que no Timbó, o parcelário atual apresenta uma configuração irregular, com vias mais estreitas e com larguras variáveis, em virtude das ocupações que surgiram desacompanhadas de planejamento ou desenho urbano adequado, bem como da adaptação das ruas ao

relevo. No Altiplano “nobre”, por sua vez, o parcelário atual se apresenta mais regular, com vias mais largas e medidas padronizadas. Um ponto notável que distingue os dois trechos é o tamanho das quadras e lotes; enquanto na comunidade do Timbó os lotes têm proporções menores, no Altiplano “nobre” eles assumem uma área quase equivalente à de uma quadra da comunidade.

É válido retomar que, no Timbó, a urbanização ocorreu após a ocupação; por essa razão, as ruas surgiram das rotas de circulação dos caminhões que operavam na extração de saibro, sendo posteriormente consolidadas por meio da construção das moradias. No Altiplano “nobre”, por sua vez, o desenho das ruas precedeu a ocupação urbana e dos lotes, o que pode justificar a regularidade nos padrões formais do traçado.

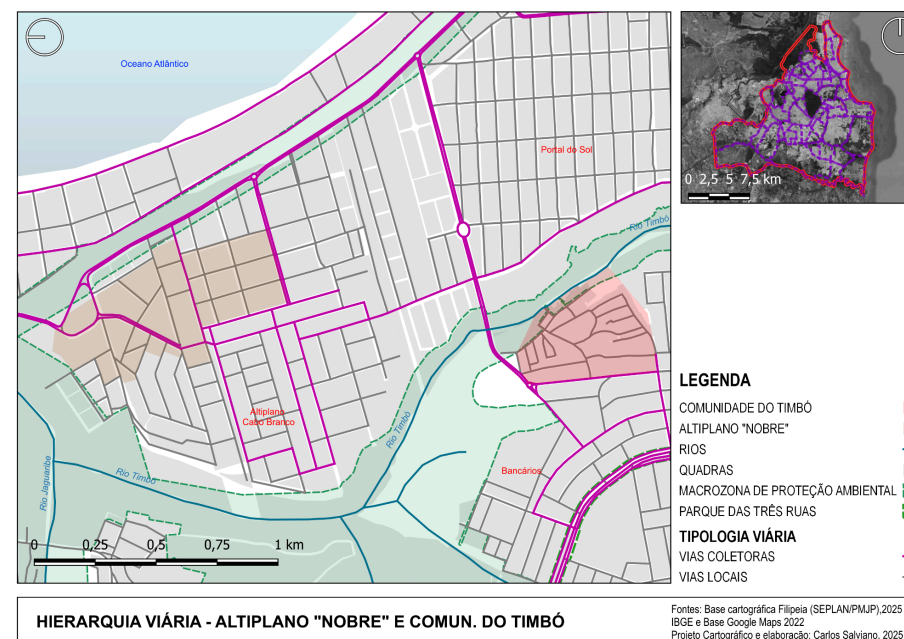
As ruas são também apontadas como um elemento que compõe a morfologia urbana, e são reconhecidas por Lamas (1993) como

um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no gesto de a projetar. Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos

edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador. [...] Nasceu do gesto inicial com que qualquer um localiza um lugar e dele toma posse. Dois eixos que se cruzam em ângulo recto, formando o ‘sinal da cruz’. [...] É o traçado que define o plano — intervindo na organização da forma urbana e diferentes dimensões. É também de importância vital na orientação em uma qualquer cidade. [...] Desde a rua de peões à travessa, à avenida, ou à via rápida, encontra-se uma correspondência entre a hierarquia dos traçados e a hierarquia das escalas da forma urbana. (LAMAS, 1993, p. 100)

Elas são elementos que podem ser hierarquizados de acordo com seu grau de importância viária, distribuição do tráfego, acesso local, entre outros. A PMJP (2025) assume a hierarquia viária demonstrada no cartograma abaixo (fig 27; Apêndice O).

Figura 27 - Cartograma da hierarquia viária na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



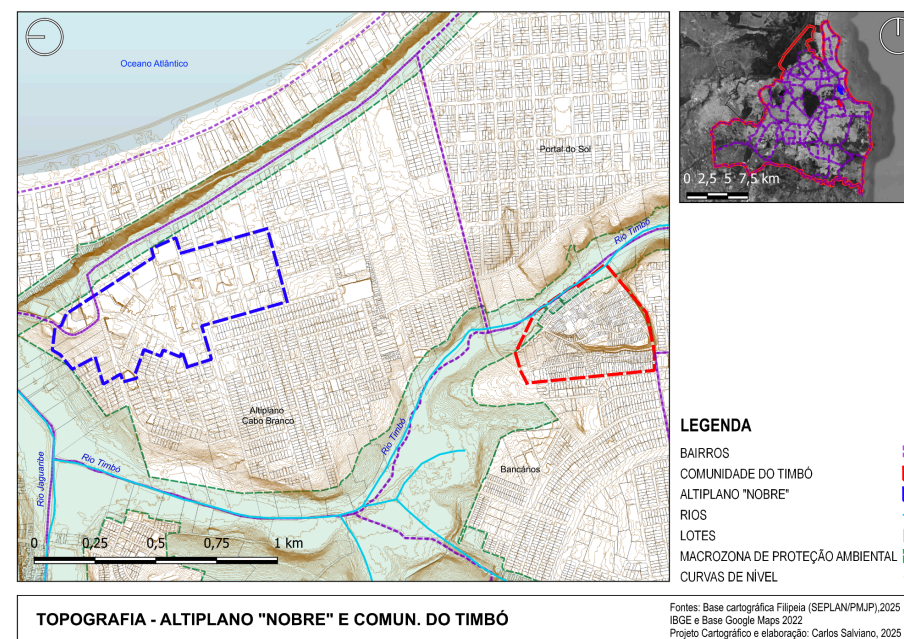
Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

As diferenças percebidas no parcelário entre os fragmentos são novamente identificadas nas vias de ambos os trechos. No Timbó, predominam vias estreitas, irregulares e descontínuas que, embora indiquem a presença de desafios à mobilidade, também acabam favorecendo os encontros e provocando a sensação de surpresa para

quem as percorre. No Altiplano “nobre”, por sua vez, predominam vias mais largas e regulares, estruturadas prioritariamente para a circulação de veículos, o que influencia diretamente a experiência do pedestre e a percepção do espaço urbano, impondo certo distanciamento entre o indivíduo e a rua. As vias coletoras, de maior circulação, estão presentes em ambos os setores, acompanhando-os de modo periférico e, ao mesmo tempo, estruturando suas respectivas delimitações.

Tanto a sinuosidade das vias na comunidade do Timbó quanto a uniformidade do traçado do Altiplano “nobre” condicionam percursos distintos, que se relacionam, em maior ou menor grau, com a disposição topográfica de cada um dos setores. As curvas de nível evidenciadas no cartograma abaixo (Fig. 28; Apêndice P) destacam a variação topográfica entre os dois fragmentos, de modo a exibir também como o relevo se relaciona com o traçado, e contribui para sua conformação.

Figura 28 - Cartograma das curvas de nível na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

A topografia é um elemento morfológico que se destaca nesta análise, considerando que, enquanto o Altiplano “nobre” se situa em um setor relativamente mais plano e elevado, a comunidade do Timbó ocupa praticamente a cavidade resultante da extração de saibro nas décadas de 1970 e 1980. Assim, não apenas se encontra

em uma cota mais baixa, como também é marcada por expressivos desníveis, tanto artificiais quanto naturais, decorrentes da declividade associada à presença do Rio Timbó.

Os aspectos desse elemento morfológico se refletem também no plano social, tornando possível perceber que a comunidade tende a se “esconder”, enquanto o trecho dito “nobre” se destaca na paisagem. Ainda que a topografia evidencie esse contraste, trata-se de um processo que é conduzido por agentes sociais, que agem através de diferentes estratégias de produção e valorização do espaço urbano, reforçando a visibilidade de determinados trechos e a invisibilização de outros.

Ao associar as ruas com a topografia, é possível observar que a configuração dos espaços livres públicos viários, os quais tendem a se adaptar às condições do relevo, ora mais plano, ora mais íngreme, apresenta um contraste notável entre os dois espaços analisados. Enquanto a formação do território do Altiplano “nobre” foi acompanhada pela implantação prévia de infraestrutura urbana, resultando em vias que apresentam pavimentação, regularidade no

traçado e dimensões mais adequadas — como maior largura e melhor definição das calçadas —, na comunidade do Timbó isso aconteceu de forma diferente. Nesse caso, grande parte das vias permaneceu sem qualquer tipo de pavimentação até a década de 2010, como revelam os registros de aerofotos³.

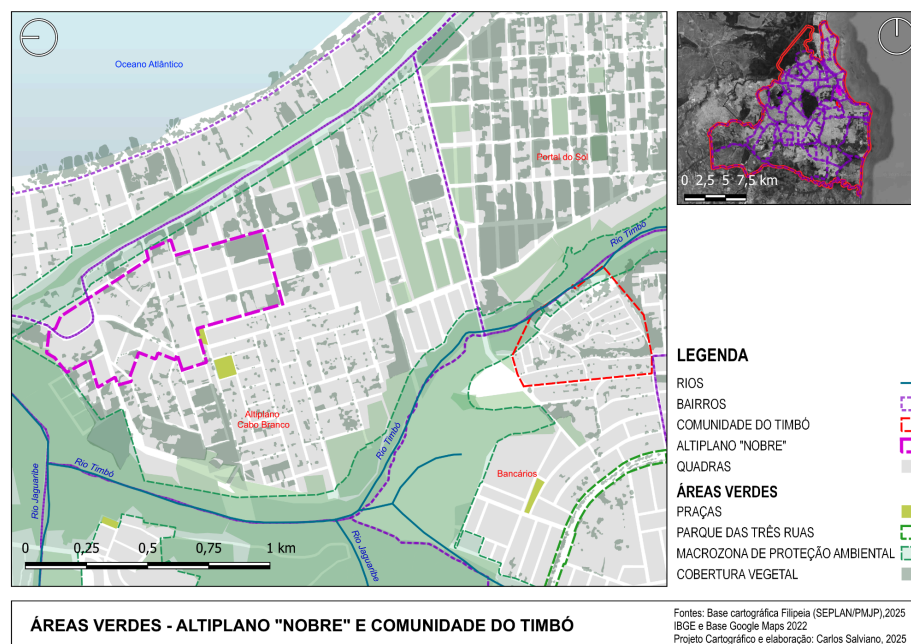
Além disso, as calçadas, quando existentes, apresentam dimensões irregulares. É comum as casas avançarem até os limites da calçada, interrompendo os percursos. Outro aspecto relevante refere-se à arborização: enquanto as ruas do Timbó, em geral, não contam com arborização, no Altiplano “nobre” observa-se a presença de canteiros arborizados tanto nas ruas quanto nas calçadas, o que evidencia diferenças na qualidade e no tratamento dos espaços públicos viários entre os dois fragmentos.

Desse modo, a configuração das áreas verdes nos dois setores pode ser visualizada no cartograma a seguir (Fig. 29; Apêndice Q), no qual se observam elementos como a Macrozona de Proteção

³ Disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de João Pessoa

Ambiental, a cobertura vegetal intra e extralote, bem como os parques e as praças.

Figura 29 - Cartograma das áreas verdes na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

Para Lamas (1993), tanto a vegetação quanto a praça constituem elementos da morfologia urbana. Segundo o autor,

Do canteiro à árvore, ao jardim de bairro ou ao grande parque urbano, as estruturas verdes constituem também

elementos identificáveis na estrutura urbana. Caracterizam a imagem da cidade; têm individualidade própria; desempenham funções precisas; são elementos de composição e do desenho urbano; servem para organizar, definir e conter espaços. Certamente que a estrutura verde não tem a mesma «dureza» ou permanência que as partes edificadas da cidade. Mas situa-se ao mesmo nível da hierarquia morfológica e visual. [...] (Lamas, 1993, p. 106)

Além disso, a praça é colocada pelo autor como “um elemento morfológico das cidades ocidentais e distingue-se de outros espaços, que são resultado acidental de alargamento ou confluência de traçados — pela organização espacial e intencionalidade de desenho.” (Lamas, 1993, p. 100). Ademais, o autor aponta que

Se a rua, o traçado, são os lugares de circulação, a praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas. [...] A definição de praça na cidade tradicional implica, como na rua, a estreita relação do vazio (espaço de permanência) com os edifícios, os seus planos marginais e as fachadas. (Lamas, 1993, p. 102)

O cartograma mostra que os dois trechos são acompanhados da Macrozona de Proteção Ambiental, que corresponde às massas

vegetais ciliares dos rios Timbó e Jaguaribe, como também quanto à cobertura vegetal presente na Falésia do Cabo Branco. Não há praças registradas dentro de nenhum dos dois perímetros, mas destaca-se a presença de duas praças próximo aos limites do Altiplano “nobre”, bem como a existência do Parque das Três Ruas, nas proximidades da comunidade do Timbó.

É notória a discrepância na relação que os dois fragmentos estabelecem com o verde, o que dialoga com a discussão sobre injustiça ambiental. Essa diferença se evidencia pelo fato de que, no Timbó, a proximidade com as massas vegetais está frequentemente associada à convivência com situações de risco. No Altiplano “nobre”, por sua vez, essa mesma proximidade assume o caráter de amenidade climática e paisagística, sendo inclusive explorada pelo marketing urbano e imobiliário como um atributo de valorização do setor.

Além disso, considerando as alterações na legislação ocorridas em 2024, é possível que, ao longo do tempo, parte das áreas verdes no Altiplano “nobre” venha a ser suprimida em

detrimento das novas possibilidades de ocupação previstas pelas alterações no zoneamento da cidade.

Na perspectiva da comunidade do Timbó, mesmo com a implantação do Parque das Três Ruas nas proximidades, não se observam indícios de uma ampliação de equipamentos de lazer ou de ações de arborização no interior do fragmento. Ainda assim, a presença do novo parque sinaliza a possibilidade de incorporação de novos usos voltados ao lazer para os habitantes da comunidade.

Quanto à distribuição das áreas verdes, nota-se, com base em sistemas de coordenadas e em cálculos aproximados, que cerca de 20% do solo do Altiplano “nobre” é coberto por vegetação, enquanto, no Timbó, esse valor atinge aproximadamente 25%. Assim, verifica-se que o Timbó possui maior porcentagem de cobertura vegetal do que o Altiplano “nobre”, mas essas áreas verdes não são integradas ao desenho urbano, estando distribuídas em locais de superfície sem uso, vegetada, e sobretudo na zona ciliar ao Rio Timbó.

Por outro lado, ainda que possua uma menor porcentagem de cobertura vegetal, no Altiplano “nobre” as áreas verdes são

incorporadas pelo desenho urbano, estando distribuídas em canteiros e jardins, mas também nos muitos vazios urbanos, que frequentemente são ocupados por cobertura vegetal, ainda que pouco densa, ou por terrenos com solo exposto.

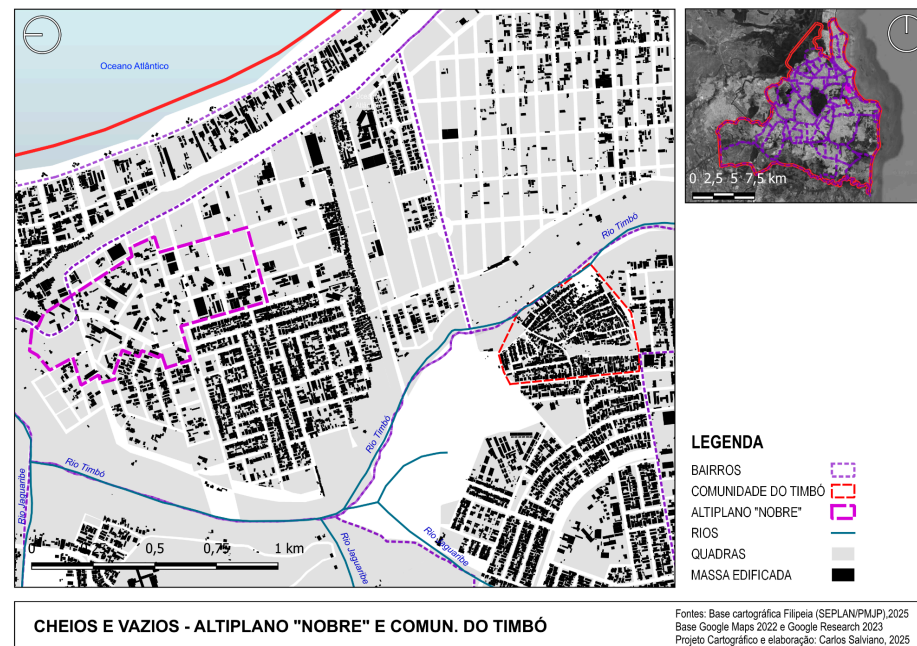
Os espaços do lote não ocupados pela construção constituem, para Lamas (1993, p. 98), o logradouro. Para o autor, esse elemento morfológico corresponde “às traseiras, ao espaço privado, separado do espaço público pelos contínuos edificados”. O autor ainda acrescenta que esse elemento

É, fundamentalmente, um complemento residual, um espaço que fica escondido: não é utilizado pela habitação nem contribui para a forma dos espaços públicos. Este lugar modesto na morfologia da cidade tradicional é justamente o seu maior atributo, permitindo-lhe jogar um papel relevante na evolução da cidade. (Lamas, 1993, p. 98)

O que Lamas (1993) indica como um complemento residual intralote pode, quando analisado em uma escala macro, revelar padrões na estrutura urbana de cada setor, na medida em que a relação entre a massa edificada e os trechos não construídos pode sinalizar diferenças nos padrões de adensamento. A relação entre os

cheios e vazios pode ser visualizada no cartograma a seguir (fig. 30; Apêndice R)

Figura 30 - Cartograma de cheios e vazios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), Base Google Research (2023), elaboração própria.

Através do cartograma, é possível visualizar a discrepância em relação à taxa de ocupação dos lotes nos dois setores. Enquanto no

Timbó existe uma alta concentração de ocupação, com pouca permeabilidade e edificações que preenchem grande parte do lote, no Altiplano isso se apresenta de forma mais espaçada, com edificações isoladas e maior permeabilidade. Lamas (1993), ao se referir ao edifício, outro importante elemento da morfologia urbana, aponta que

É através dos edifícios que se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços identificáveis e com forma própria: a rua, a praça, o beco, a avenida ou outros espaços mais complexos e historicamente determinados como as invenções dos urbanistas ingleses do século XVIII: crescents, squares, circus, etc., ou, de outro modo, se identificam os espaços urbanos modernos. (Lamas, 1993, p. 84)

Enquanto na comunidade do Timbó as edificações se dispõem espacialmente mais próximas umas das outras, no Altiplano “nobre” existem maiores vazios entre elas. Essa lógica converge com a noção de que a edificação no Timbó, por vezes, define o lote e a rua, enquanto no Altiplano “nobre”, a edificação tem uma forma que independe de suas configurações formais, o que acaba por gerar distanciamento entre eles.

Esse padrão é observado ao estabelecer uma comparação entre os dois trechos, mas também entre eles e seus respectivos bairros. Este padrão está associado a porcentagem de área construída em relação a área total do lote, o que também está associado ao gabarito dessas edificações.

A altura dos edifícios é a característica mais notável, em termos de percepção do espaço, que separa o Altiplano “nobre” da comunidade do Timbó. O aspecto das edificações revela, por si só, a discrepância social entre os dois trechos, de modo que se estabelece, na paisagem, a existência de uma hierarquia social, evidenciada pela monumentalidade dos edifícios do Altiplano “nobre” frente aos padrões de moradia irregular presentes na comunidade do Timbó. Para Carlos (2007, p. 36 & 37), essa hierarquia social produz

uma morfologia espacial estratificada apreendida através das diferenciações da paisagem. A hierarquia social está no cerne do processo de produção espacial, que é cada vez mais expressão da articulação entre hierarquia social/hierarquia espacial, revelando a realidade imposta pelas formas de acesso à propriedade privada da terra urbana, em uma sociedade profundamente cindida pelas diferenças de renda. (Carlos, 2007, p. 36 e 37)

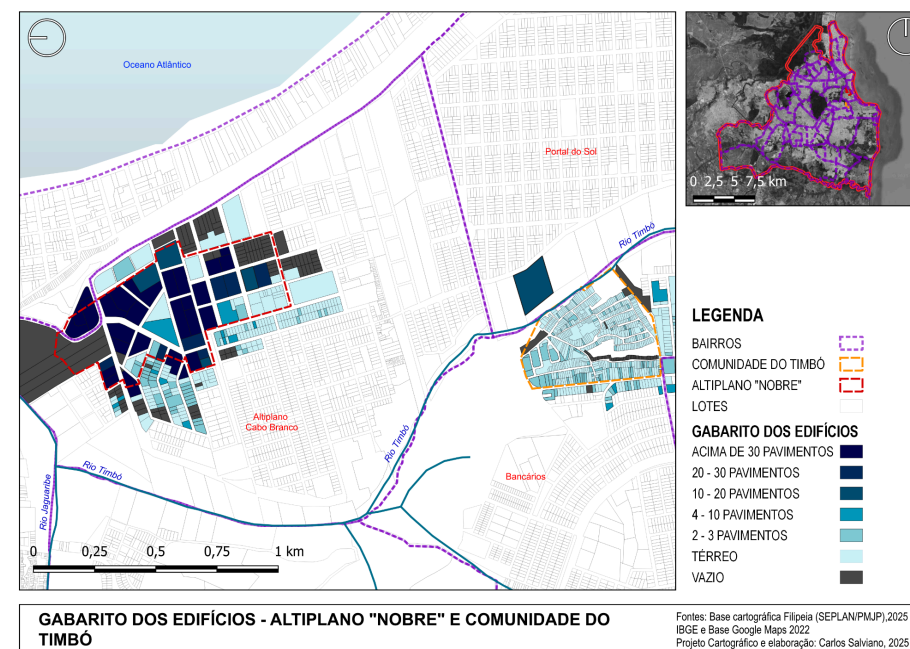
Lamas (1993) aponta um elemento da morfologia urbana que está diretamente associado a esse aspecto, tanto morfológica quanto socialmente: o monumento. Para o autor, o monumento é um

fato urbano singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e pelo seu significado [...] O edifício público ou o monumento como individualidade e como localização devem intervir em primeira mão na composição da cidade. Não se localizam em qualquer ponto. Têm o seu lugar marcado. Servem para compor a fisionomia urbana [...] O monumento desempenha um papel essencial no desenho urbano, caracteriza a área ou bairro e torna-se pólo estruturante da cidade. Nas 'urbanizações operacionais', a ausência de monumentos representa, de certo modo, o vazio de significado destas estruturas e o vazio cultural das gestões urbanísticas contemporâneas. (Lamas, 1993, p. 104)

Essa monumentalidade está diretamente associada aos edifícios do Altiplano “nobre”, que demonstram uma disparidade para além da forma: Não há monumentos notáveis, nas descrições de Lamas (1993), identificáveis no Timbó. No Altiplano “nobre”, contudo, a própria condição dos edifícios é serem marcos na paisagem, impondo-se para além de um elemento da “forma da cidade”, mas como um marco de diferenciação paisagística e social.

No cartograma abaixo (fig. 31; Apêndice S), é possível visualizar o gabarito dos edifícios nos dois fragmentos.

Figura 31 - Cartograma de gabarito dos edifícios na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

Enquanto na comunidade do Timbó, o gabarito máximo alcança três pavimentos, no Altiplano “nobre” os edifícios ultrapassam trinta. A ZAP, responsável pela delimitação desse trecho,

teve como principal efeito a relativização do gabarito definido por lei, para a implantação de tipologias verticalizadas, que hoje se destacam tanto na paisagem do próprio bairro, o Altiplano Cabo Branco, quanto na dos territórios adjacentes.

Um importante fator a ser acrescido nesta análise é a densidade demográfica, que está diretamente associada ao adensamento urbano, que por sua vez, é relacionado ao gabarito das edificações. O cálculo de densidade demográfica foi realizado com base nos setores censitários do IBGE (2022). Contudo, os limites desses setores são mais amplos do que as delimitações adotadas para ambos os fragmentos analisados, o que pode relativizar os dados obtidos. Ainda assim, mesmo considerando essa limitação metodológica, observa-se que, enquanto na comunidade do Timbó a densidade populacional é de aproximadamente 17.500 hab/km², no Altiplano “nobre” esse valor é de cerca de 5.100 hab/km², ainda que este possua um maior território.

Esse dado revela que, apesar do elevado adensamento construtivo no Altiplano “nobre”, em virtude da predominância de

tipologias com alto gabarito, a densidade populacional na comunidade do Timbó é significativamente maior, indicando uma concentração mais elevada de pessoas por área. Assim, a ocupação horizontal característica do Timbó supera, em termos populacionais, o adensamento vertical observado no Altiplano “nobre”.

Outra característica a ser apontada é a escala dos edifícios em ambos os trechos, que está diretamente associada à relação dos indivíduos com o espaço público. Enquanto na comunidade do Timbó, as edificações apresentam uma escala mais humana (fig 32), estabelecendo uma relação direta com a rua, no Altiplano “nobre” a escala monumental dos edifícios (fig. 33) distancia as pessoas do espaço público, impactando as sensações percebidas nesse espaço.

Figura 32 - Edificações na comunidade do Timbó, antes da pavimentação de todas as ruas



Fonte: PMPJ, Acesso em: 08 mar. 2026

Figura 33 - Edificações no Altiplano “nobre”



Fonte: Site *Tripadvisor*, disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g303428-i458976193-Joao_Pessoa_State_of_Paraiba.html, Acesso em: 08 mar. 2026

Outro importante elemento pelo qual se estabelecem essas relações - ou a falta delas - são as interfaces edifício-rua. Para Lamas (1993), essa relação ocorre através de mais um elemento da morfologia urbana: a fachada. Para o autor,

a relação do edifício com o espaço urbano vai processar-se pela fachada. Entalado entre duas outras empenas, cada edifício dispõe apenas da fachada para a comunicação com o espaço urbano. [...] São as fachadas que vão exprimir as características distributivas (programas, funções,

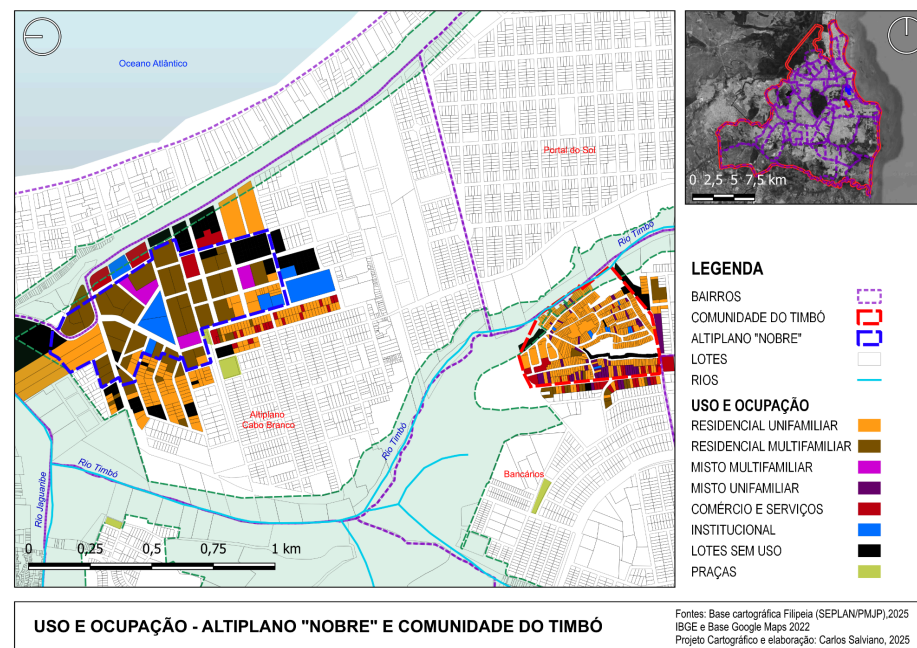
organização), o tipo edificado, as características e linguagem arquitectónica, o estilo, a expressão estética, a época (Lamas, 1993, p. 88)

Além disso, ao colocar a fachada como um elemento morfológico, o autor a concebe como “um elemento determinante na forma e imagem da cidade, elemento ao qual desde sempre se atribuiu um alto significado no projeto arquitetônico” (Lamas, 1993, p. 98).

Para Jacobs (2011, p. 158), essa relação entre o edifício e a rua está diretamente ligada ao seu uso. A autora afirma que “para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato, como fenômeno fundamental, as combinações ou as misturas de usos, não os usos separados”. Lamas (1993) apoia essa noção, ao colocar que “das relações tipologia-morfologia, ressalta que o espaço urbano depende dos tipos edificados e do modo como estes se agrupam. A tipologia edificada determina a forma urbana, e a forma urbana é condicionada da tipologia edificada, numa relação dialética.” (Lamas, 1993, p. 86)

No cartograma abaixo (fig. 34; Apêndice T), é possível perceber a distribuição desses usos nos dois fragmentos.

Figura 34 - Cartograma de uso e ocupação do solo na Comunidade do Timbó e no Altiplano “nobre”



Fonte: Base cartográfica (SEPLAN/PMJP), Base IBGE (2023), elaboração própria.

É possível visualizar, através do cartograma, que há predominância, na comunidade do Timbó, do uso residencial unifamiliar, com concentração de usos mistos e de comércio e

serviços, principalmente na Rua Abelardo Pereira dos Santos, via coletora que acompanha o limite da comunidade e funciona como interface viária entre esta e o restante do bairro dos Bancários. Ao longo do interior da comunidade, são pontuais as edificações com usos distintos do residencial unifamiliar, destacando-se, sobretudo, a presença de pequenos estabelecimentos comerciais, como barbearias, mini mercados e quitandas.

No Altiplano “nobre”, observa-se uma maior diversidade de usos, com predominância do uso residencial multifamiliar. A distribuição dos usos mostra-se mais equilibrada nesse setor; entretanto, ao percorrer o espaço, torna-se evidente que essa diversidade aparente não se traduz em uma apropriação igualmente diversa dos espaços públicos. Destaca-se, ainda, a presença de vazios urbanos, mais evidentes no Altiplano “nobre” e menos recorrentes na comunidade do Timbó.

É possível perceber, ainda, que no Altiplano “nobre” há certa concentração de equipamentos comerciais ou de usos institucionais, o que demonstra uma preocupação em organizar os usos e

institucionalizar centralidades. Por outro lado, no Timbó, com exceção da Rua Abelardo Pereira dos Santos, os usos comerciais ou institucionais se dão de modo individual, por lote, sem que haja uma concentração de usos diferentes, que, na comunidade, estão geralmente associados ao uso residencial.

As tipologias edificadas no Altiplano “nobre”, predominantemente edifícios multifamiliares, podem também estar associadas à baixa dinâmica urbana nas ruas, uma vez que muitas das atividades são internalizadas no interior dos empreendimentos, cujos projetos comumente incluem espaços de lazer, como piscinas, salões de festa, academias e áreas gourmet, ou ainda minimercados, espaços de coworking e jardins de contemplação dentro do próprio condomínio. Ainda que a implementação desses espaços possa estimular usos para além da unidade residencial, e facilitar a comodidade dos moradores, eles ainda permanecem enclausurados, sem contato com o espaço urbano. Na comunidade do Timbó, por sua vez, a dispersão dos usos pode articular percursos pelas ruas, que fomentam uma maior dinâmica urbana.

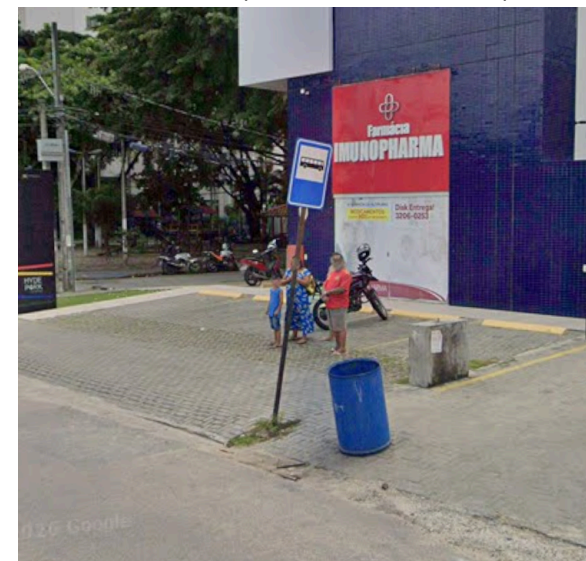
O último dos elementos da morfologia urbana mencionados por Lamas (1993) é o mobiliário urbano. Para o autor,

o mobiliário urbano situa-se na dimensão setorial, na escala da rua, não podendo ser considerado de ordem secundária, dadas as suas implicações na forma e equipamento da cidade. [...] Também se poderia referir esse conjunto de elementos parasitários que nas sociedades de consumo invadem e se colam às estruturas edificadas, como elementos postigos e móveis: anúncios, montras, sinais, reclamos, luzes, iluminações, etc. (Lamas, 1993, p. 108)

Desse modo, a distribuição do mobiliário urbano também se revela desigual entre os dois trechos analisados. Na paisagem do Altiplano “nobre”, destacam-se os elementos de sinalização vinculados ao marketing imobiliário, que aparecem de forma predominante. Nesse setor, também é possível identificar poucas paradas de ônibus mais estruturadas, localizadas nas vias de maior circulação, enquanto as outras são apenas placas sinalizadoras. Há um espaçamento padronizado entre postes, lixeiras distribuídas ao longo das vias principais, paraciclos em alguns pontos, além da presença de bancos e floreiras em determinados trechos. O que se percebe é que a concentração do mobiliário mais estruturado está

nas vias centrais, onde há maior circulação. Nas demais, os mobiliários são menos estruturados, como exemplificado na figura 35.

Figura 35 - Sinalização de parada de ônibus no Altiplano “nobre”

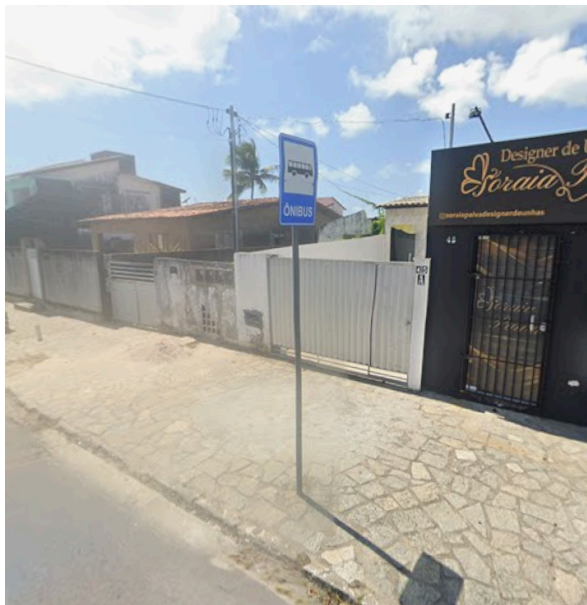


Fonte: Google Street View, 2024

No Timbó, por sua vez, o mobiliário urbano restringe-se basicamente aos postes de iluminação, uma vez que as paradas de ônibus não possuem estrutura física, sendo representadas apenas por placas de sinalização (fig. 36). Nas visitas de campo realizadas na

comunidade, não foram identificados elementos como bancos, floreiras ou paraciclos.

Figura 36 - Sinalização de parada de ônibus na comunidade do Timbó



Fonte: Google Street View, 2024

De modo geral, ao tratar dos elementos da morfologia urbana propostos por Lamas (1993) e aplicados aos objetos deste estudo, verifica-se que é possível estabelecer algumas aproximações, ainda que predominem os distanciamentos. No que tange ao lote, ao quarteirão e ao logradouro, essas discrepâncias já podem ser

visualizadas na perspectiva dos cartogramas, onde a configuração formal se mostra muito discrepante. Elementos como as praças são escassos em ambos os fragmentos, ainda que existam estruturas de lazer nas proximidades das áreas analisadas.

A vegetação é um elemento morfológico que está distribuído de forma distinta, cuja disposição remete a fatores socioambientais atrelados à produção de ambos os espaços. O tratamento desse elemento também é distinto entre os setores em estudo: enquanto no Altiplano “nobre”, o verde é um recurso presente no plano urbano, associado ao conforto, no Timbó não há uma noção de arborização padronizada, e a presença de massas verdes costuma estar associada a riscos ambientais.

O edifício, o monumento e a fachada são elementos notáveis e distintos entre os dois fragmentos, estando diretamente ligados aos usos, ao gabarito e ao adensamento, que, por sua vez, relacionam-se à legislação urbanística. Não apenas os elementos isolados evidenciam essa diferenciação, mas também a forma como se dispõem no espaço contribui para essa condição. Embora o uso

residencial predomine em ambos os fragmentos, o modo de morar é diferente, tanto no que se refere à tipologia edificada à qual o uso está associado quanto à relação de seus habitantes com a rua.

O mobiliário urbano, escasso em ambos os trechos, além de sinalizar um baixo suporte à mobilidade nos dois setores, revela também um tratamento diferenciado por parte do poder público, que tende a estruturar com melhores equipamentos os espaços de maior circulação situados em áreas mais valorizadas.

A legislação urbanística, moldada por diferentes agentes, sobretudo pelo mercado imobiliário, está diretamente associada à forma como se configuram e se dispõem os elementos morfológicos mencionados. Os instrumentos normativos atuam, portanto, na manutenção desse paradigma de diferenciação, que se delinea na forma da cidade, mas que também se expressa na maneira como as populações dos dois setores ocupam e se apropriam desses espaços, aspecto que será discutido a seguir, na dimensão do espaço vivido.

5.3 O espaço vivido

Para Lefebvre (2013), a dimensão do espaço vivido, ou espaço de representação, está associada ao uso coletivo da cidade, ao cerne da vida social. Carlos (2007, p. 30) reitera essa noção ao afirmar que “a cidade revela-se concretamente através do uso que dá sentido à vida, revelando o conteúdo da prática socioespacial. É pelo uso [...] que a vida se realiza, e é também através do uso que se constroem os ‘rastros’ que lhe dão sentido”.

A qualidade do espaço concebido — o espaço urbano em sua dimensão formal — está diretamente ligada à forma como esse espaço é vivido, de modo que o cotidiano urbano somente se constitui a partir do uso coletivo do espaço concebido. Essa dimensão associa-se ao conceito de urbanidade, que, neste trabalho, assume, dentre outras referências, a conceituação de Rheingantz (2012, p. 121), segundo a qual esse fenômeno consiste em “uma relação de um coletivo que resulta das relações e interações entre humanos e não humanos — o ambiente, os materiais, o clima, a cultura e a

estética —, cujo entendimento depende diretamente do contexto vivencial de nossas experiências”.

Além disso, reconhece-se a noção de “dimensões da urbanidade”, proposta por Saboya (2011), na qual se apresentam aspectos que, conjuntamente, sinalizam a urbanidade. São elas a diversidade de perfis de usuários, a alta interação entre os espaços públicos e privados, a diversidade nos modos de transporte e deslocamento, pessoas interagindo em grupos, e traços da vida cotidiana. Gehl (2013, p. 134) complementa essa afirmação, colocando que

A qualidade urbana é tão crucial para atividades opcionais que a extensão das atividades estacionárias pode ser usada como padrão para medir a qualidade da cidade, assim como de seu espaço. O fato de haver muitos pedestres numa cidade não necessariamente indica que haja boa qualidade urbana - muitos caminham porque não há opções de transporte suficientes, ou há grandes distâncias entre os vários serviços urbanos.

Esses autores e suas respectivas contribuições não apenas indicam os fatores para aferir a qualidade da cidade, mas também mencionam que a urbanidade é uma característica muito importante

na cidade. Em ambas as literaturas, a diversidade nos usos, dos modais de transporte ou no perfil dos transeuntes daquele espaço está diretamente associada à qualidade do ambiente urbano, noção que também é apoiada por Jacobs (2011). Para ela, as quatro as condições básicas para que haja diversidade nas ruas e vitalidade urbana são:

- O distrito e seus respectivos segmentos devem atender a diferentes funções, de preferência mais de duas, para garantir diversidade de usos e perfis de indivíduos;
- As quadras devem, em maioria, ser curtas, com possibilidades frequentes de mudanças de percursos;
- Devem coexistir edifícios de idades e aspectos variados, o que está associado à geração de um variado rendimento econômico;
- Deve haver uma alta concentração de pessoas no espaço público, que atrairia desejos de habitar naquele setor.

Dessa forma, sendo a dimensão do espaço vivido outro meio pelo qual se realiza a análise da produção do espaço urbano, buscou-se aferir a prática socioespacial, associada aos aspectos cotidianos, que são relativos ao uso dos espaços públicos, a fim de verificar a urbanidade nos dois fragmentos, como também compreender não só como os espaços concebidos são ocupados, mas também como diferentes condições socioespaciais influenciam esses modos de uso, a apropriação e a experiência cotidiana do espaço urbano.

O principal fio condutor selecionado para este momento da análise foi o conjunto de dimensões da urbanidade proposto por Saboya (2011), por meio do qual, para ambos os fragmentos em estudo, serão identificados traços do cotidiano e da práxis socioespacial. A análise foi desenvolvida a partir de dados obtidos em pesquisa de campo, por meio de observação não participante, além de registros coletados no Google *Street View* (2024), tendo em vista que o registro fotográfico direto foi impossibilitado por questões de

segurança e integridade física. Complementam o material de suporte croquis, registros de observação e anotações realizadas em campo.

O fundamento principal para a obtenção dos dados nesse momento da análise foi a imersão física nos dois setores. Para ilustrar os aspectos percebidos, além dos croquis, realizou-se o exercício de “percorrer” todo o espaço dos trechos utilizando o Google *Street View*, buscando imagens que se associam aos indicadores de urbanidade de Saboya (2011). Cabe reconhecer que a utilização desses registros, embora permita identificar traços do cotidiano, não contempla sua totalidade, uma vez que o uso dos espaços públicos pode apresentar variações significativas conforme o dia da semana, o horário, entre outros fatores.

O primeiro ponto indicado pelo autor como um desses indicadores são “muitas pessoas utilizando os espaços públicos”, sobretudo nos espaços livres, como praças e parques, como também nas ruas e calçadas. Com a ótica voltada para os objetos dessa pesquisa, é possível visualizar através das figuras 37 e 38, - que respectivamente representam a comunidade do Timbó e o Altiplano

“nobre” - que a distribuição de pessoas pelos espaços públicos ocorre de forma diferenciada.

Figuras 37 e 38 - Representações dos sinais de pessoas utilizando os espaços públicos no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente



Fonte: Google *Street View*, 2024, adaptados pelo autor.

É possível perceber que na comunidade do Timbó as pessoas têm uma relação mais direta com a rua, sendo comum encontrar nos registros, grupos realizando atividades diversas pelos espaços públicos, ainda que tenha-se percebido que as calçadas são inadequadas, e há escassez de espaços de lazer como praças e parques. Por outro lado, no Altiplano “nobre”, são raros os registros de grupos utilizando os espaços públicos. É possível observar na imagem que um grupo de pessoas está saindo de um prédio em direção a um estacionamento. Esse foi um dos raros registros de mais pessoas juntas no trecho, o que não corresponde exatamente a um contato com os espaços públicos, o que adverte que no Altiplano “nobre”, essa relação do indivíduo com a rua é mediada, distante e funcional, ocorrendo quase como um espaço de passagem.

Entretanto, embora para Saboya (2011) esse fator indique, em parte, a ocorrência de uma urbanidade, para Gehl (2013, p. 134), “o fato de haver muitos pedestres numa cidade não necessariamente indica que haja boa qualidade urbana - muitos caminham porque

não há opções de transporte suficientes, ou há grandes distâncias entre os vários serviços urbanos”.

O segundo indicador de urbanidade para Saboya (2011) é a diversidade de perfis, que pode se manifestar em diferentes dimensões, como classes sociais, tipos de atividades, faixas etárias, entre outras. Retoma-se que, nas definições de Jacobs (2011) e Gehl (2013), esse aspecto também é reafirmado como um importante elemento para a caracterização da urbanidade.

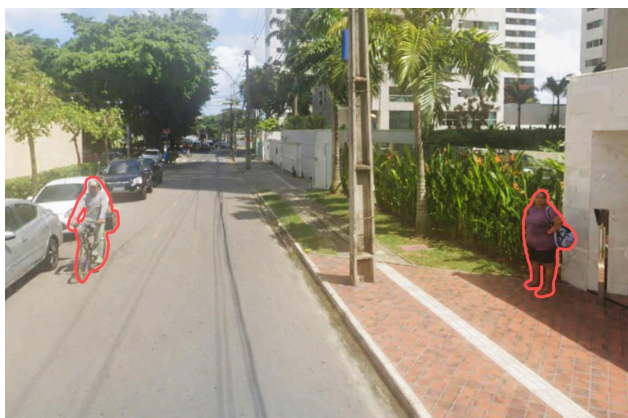
Buscando nos dois fragmentos indícios de perfis diversos, observa-se no Timbó, a coexistência mais frequente de diferentes atividades, grupos etários e classes sociais nas ruas, em relação ao Altiplano “nobre”. Na imagem 39, é possível notar uma oficina ao lado de uma residência. Enquanto os moradores estão sentados na calçada, os trabalhadores da oficina também permanecem no local realizando suas funções, o que indica a coexistência de diferentes atividades em lotes próximos, e no caso, vizinhos. A distribuição pulverizada de usos institucionais e comerciais ao longo da comunidade, onde predomina o uso residencial, configura um fator

que sinaliza uma diversidade funcional e social, o que é causa e consequência da presença de diferentes perfis nos espaços livres da comunidade.

Em outra instância, no Altiplano “nobre”, são raros os registros de perfis diversos utilizando os espaços públicos. A partir do estudo do espaço sob a dimensão do espaço percebido, foi possível afirmar que a presença de pessoas no espaço público tende a se concentrar em três perfis principais: o morador do setor, que passeia com seu *pet* ou leva e busca o filho na escola; o trabalhador da construção civil, em função das obras em andamento; e os profissionais de serviços domésticos, que chegam e saem de seus respectivos locais de trabalho.

Na imagem 40, visualizam-se pessoas que representam dois desses perfis; contudo, não se trata propriamente de uma interação, ainda que sejam agentes presentes no mesmo local. Um deles usa o uniforme de uma construtora, e está de passagem em uma bicicleta, enquanto a outra pessoa aguarda uma moto, provavelmente um transporte por aplicativo, o que se supõe pelo capacete que segura.

Figuras 39 e 40- Representações dos sinais de diversidade de perfis no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente



Fonte: Google Street View, 2024, adaptados pelo autor.

Isso reforça o caráter de “espaço de transição” do Altiplano “nobre”, onde as pessoas utilizam seus espaços públicos como passagem. No Timbó, por sua vez, nota-se que ele não é apenas um lugar de fluxo, mas sim um espaço em que as pessoas permanecem e realizam interações.

O terceiro indicador de urbanidade apontado por Saboya (2011) é a alta interação entre os espaços públicos e privados. O autor exemplifica esse fenômeno por meio de situações como pessoas entrando e saindo das edificações, a presença de mesas ou bancos nas calçadas e elementos de fachada que possibilitem permeabilidade visual. Nos dois fragmentos analisados, percebe-se uma diferença na forma como esse fenômeno se manifesta. No Timbó, observa-se uma forte interação entre o espaço público e o privado; contudo, não é comum encontrar fachadas permeáveis ou equipamentos como bancos e mesas dispostos nas calçadas. Ainda assim, os usuários do espaço se apropriam das calçadas de outras maneiras, colocando cadeiras na rua ou sentando-se nos batentes das casas, como representado na figura 41.

No Altiplano “nobre”, por outro lado, se observa a presença de diversos elementos como bancos e mesas, além de fachadas permeáveis e janelas que permitem a visualização do espaço público a partir de diferentes perspectivas e alturas. Ademais, existem concentrações de usos, como restaurantes, lojas e sorveterias, que se articulam com esses elementos mencionados, como exemplificado na figura 42. Ainda assim, percebe-se uma baixa relação entre as pessoas e a rua, bem como entre os espaços públicos e privados. Isso ocorre por diversos fatores, muitos deles já apontados nas análises do espaço sob as dimensões do percebido e do concebido. Destaca-se, entre eles, a escala monumental dos edifícios, que os distancia do nível da rua e tende a enfraquecer as relações diretas entre as edificações e o espaço público.

Figuras 41 e 42 - Representações dos sinais de interação entre espaços públicos e privados no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente



Fonte: Google Street View, 2024, adaptados pelo autor.

A diversidade de modos de transporte e deslocamento, com destaque aos pedestres, é o quarto dos indicadores da urbanidade para Saboya (2011). A mobilidade, de modo geral, é um importante fator para indicar a qualidade daquele espaço urbano, bem como seu grau de integração com as outras partes da cidade. Lynch (1980) suporta essa perspectiva, ao afirmar que

Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas atividades, são tão importantes como as suas partes físicas e imóveis. Não somos apenas observadores deste espectáculo, mas sim uma parte ativa dele, participando com os outros num mesmo palco. (Lynch, 1980, p. 11 & 12).

Assim, por meio da análise da mobilidade nos dois setores, já indicada anteriormente na contextualização dos objetos de estudo, observa-se que, no que se refere ao transporte público, ambos os fragmentos apresentam inconsistências na conformação das rotas que os atravessam. Entretanto, no Timbó, verifica-se uma maior circulação de pedestres e de bicicletas em relação ao transporte motorizado, ainda que não haja ciclofaixas nem calçadas totalmente

adequadas. Sinais desses modos de deslocamento podem ser verificados na figura 43.

No Altiplano “nobre”, contudo, ainda que existam deslocamentos realizados a pé ou de bicicleta, o modo de transporte motorizado e individual assume papel protagonista. Essa predominância é confirmada, inclusive, pela própria conformação das vias, estruturadas de modo a priorizar essa tipologia de mobilidade, como também na presença constante de espaços para estacionamento, como se observa na figura 44.

Figura 43 - Representação dos sinais de diversidade de modos de deslocamento no Timbó



Fonte: Google *Street View*, 2024, adaptados pelo autor.

Figura 44 - Representação dos sinais de diversidade de modos de deslocamento no Altiplano “nobre”



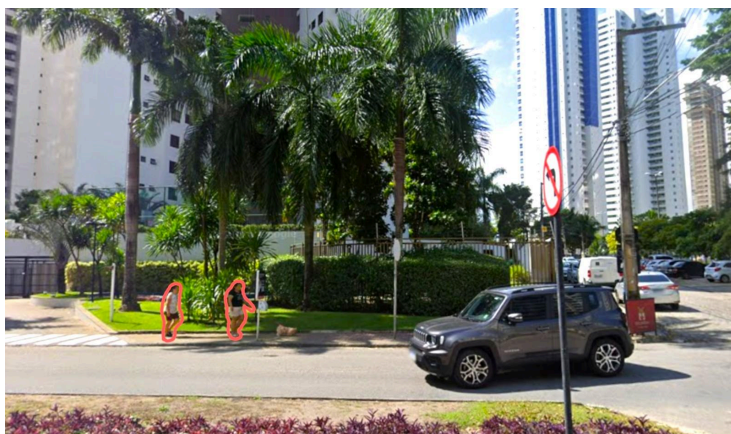
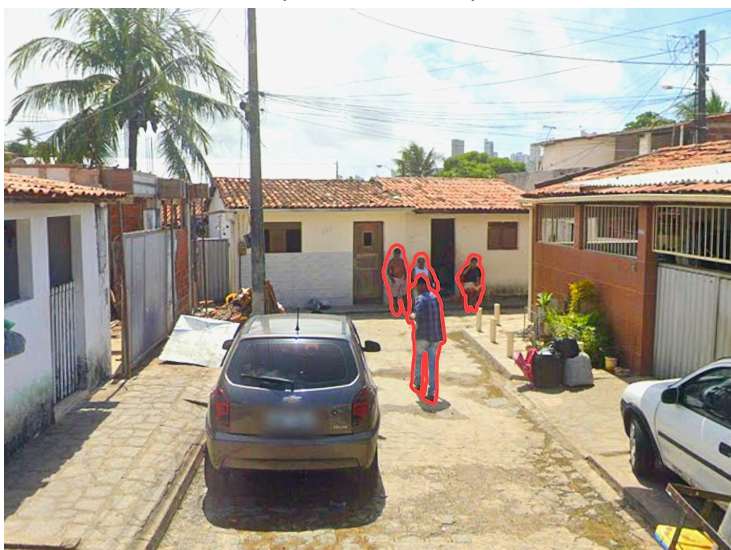
Fonte: Google *Street View*, 2024, adaptados pelo autor.

O quinto indicador de urbanidade para Saboya (2011) está diretamente relacionado aos quatro anteriormente apresentados: trata-se da presença de pessoas interagindo em grupos, bem como da existência de espaços que dêem suporte a essas atividades. Para Carlos (2007, p. 11), a realização das relações sociais mantém uma relação direta com os aspectos espaciais, pois ocorre

[...] na qualidade de relações espaciais – constituindo-se enquanto atividade prática. Nessa direção, a reflexão sobre a cidade é, fundamentalmente, uma reflexão sobre a prática sócio-espacial que diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação do espaço como elemento constitutivo da realização da existência humana.

No que diz respeito aos objetos desta análise, embora a comunidade do Timbó careça de espaços qualificados para apoiar esse uso coletivo do espaço público, percebe-se uma presença mais efetiva de interação entre indivíduos e de apropriação coletiva das ruas do que no Altiplano “nobre”. Essa condição pode ser exemplificada pela figura 45, na qual se observam pessoas sentadas na entrada de uma casa, interagindo. No fragmento do Altiplano, por sua vez, ainda que existam poucas interações, como é possível visualizar na figura 46, e embora exista uma estrutura urbana aparentemente mais preparada para a realização de atividades coletivas, a soma dos fatores analisados resulta em um esvaziamento das ruas, o que reflete uma menor intensidade de vida urbana, e consequentemente, um indício que representa uma baixa urbanidade, nas noções de Saboya (2011).

Figuras 45 e 46 - Representações dos sinais de pessoas interagindo em grupos no Timbó e no Altiplano “nobre”, respectivamente



Fonte: Google Street View, 2024, adaptados pelo autor.

O sexto e último indicador de urbanidade apontado por Saboya (2011) são os traços da vida cotidiana. Para o autor, ainda que haja uma presença notável de pessoas interagindo no espaço urbano, a urbanidade se manifesta de forma mais evidente quando essas interações ocorrem por meio de práticas ordinárias do dia a dia, como “crianças indo à escola, pessoas comprando o jornal, indo à mercearia, fazendo compras, etc.”.

Caracterizar as relações do cotidiano em ambos os espaços exigiria uma aproximação mais frequente com os fragmentos, em diferentes horários e considerando diversos elementos em conjunto. Nesta análise, assumem-se como “ações do cotidiano” aquelas que comumente se desenvolvem no espaço urbano, como as mencionadas por Saboya (2011), mas também aquelas que fazem parte da vida urbana nos dois fragmentos, associadas aos seus usos e dinâmicas específicas.

Na imersão em campo realizada na comunidade do Timbó, com o objetivo de apreender noções sob a lógica da dimensão do espaço percebido, foram observadas situações como vizinhas

estendendo roupas nas calçadas em varais compartilhados, crianças brincando na rua, adolescentes uniformizados indo ou voltando da escola, além de pessoas entrando em mercados, entre outras atividades, exemplificadas na figura 47.

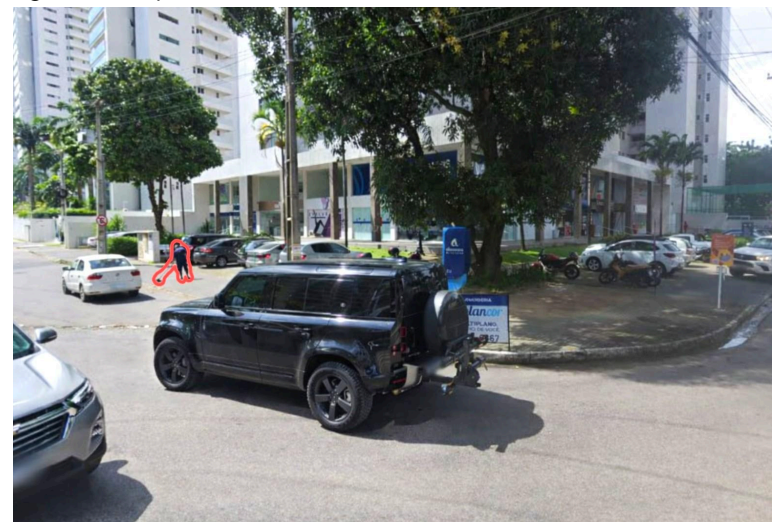
No Altiplano “nobre”, embora predomine o esvaziamento da maior parte das ruas, também foi possível observar ações como pessoas passeando com seus filhos ou pets, prestadores de serviços domésticos/gerais limpando calçadas e profissionais da construção civil realizando suas atividades, demonstradas na figura 48.

Figura 47 - Representação dos sinais de traços da vida cotidiana no Timbó



Fonte: Google Street View, 2024, adaptados pelo autor.

Figura 48 - Representação dos sinais de traços da vida cotidiana no Timbó



Fonte: Google Street View, 2024, adaptados pelo autor.

Nota-se, portanto, uma diferença quanto ao uso cotidiano desses espaços: se por um lado, no Timbó predomina o uso da rua como espaço para brincar, estender roupas ou simplesmente permanecer, como no caso das pessoas que se sentam nas calçadas, no Altiplano “nobre” verifica-se com maior frequência a presença de pessoas desempenhando funções profissionais, que ainda assim, refletem ações ordinárias do cotidiano, comuns nesse fragmento urbano.

Para Rheingantz (2012, p. 121; 136), a urbanidade constitui a “qualidade que nasce das relações entre pessoas e tudo o que compõe o ambiente [...] sendo compreendida a partir do contexto das experiências vividas [...] um mundo comum que existe para além das interpretações ou definições dos arquitetos”. Saboya (2011) reafirma essa definição ao indicar fatores que sinalizam a presença da urbanidade a partir do comportamento de elementos móveis e imóveis e de suas respectivas relações. A partir dessas contribuições, foi possível construir noções acerca do cotidiano urbano nos dois fragmentos analisados, de modo que torna-se tangível aferir suas urbanidades.

Considerando o conjunto desses aspectos, constrói-se, na comunidade do Timbó, uma noção de urbanidade que se manifesta por meio da resistência. Mesmo diante da condição de um espaço que carece de suporte ou de atrativos para a promoção de uma diversidade urbana plena, percebe-se a presença de uma dinâmica urbana ativa, diversa e constante.

No Altiplano “nobre”, por sua vez, esses aspectos da urbanidade se caracterizam de forma mais restrita, o que molda o reconhecimento desse trecho enquanto um espaço de urbanidade enfraquecida, o que também pôde ser percebido a partir das análises nas dimensões do espaço percebido e do espaço concebido.

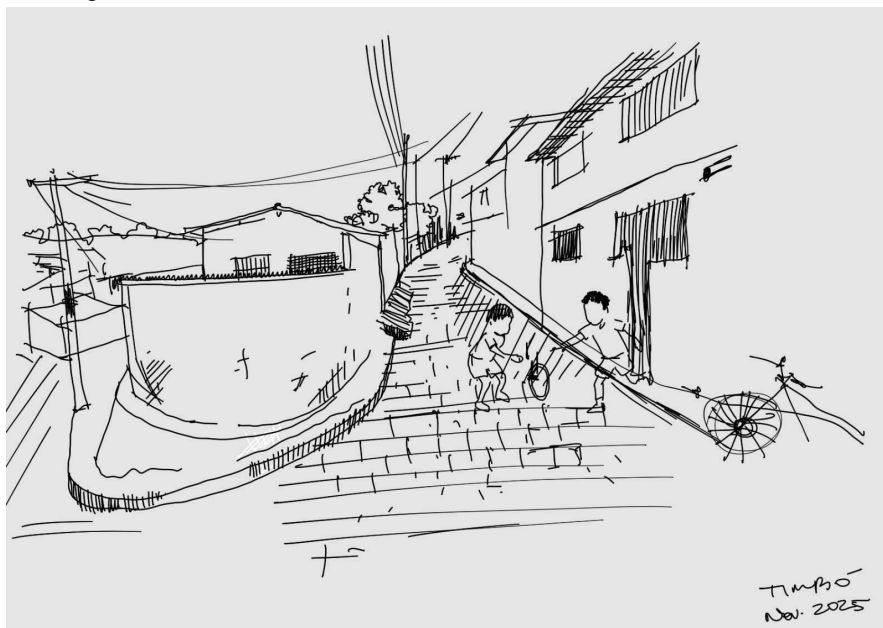
De modo geral, Carlos (2007, p. 11) apresenta que

As relações sociais se realizam, concretamente, na qualidade de relações espaciais – constituindo-se enquanto atividade prática. Nessa direção, a reflexão sobre a cidade é, fundamentalmente, uma reflexão sobre a prática sócio-espacial que diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação do espaço como elemento constitutivo da realização da existência humana.

Diante desse quadro, delinea-se a conjuntura de duas espacialidades distintas também no que tange ao cotidiano urbano: o Timbó se apresenta como um espaço marcado por uma urbanidade mais presente, sustentada pelas práticas cotidianas e pela apropriação do espaço público, cujos sinais podem ser

percebidos através do desenho de observação representado na figura 49, abaixo.

Figura 49 - Desenho de observação realizado na comunidade do Timbó

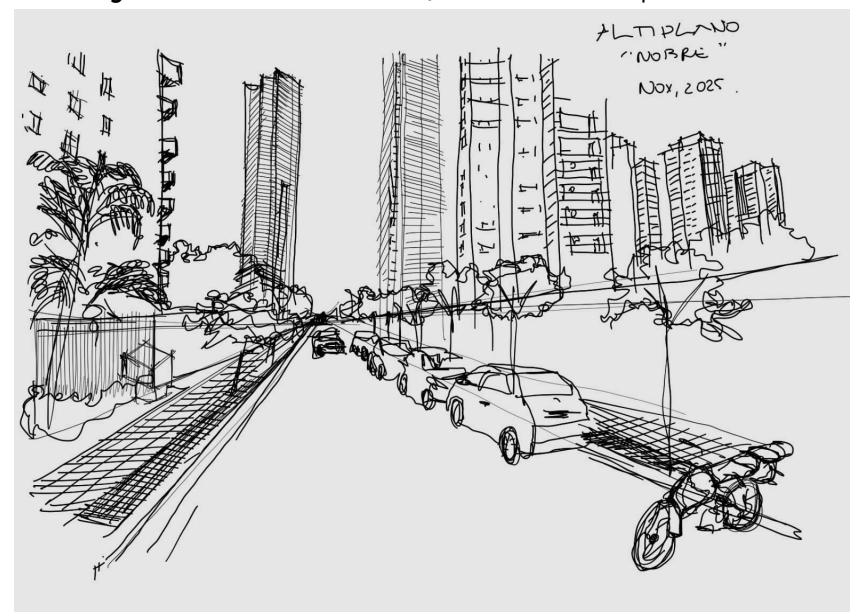


Fonte: Elaboração própria, nov. 2025

Por outro lado, o Altiplano "nobre" se configura como um espaço de urbanidade mais rarefeita, no qual a vida urbana tende a ser enfraquecida pela distância, seja pelo afastamento em relação ao nível da rua, decorrente do alto gabarito das edificações, seja pelo

distanciamento social, evidenciado pelo descompasso entre a escala dos edifícios e a escala humana, representado pelo registro feito em campo (figura 50) que demonstra não só esse descompasso, mas também a falta de uso dos espaços livres do trecho.

Figura 50 - Desenho de observação realizado no Altiplano "nobre"



Fonte: Elaboração própria, nov. 2025

Diante do exposto, cabe mencionar que, para Lefebvre (2013), é possível compreender de maneira mais ampla o processo de (re)produção do espaço a partir da articulação das três

dimensões do espaço, ora apresentadas. Esse exercício reflexivo é apresentado a seguir.

5.4 A composição de uma perspectiva: pensando em 3 dimensões

Nesta seção, propõe-se articular as características particulares de cada um dos fragmentos com as análises apresentadas anteriormente, guiadas pelas dimensões da produção do espaço de Lefebvre (2013), de modo a indicar as principais aproximações e distanciamentos.

Ao percorrer os dois espaços, foi possível perceber os reflexos da diferenciação socioespacial, que se revelam tanto na percepção da cidade em sua dimensão formal quanto nas relações sociais que se manifestam no cotidiano. Embora se delineie a noção de dois espaços muito distintos, evidenciada pelas diferenças nos cheiros, nos sons, nas surpresas do percurso e no contato dos pés com o solo plano ou com subidas e descidas, ainda assim existem fatores em comum,

como o medo, o estranhamento e, em alguns momentos, a sensação de vazio.

A análise também abarcou os elementos da imagem da cidade, colocados por Lynch (1980). Embora tenha sido possível identificar a presença de referenciais urbanos nos dois trechos, a conformação desses elementos ocorre de forma muito distinta entre eles, o que pode se justificar, em parte, pela noção de que

O processo de reprodução do espaço na metrópole apresenta como tendência a destruição dos referenciais urbanos, isto porque a busca do incessantemente novo - como imagem do progresso e do moderno - transforma a cidade em um instantâneo, onde novas formas urbanas se constroem sobre outras, com profundas transformações na morfologia, o que revela uma paisagem em constante transformação. (Carlos, 2007, p. 13)

Essa cidade, em constante transformação, carrega consigo traços físicos e simbólicos daquilo que inicialmente motivou sua ocupação. É por isso que se pode afirmar que as (des)conexões no espaço urbano são consequência de um processo de ocupação que desconsiderou uma produção do espaço de modo articulado, que,

em vez de ultrapassar limites e barreiras, passou a utilizá-los como meio de distanciar e fragmentar os espaços na cidade.

Desse modo, tais noções foram sinalizadas no primeiro momento da análise, por meio da imersão em campo. Contudo, foi a partir da análise dos aspectos morfológicos e dos instrumentos normativos que se evidencia, de forma mais consistente, que as desconexões entre esses fatores se manifestaram tanto nos elementos da forma urbana quanto nos aspectos sociais.

As leis e planos urbanos orientam a produção e a reprodução da cidade. Diante do paradigma de espaços segregados, apesar de espacialmente próximos, verificou-se que os instrumentos normativos não se aplicam de forma igualitária em todas as partes da cidade. Em muitos casos, podem fomentar a especulação imobiliária e a valorização de determinados setores em detrimento de outros, por meio, por exemplo, de flexibilizações nas leis de zoneamento, do enfraquecimento de limites de proteção ambiental, da definição de rotas de transporte público insuficientes em áreas marginalizadas e

da implantação de melhorias de infraestrutura em áreas “nobres”, em contraste com o adiamento de intervenções em áreas periféricas.

Além disso, a distribuição dos equipamentos básicos, como de saúde, educação e lazer, bem como a conformação da infraestrutura viária, estão diretamente associados às noções de segregação socioespacial. Para Cenci & Seffrin (2019, p. 425):

Outra face mórbida da segregação socioespacial se reflete no tratamento diferenciado que é conferido pelo Governo local a estes lugares e populações ficticiamente separados. É comum, por exemplo, que locais centrais tenham coleta de lixo mais frequente em relação às periferias, assim como tenham melhor estrutura no que se refere aos serviços básicos de luz, água, esgoto e segurança por exemplo, que acaba por reproduzir ainda mais a segregação.

Logo, essa segregação reproduzida afeta tanto a forma quanto o conteúdo urbano. Ao indicar os elementos que dão forma à cidade, Lamas (1993) possibilita a verificação de como esses fatores se conformam. Quanto ao traçado, se observa que as vias, os espaços públicos e a configuração da malha urbana nos dois trechos apresentam discrepâncias notáveis. Apesar disso, nota-se um fator comum: ambos se estruturam a partir de uma lógica viária que

organiza e condiciona a ocupação do solo, ainda que de maneiras distintas em cada fragmento.

Além disso, os outros elementos que estruturam o tecido urbano, como os lotes, as quadras, a relação entre edifício e rua, bem como os padrões de ocupação e as tipologias construtivas, também revelam esses distanciamentos na forma de produzir a cidade. Ainda assim, apresentam algumas convergências, especialmente no predomínio do uso residencial e na presença de processos de transformação e adensamento ao longo do tempo, ainda que guiados por lógicas socioespaciais distintas.

Para Silva e Barros Filho (2023, p. 153), “a soma do negligenciamento público de ambientes urbanos à pouca apropriação e/ou identificação das pessoas com esses espaços pode trazer resultados desastrosos para as dinâmicas urbanas de tais ambientes”. Essa perspectiva evidencia a diferenciação no tratamento público para com os dois fragmentos analisados, e se relaciona com as noções construídas na análise do espaço sob a perspectiva do espaço vivido.

Nesse íterim, buscou-se aferir as urbanidades e a forma como o coletivo se apropria de cada um desses espaços. Emergiram questões como os “olhos na rua”, a vigilância natural, a qualidade dos espaços urbanos, as dinâmicas socioespaciais, bem como uma análise conduzida a partir dos indicadores de urbanidade propostos por Saboya (2011).

Verificou-se que, embora não haja, no Timbó, uma infraestrutura adequada que favoreça bons índices de caminhabilidade ou de lazer, o que se evidencia pela precariedade das calçadas, pela escassez de árvores nas ruas e pela ausência de praças ou parques, a comunidade apresenta fortes indicadores de uso do espaço urbano. Trata-se de um cenário onde os espaços livres públicos, por vezes, são o objeto de uso e interação de pessoas de menores rendimentos. As pessoas que dispõem de espaços privados tendem a centralizar neles a realização de suas atividades, e recorrem ao espaço público como meio de deslocamento, o que enfraquece a dinâmica urbana.

Muitas das teorias acerca da urbanidade se confirmam no Timbó, a partir da análise do espaço vivido, onde foi sinalizada uma urbanidade que se manifesta por meio dos aspectos da vida cotidiana, destacando-se em relação ao que ocorre no Altiplano "nobre", que apesar de possuir uma infraestrutura viária mais estruturada, revela menor intensidade de uso dos espaços públicos.

Mesmo tendo identificado esses fatores, é necessário pontuar que, ainda que as faces da urbanidade sejam mais nítidas na comunidade do Timbó, trata-se de uma urbanidade "limitada", pois sua ruptura com o próprio bairro dos Bancários e com os outros setores restringe tais aspectos aos moradores da comunidade, o que pode fragilizar a noção geral de urbanidade, ainda que existam todos, ou muitos, indicadores.

Ainda nessa perspectiva, é válido mencionar que em todas as dimensões analisadas foi identificada uma heterogeneidade dos fragmentos em relação a seus respectivos bairros, mas existe uma notável homogeneidade no interior dos fragmentos, tanto em relação à forma quanto ao conteúdo, o que dificulta a sua diversificação,

bem como a busca, a visita e o uso do "outro" (não morador). Essa monotonia pode corroborar com as sensações de estranhamento e insegurança.

Nesse cenário, o Altiplano "nobre", continua se reafirmando como um pólo de valorização imobiliária, sendo vendido como uma "fronteira de desenvolvimento", conforme ilustrado na notícia exibida na figura 51. O marketing imobiliário vende o Altiplano "nobre" como um lugar com alta qualidade de vida, discurso que é sustentado, em parte, pela proximidade ao mar ou pela qualidade da infraestrutura, o que reforça uma percepção comum e recorrente de que o Altiplano é "o melhor lugar para se viver", ideia evidenciada na notícia apresentada na figura 52.

Figura 51: Notícia acerca do "desenvolvimento" no Altiplano "nobre"

Altiplano e Portal do Sol são a fronteira de desenvolvimento urbano e de alta renda em João Pessoa

Crescimento populacional acima de 55%, renda média familiar de R\$ 24,4 mil e forte presença dos estratos A, AA e AAA, reposicionam o corredor Altiplano-Cabo Branco-Portal do Sol como a área mais dinâmica da capital em urbanismo, infraestrutura e investimentos imobiliários

Por Redação - 15 de dezembro de 2025

Fonte: Paraíba *Business*, 2025

Figura 52: Nota publicitária de construtora acerca do bairro Altiplano



Fonte: alliance.com.br, 2021

As noções obtidas a partir da análise sob a dimensão do espaço vivido apontam para a existência e a permanência de aspectos hegemônicos na produção e valorização do espaço urbano, não apenas nos limites da comunidade do Timbó e do Altiplano “nobre”, mas também no restante do território pessoense.

Apesar do descaso direcionado à comunidade do Timbó, sua população reage a esse movimento hegemônico ao se apropriar dos espaços públicos, em uma luta pelo direito ao espaço, que é a face política da resistência à segregação induzida. Nesse sentido, Cenci & Seffrin somam a essa reflexão ao afirmarem que

Esta luta por espaço pode ser traduzida na “ameaça” sentida pela classe dominante com a aproximação do território popular, que pode contaminar de desordem o seu lugar da vida. Em relação diametralmente oposta, é justamente esta luta por espaço que viabiliza o surgimento e organização de territórios populares, que constituem o alicerce de luta dos trabalhadores pela apropriação do espaço urbano. (CENCI & SEFFRIN, 2019, p. 426)

É possível, portanto, reafirmar que a apropriação do espaço urbano constitui uma ação reativa às forças hegemônicas impostas pelo mercado imobiliário, predominantes no Altiplano “nobre”. Essa luta, contudo, não se configura como uma simples reação, mas como o “produto da constatação das contradições que estão na base da construção do urbano no Brasil, e envolve a elaboração de um projeto para a sociedade” (Carlos, 2007, p. 109). Sinais dessa contra-hegemonia podem ser observados nas figuras 53, 54 e 55, que

representam diferentes formas de apropriação do espaço urbano pela população da comunidade do Timbó.

Figuras 53, 54, 55: Diferentes formas de apropriação na comunidade do Timbó



Fonte: @meutimbo. Instagram, 2024. Disponível em:

https://www.instagram.com/meutimbo/?__pwa=1. Acesso em: 16. mar. 2026

Dessa forma, a análise contemplou aspectos históricos e seus reflexos na atualidade, mas diante desses cenários, é possível também delinear algumas noções acerca de tendências futuras que podem se refletir nos dois fragmentos analisados. Embora se identifique a presença de movimentos contra-hegemônicos, os processos conduzidos pelas forças do mercado imobiliário atuam de maneira estrutural na base da produção da cidade. Isso indica que a conjuntura de diferenciação socioespacial tende a se manter estagnada, apesar das manifestações de resistência, uma vez que “a pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial” (Santos, 1993, p. 10).

Como observa Santos (1993, p. 118), “alcançar intelectualmente o futuro não é questão estatística, nem simples arranjo de dados empíricos, mas questão de método”. Desse modo, é possível coletar na literatura possíveis ações que indicam boas posturas para o futuro, ou cenários possíveis.

O modelo atual de pensar a cidade frequentemente desconsidera as parcelas mais pobres da população, relegando-as às

margens. Além disso, os novos modos de transporte e os suportes tecnológicos tendem a acentuar ainda mais a distância entre aqueles que produzem a cidade e aqueles que, de fato, a vivenciam, respondendo predominantemente a padrões de produção do espaço orientados pelo mercado imobiliário.

Para Gehl (2013, p. 33), “o natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano”. Nesse sentido, o autor afirma que muitas das respostas para o planejamento urbano estão “encapsuladas em nosso corpo” (Gehl, 2013, p. 59).

Dessa forma, apontam-se como direcionamento para pensar as cidades, alguns princípios de planejamento indicados por Gehl (2013, p. 22). Embora essas proposições não contemplem plenamente as particularidades de espaços marginalizados, que demandam outros olhares e abordagens, o autor reconhece práticas

relevantes para a construção de cidades mais voltadas às pessoas, sendo elas:

Princípios de Planejamento: reunir ou dispersar

1. Distribuir, cuidadosamente, as funções da cidade para garantir menores distâncias entre elas, além de uma massa crítica de pessoas e eventos.
2. Integrar várias funções nas cidades para garantir versatilidade, riqueza de experiências, sustentabilidade social e uma sensação de segurança nos diversos bairros.
3. Projetar o espaço urbano de forma a torná-lo convidativo tanto para o pedestre quanto para o ciclista.
4. Abrir os espaços de transição entre a cidade e os edifícios, para que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços urbanos funcionem conjuntamente.
5. Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, porque algumas pessoas por muito tempo em um local proporcionam a mesma sensação de vitalidade do que muitas pessoas por pouco tempo. De todos os princípios e métodos disponíveis para reforçar a vida nas cidades, o mais simples e o mais eficaz é convidar as pessoas a passar mais tempo no espaço público. (Gehl, 2013, p. 232, grifo nosso)

Seguindo os parâmetros propostos Gehl (2013), e considerando os sentidos, as atividades, os movimentos e a comunicação de todos os corpos, bem como lançando olhares sobre espacialidades frequentemente desconsideradas no planejamento

urbano, como é o caso da comunidade do Timbó, torna-se possível imaginar o cenário de uma cidade pensada para as pessoas. Contudo, essas orientações de Gehl (2013), bem como os indicadores mencionados por Jacobs (2011) e Saboya (2011), só se efetivam mediante o estímulo à diversidade de pessoas e de grupos sociais. Enquanto persistir a lógica de diferenciação e homogeneização dos espaços, ainda que se adotem estratégias como fachadas ativas e usos mistos, a urbanidade não se concretizará.

Guiados por essa lógica, torna-se mais tangível reduzir as distâncias simbólicas e sociais entre os espaços intraurbanos, como também aproximar os indivíduos dos espaços públicos, estimulando a ocorrência cada vez mais evidente das urbanidades e seus reflexos.

A cidade é um organismo complexo, dinâmico e multifacetado. Compreendê-la exige uma investigação aproximada de inúmeros aspectos, contemplando suas causas, consequências e inter-relações, o que evidencia o caráter multidimensional das formas de ver e pensar a cidade. Nesse sentido, destacam-se os efeitos associados à (re)produção do espaço urbano que, conduzida pela lógica capitalista de produção, tende a ocorrer de forma desigual, desconsiderando particularidades socioespaciais e ambientais, ao passo que prioriza ações mais atrativas aos agentes hegemônicos que atuam nesses processos.

Outra característica inerente à cidade é a diversidade. Esse traço é, ao mesmo tempo, causa e consequência das formas pelas quais ocorre a produção do espaço, gerando fenômenos como segregação, desigualdades e diferenciações socioespaciais, que se revelam através das paisagens urbanas. Nesse contexto, definiram-se como objetos empíricos a comunidade do Timbó, no bairro dos Bancários, e o Altiplano “nobre”, no bairro Altiplano Cabo Branco, em João Pessoa. A escolha deu-se em virtude da notável diferenciação na

06

CONSIDERAÇÕES FINAIS

forma como essas espacialidades se configuram na cidade, ainda que estejam localizadas em relativa proximidade.

Realizou-se uma análise voltada à compreensão dessa diferenciação espacial a partir de uma abordagem qualitativa, orientada pelo direcionamento metodológico proposto por Lefebvre (2013), por meio das dimensões da produção do espaço. Adotaram-se como parâmetros de análise os espaços percebido, concebido e vivido, apresentados neste trabalho segundo uma ordem de aproximação com os objetos de estudo: inicialmente, a imersão em campo; em seguida, as análises da legislação e da morfologia urbana; e, por fim, uma leitura orientada pelo cotidiano urbano e pelas noções de urbanidade.

Buscou-se também compreender de que maneira se formaram as desconexões percebidas na paisagem, investigando se os processos de parcelamento e ocupação do solo contribuem para explicar esse cenário, bem como identificar as principais semelhanças e contrastes nas formas de apropriação do espaço pelas populações dos recortes analisados. Para isso, mostrou-se necessária a

articulação de conceitos como morfologia urbana, imagem da cidade, deriva, urbanidades, interfaces intraurbanas, entre outros, na construção de uma caracterização que contemplasse aspectos morfológicos, sociais e também ambientais, em razão da convivência de ambos os setores com o rio Timbó e com a massa vegetal que o acompanha.

Dessa forma, construiu-se uma análise que se inicia com a definição dos objetivos, a contextualização da problemática e a indicação das abordagens metodológicas selecionadas, no primeiro capítulo. No segundo capítulo, apresentou-se o referencial teórico, que fundamenta as análises desenvolvidas posteriormente. Esse capítulo foi organizado em três momentos: no primeiro, apresentam-se noções acerca da produção e da reprodução do espaço urbano, articuladas aos conceitos de desigualdade, fragmentação e segregação, caracterizando esses processos como intrinsecamente desiguais.

Em seguida, construiu-se um diálogo sobre os limites e as possibilidades na análise das interfaces intraurbanas, buscando

compreender seus conceitos e a forma como esses elementos se manifestam no espaço urbano. Nesse ponto, observa-se que a configuração dessas interfaces está diretamente associada à condição da cidade enquanto espaço dividido e segregado.

No terceiro e último momento da fundamentação teórica, apresentam-se discussões acerca das conexões e desconexões no espaço urbano, tratando tanto das barreiras físicas quanto as sociais, além de reunir diferentes perspectivas teóricas sobre as urbanidades.

A seção seguinte destinou-se à apresentação detalhada das abordagens metodológicas que orientaram o desenvolvimento do trabalho, bem como das camadas que compõem as análises. Em seguida, apresentou-se o contexto da pesquisa, organizado em quatro momentos. Primeiramente, foi feita uma apresentação geral da cidade de João Pessoa, desde sua formação até o surgimento dos bairros nos quais os fragmentos analisados estão inseridos. Posteriormente, foram apresentadas, respectivamente, as principais características do Altiplano “nobre” e da comunidade do Timbó, seguidas de uma análise populacional que indicou, com base em

dados do IBGE (2023), o perfil das populações que vivem nesses trechos.

Uma vez apresentados e contextualizados, na seção seguinte apresentou a decomposição dessas partes a partir das três dimensões da produção do espaço propostas por Lefebvre (2013). No espaço percebido, foram apresentadas as noções extraídas da experiência em campo, que ocorreu por meio do procedimento da deriva, com uma imersão despida de conceitos previamente estabelecidos e desacompanhada de elementos cartográficos. Durante a realização dessa atividade, surgiram algumas limitações na pesquisa, sendo a principal delas a impossibilidade de realizar registros fotográficos devido ao risco à integridade e à segurança. Assim, adotaram-se formas alternativas de registro, como croquis e anotações textuais. Também foi realizado um estudo guiado pelos elementos da imagem da cidade propostos por Kevin Lynch (1980), o que permitiu visualizar a conformação dos referenciais urbanos nas duas espacialidades.

Ao fim dessa primeira dimensão de análise, foi possível compreender que, ao percorrer o espaço urbano, já é possível

perceber os reflexos da diferenciação socioespacial entre os dois territórios.

O outro momento de análise correspondeu ao espaço concebido, subdividido na investigação dos instrumentos normativos, buscando compreender como o Timbó e o Altiplano “nobre” são tratados pelas instâncias públicas, e em seguida, na análise dos elementos morfológicos, conforme proposto por Lamas (1993). Identificou-se que não apenas os dois fragmentos recebem tratamentos distintos por parte das instâncias legislativas, mas também que essas diferenças se refletem na distribuição de equipamentos urbanos básicos e na própria conformação da malha urbana.

Ademais, foram identificados, na origem dos processos de parcelamento e ocupação desses setores, indícios da atuação de diferentes agentes, cujas influências contribuíram para a configuração do tecido urbano de cada área, reforçando a formação de duas espacialidades distintas social e espacialmente.

No terceiro momento de análise, observou-se o espaço vivido, com olhares destinados às dinâmicas de apropriação dos espaços pelo coletivo e a forma como as duas espacialidades se caracterizam sob a perspectiva da urbanidade, guiadas pelos indicadores propostos por Saboya (2011). Constatou-se que a comunidade do Timbó, mesmo desprovida de uma infraestrutura que favoreça plenamente a apropriação qualificada do espaço urbano, apresenta uma dinâmica social mais ativa e indicadores de urbanidade mais presentes do que o Altiplano “nobre”, que, embora disponha de melhor infraestrutura e seja promovido como a “fronteira de desenvolvimento urbano” e o “melhor lugar para morar” em João Pessoa, revela uma menor intensidade de usos e interações nos espaços públicos.

No último momento da análise, realizou-se a síntese das três dimensões investigadas, indicando que, embora as diferenças predominem em todos os aspectos assumidos como critério comparativo, também se identificam elementos gerais comuns, como a influência direta de agentes externos na produção do espaço

urbano, o contato com espaços de proteção ambiental, o convívio com o medo, e a coexistência de dinâmicas que revelam conflitos diversos no espaço urbano.

Ainda, destacam-se entre os produtos das investigações o modo de produção do espaço no Altiplano que busca se sobressair na paisagem, enquanto o Timbó tende a se disfarçar nela. Essa condição está associada aos processos de autossegregação e segregação induzida.

Além disso, verificou-se que a caracterização social da população está diretamente associada à forma como se dispõem os elementos da morfologia urbana. De modo particular, destaca-se a relação entre os espaços públicos e a proporção de massa vegetal nos dois trechos, evidenciando que, embora o Timbó apresente maior cobertura vegetal em termos percentuais, essa vegetação não se integra ao desenho urbano, nem se traduz em qualidade ambiental para seus moradores.

Também evidenciou-se que, embora a urbanidade no Timbó se manifeste de forma mais intensa, por meio do uso cotidiano dos

espaços públicos, da presença de interações sociais e da vitalidade urbana, suas interfaces, predominantemente configuradas como barreiras, limitam sua articulação com o restante da cidade. Dessa forma, essa urbanidade permanece restrita ao interior da comunidade, não ultrapassando seus limites e, conseqüentemente, não contribuindo para uma urbanidade mais integrada no contexto urbano.

Apesar dos contrastes latentes, os dois fragmentos são resultado de um mesmo processo: a valorização e especulação da terra urbana, que (re)produz espaços desiguais. Nesse sentido, para além de buscar indicar diferenças e semelhanças, essa análise denuncia o tratamento diferenciado entre espaços valorizados, que tendem a ser cada vez mais valorizados, e espaços periféricos, que tendem a ser cada vez mais marginalizados, se for mantido o estado de estagnação dessa conjuntura.

Apesar de emergirem constatações embasadas em noções articuladas em mais de uma dimensão, esta pesquisa não se encerra. Pelo contrário, as análises realizadas suscitam novas questões que

podem ser aprofundadas em estudos futuros, como, por exemplo, existem outras formas mais eficazes de constatar a urbanidade, ou a desurbanidade? Que direção deve tomar o profissional da arquitetura e urbanismo para mitigar os efeitos dessa (re)produção urbana desigual e fragmentada? É possível integrar espaços diferenciados com os próprios bairros onde estão inseridos? como?

Além disso, esta pesquisa se propôs a provocar inquietações que motivem futuros pesquisadores a investigar mais profundamente as dinâmicas de apropriação dos espaços livres públicos, bem como os impactos das novas políticas urbanas e dos instrumentos normativos na intensificação ou mitigação das desigualdades socioespaciais em outras zonas da cidade. Busca-se, ainda, incentivar investigações que procurem compreender as questões que emergem da relação entre o público e o privado e sua influência na conformação dessas — ou de outras — espacialidades, bem como na produção de conexões e desconexões no tecido urbano.

Respondendo essas perguntas, é possível que se projete olhares para cenários futuros em que a cidade se torne mais

integrada a si mesma, com espaços mais justos, acessíveis e voltados para todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.). *Urbanidades*. Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. 280 p. ISBN 978-85-61012-09-0.

ALVES, G. A. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 23, n. 3, p. 551-563, dez. 2019, ISSN 2179-0892.

ANDRADE, Carlos Drummond de. *Sentimento do mundo*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940.

ANDRADE, Luciana da Silva. Onde está a urbanidade: num bairro central de Berlim ou numa Favela carioca? In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.). *Urbanidades*. Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. CAPÍTULO 09

BATELLA, Wagner. Os limiares das cidades médias: reflexões a partir de Teófilo Otoni-MG. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus de Presidente Prudente.

BRISSAC, N. *Cenários em ruínas*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. 2000. *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp. 399 pp.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Eds. del Serbal, 2002. v. 1. Il., planos. Bibliografía: p. [497]-544.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007. 123 p.

CENCI, D. R.; SEFFRIN, G. Mercantilização do espaço urbano e suas implicações na concepção de cidades justas, democráticas, inclusivas e humanas / Mercantilization of urban space and its implications in the concept of fair, democratic, inclusive and human cities. *Revista de Direito da Cidade*, v. 11, n. 1, p. 418-442, 2019. DOI: <https://doi.org/10.12957/rdc.2019.35827>.

Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE). Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 mar. 2026.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995.

CULLEN, G. *Paisagem urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DEBORD, Guy. Teoria da Deriva. In: *Internationale Situationniste*, nº 2, Dez. 1958.

DONEGAN, Lucy; SILVA, Felipe Tavares da. Limites e centralidades: investigando modelos de cidades com diferentes delimitações. In: NEGRÃO, Ana Gomes; CANOVA, César Renato; CASTOR, Dimitri Costa; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da (Org.). *Lugares e suas interfaces intraurbanas: qualidade de sistemas urbanos e edificados*. [S.l.]: Estúdio Borandá, 2023. p. 76-103. DOI: 10.5281/zenodo.8100228. ISBN 978-65-00-72-983-2.

FERNANDES DANTAS, Daniel David. *Os vazios urbanos na cidade de João Pessoa: transformações e permanências*. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.

FERNANDES, Maria Andreína Moreira. *A (re)produção do espaço urbano no bairro Altiplano, João Pessoa - PB: estratégias, iniciativas e interesses dos agentes que produzem a cidade*. 2013. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

FIGUEIREDO, Lucas. *Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades*. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.). *Urbanidades*. Rio de Janeiro: Folio Digital; Letra e Imagem, 1. ed., 2012. p. 209–234

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. A LEI DE TERRAS (1850) E A ABOLIÇÃO DA ESCRAVIDÃO: CAPITALISMO E FORÇA DE TRABALHO NO BRASIL DO SÉCULO XIX. R. História, São Paulo. 120, p. 153-162, jan/jul. 1989.

GAGNEBIN, Maria Filomena. Método é desvio – uma experiência de limiar. In: OTTE, Georg; SEDLMAYER, Sabrina; CORNELSEN, Elcio. (org.) *Limiares e passagens em Walter Benjamin*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010, pp.12 26.

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

GODOY, Paulo Roberto Teixeira de; BRAY, Silvio Carlos.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO NO BRASIL. Programa de Pós-graduação em Geografia - UNESP - Rio Claro-SP Associação de Geografia Teórica - AGETEO, 2003.

HILLIER, Bill. *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

HOLANDA, Frederico de. Urbanidade: arquitetônica e social. In: **AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.).** *Urbanidades*. Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. Capítulo 8.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: companhia das letras, 1997.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA . Censo Brasileiro de 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2022: características dos domicílios – resultados do universo*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 mar. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).

Tipologia intraurbana: espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

Disponível em:

https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/faa6d92d21c16b5629d58eb2b5f3c278.pdf?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 10 mar. 2026.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades.* Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JOÃO PESSOA (Município). *Lei Complementar nº 164, de 2024.*

Aprova a Revisão do Plano Diretor Participativo do Município de João Pessoa e dá outras providências. João Pessoa, PB, 2024. Disponível em: <https://planodiretor.joaopessoa.pb.gov.br/>. Acesso em: 03 fev. 2026.

KRAFTA, Romulo. *Impressões digitais da urbanidade.* In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.). **Urbanidades.** Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. p. 115–133.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade.* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993 e 2004.

LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. *Evolução urbana de João Pessoa pós 60.* In: GONÇALVES, R. C.; LAVIERI, M. B. F.; LAVIERI, J. R.; RABAY, G. (Org.). *A questão urbana na Paraíba.* João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1999. p. 39-66.

LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio.* Madrid: Capitán Swing, 2013.

LEFEBVRE, Henri. *Les illusions de la modernité.* Le Monde Diplomatique, maio de 1989.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade.* São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, Henri. *The production of space.* Malden: Blackwell Publishing, 1991. 454 p.

LIMA, Thiago Almeida de. *Zonas especiais de interesse social: a institucionalização da segregação sócio-espacial em João Pessoa PB.* 2012. 178 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade.* São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MAIA, D. S. *Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB.* Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana/Usp, 2000.

MARICATO, Ermínia. *Habitação e cidade.* São Paulo: Atual. Repositório da Produção USP - Acesso em: 03 mar. 2024. 1997

MARICATO, Ermínia. O impasse da política urbana no Brasil. Petrópolis: Vozes, 2011. 214 p.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

MARTINS, Paula Dieb; MAIA, Doralice Sátyro. Produção do espaço e estruturação da cidade: o bairro do Altiplano Cabo Branco “nobre” em João Pessoa-PB. *Espaço Aberto*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 137–155, 2017. ISSN 2237-3071.

MEDEIROS, Thuany Guedes. *Nos bastidores da cidade: a relação entre atores na fabricação do Altiplano “Nobre”, em João Pessoa–PB.* 2018. 157 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. *Urbanização extensiva e novas fronteiras urbanas no Brasil.* In: NETO, E. Rassi; BÓGUS, Cláudia M. (orgs.). **Saúde nos grandes aglomerados urbanos: uma visão integrada.** Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde; Organização Mundial da Saúde; Ministério da Saúde, 2003. p. 79–95.

MORÓN DE LOS RÍOS, C.; ARÍZ MARTÍNEZ, M. Cartagena, territorio sin matices. Análisis ambiental de las interfaces intraurbanas. 2022. Tese (Graduação em [curso]) – Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena.

NEGRÃO, Ana Gomes; CANOVA, César Renato; CASTOR, Dimitri Costa; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da (Org.). Lugares e suas interfaces intraurbanas: qualidade de sistemas urbanos e edificados. [S.l.]: Estúdio Borandá, 2023. DOI: 10.5281/zenodo.8100228. ISBN 978-65-00-72-983-2.

OLIVEIRA, Matheus Henrique de Souza Genuino. *A produção do espaço na região do bairro dos Bancários, João Pessoa-PB.* 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) — Departamento de Geografia, Centro de Ciências da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.

PARÁIBA (Estado). **Constituição do Estado da Paraíba:** atualizada até a Emenda Constitucional nº 40, de 2015. João Pessoa: Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba, 2015.

PARÁIBA. Tribunal de Justiça da Paraíba. TJPB declara inconstitucional Lei de Uso e Ocupação do Solo de João Pessoa. João Pessoa, 2024. Disponível em: <https://www.tjpb.jus.br/w/tjpb-declara-inconstitucional-lei-de-uso-e-ocupacao-do-solo-de-joao-pessoa>. Acesso em: 4 mar. 2026.

PITA, Ana Luzia Lima Rodrigues. *Segregação urbana e organização socioespacial: um estudo da Comunidade do Timbó, em João Pessoa-PB.* 2012. 203 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal da Paraíba, Centro de Tecnologia, João Pessoa, 2012.

PONTES, Williane Juvêncio. *Emoções e sociabilidade urbana: uma etnografia sobre a Comunidade do Timbó, João Pessoa – PB.* 2020. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, fevereiro de 2020. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/21109/1/WillianeJuv%C3%A4ncioPontes_Dissert.pdf

PROENÇA, Graça. *Descobrimdo a história da arte.* São Paulo: Ática, 2005.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso. Narrativas ou traduções de urbanidade. In: **AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M. (Orgs.)** *Urbanidades.* Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. In press.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdades socioespaciais – a luta pelo direito à cidade. *CIDADES*, v. 4, n. 6, p. 73–88, 2007.

RODRIGUES, Jorge; ARRIAGADA, Camilo. Segregación residencial en la ciudad latinoamericana. *Revista Eure* (Vol. XXIX, Nº 89), pp. 5-24, Santiago de Chile, mayo2004. [On-line]. <<http://www.scielo.cl/pdf/eure/v30n89/art01.pdf>>. [14 de Julho de 2025]

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade.* São Paulo: Brasiliense, 1995.

ROLNIK, Raquel. Para além da lei: legislação urbanística e cidadania (São Paulo 1886-1936). In: Maria Adélia A Souza; Sonia C. Lins; Maria do Pilar C. Santos; Murilo da Costa Santos. (Org.). *Metrópole e Globalização-Conhecendo a cidade de São Paulo.* São Paulo: Editora CEDESP, 1999

SABOYA, Renato. O conceito de urbanidade. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2011/09/o-conceito-de-urbanidade/>>. *Urbanidades*, 25 set. 2011. Acesso em: 07 dez. 2025.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos; VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro.* 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: IBAM, 1981.

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

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo.* São Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, Otávio Augusto Alves dos. *Segmentação, segregação, fragmentação.* *Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)*, v. 23, n. 3, p. 455–469, 2022. DOI: 10.35701/rcgs.v23.817. Disponível em: <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/817>. Acesso em: 11 jan. 2026.

SILVA, Elda Teixeira Vila-Nova da. *Geografia e literatura: as crônicas literárias como linguagem para o estudo do lugar e das paisagens da*

cidade de Manaus. 2020. 190 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

SILVA, Karla Victória Nunes da; BARROS FILHO, Mauro Normando Macêdo. A intervisibilidade e seus impactos na urbanidade: o caso do Parque Evaldo Cruz em Campina Grande, PB. In: NEGRÃO, Ana Gomes; CANOVA, César Renato; CASTOR, Dimitri Costa; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da (Org.). *Lugares e suas interfaces intraurbanas: qualidade de sistemas urbanos e edificados*. [S.l.]: Estúdio Borandá, 2023. p. 152-184. DOI: 10.5281/zenodo.8100228. ISBN 978-65-00-72-983-2.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do desenvolvimento urbano. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 192 p. ISBN 85-286-1013-6.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. Mercator, Fortaleza, v. 19, e19015, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.4215/rm2020.e19015>. Acesso em: 17/11/2025.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI, S (Orgs) A cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

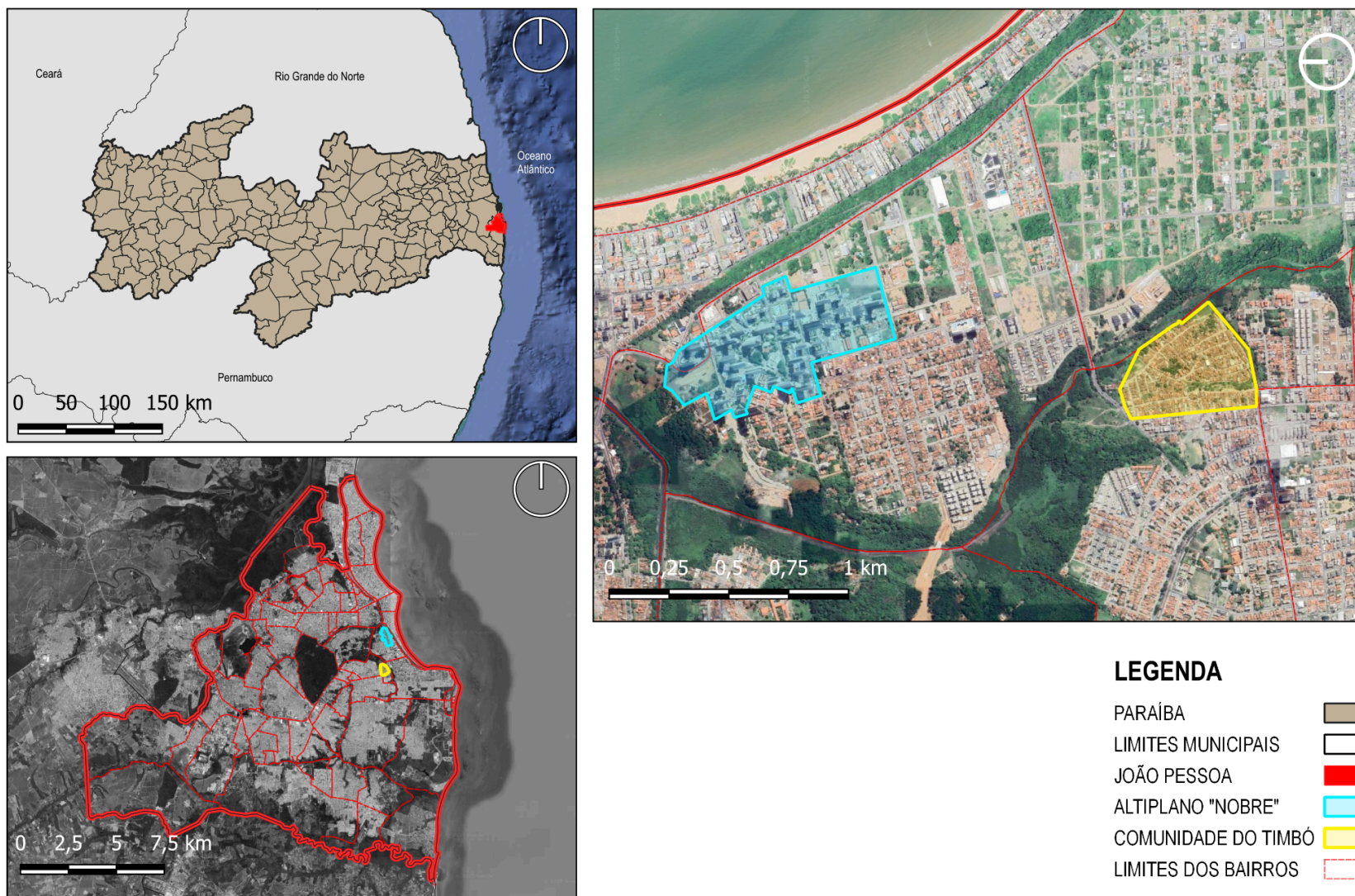
TRIGUEIRO, Marcele. *Pacificação da cidade: a urbanidade legitimada. O caso dos espaços públicos do grand ensemble Les Minguettes, em Lyon (França)*. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius

M. (Orgs.). **Urbanidades**. Rio de Janeiro, RJ: FAPERJ; Folio Digital, 1. ed., 2012. p. 80–113.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

ZAMBONI, Silvio. A pesquisa em arte: um paralelo entre arte e ciência. 4. ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2012.

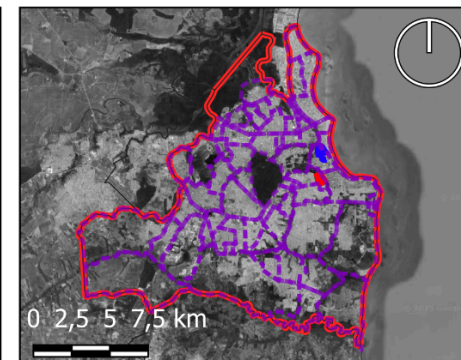
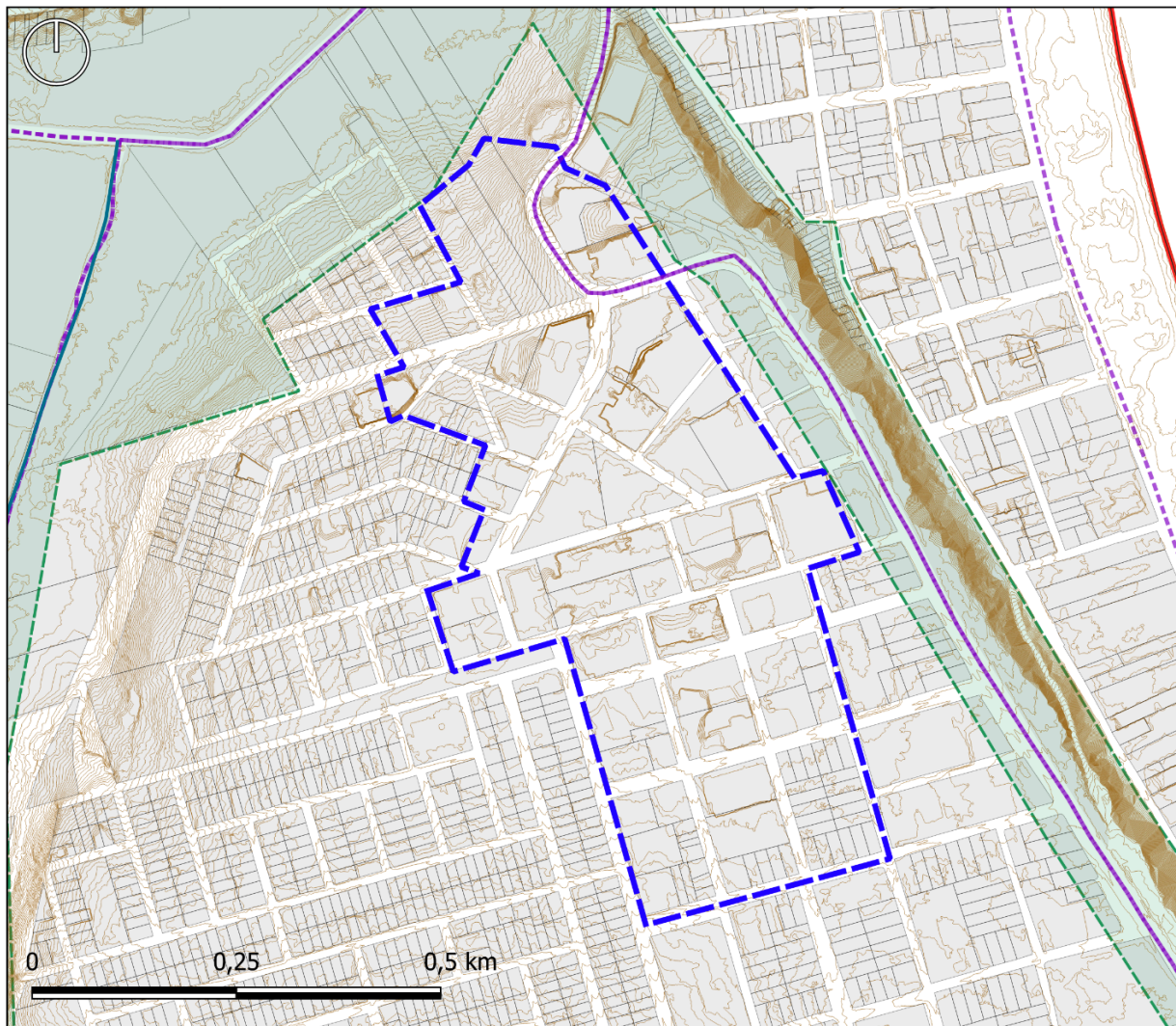
APÊNDICE A - Cartograma de localização dos objetos de estudo









LOCALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

APÊNDICE B - Demarcação do Altiplano "nobre"



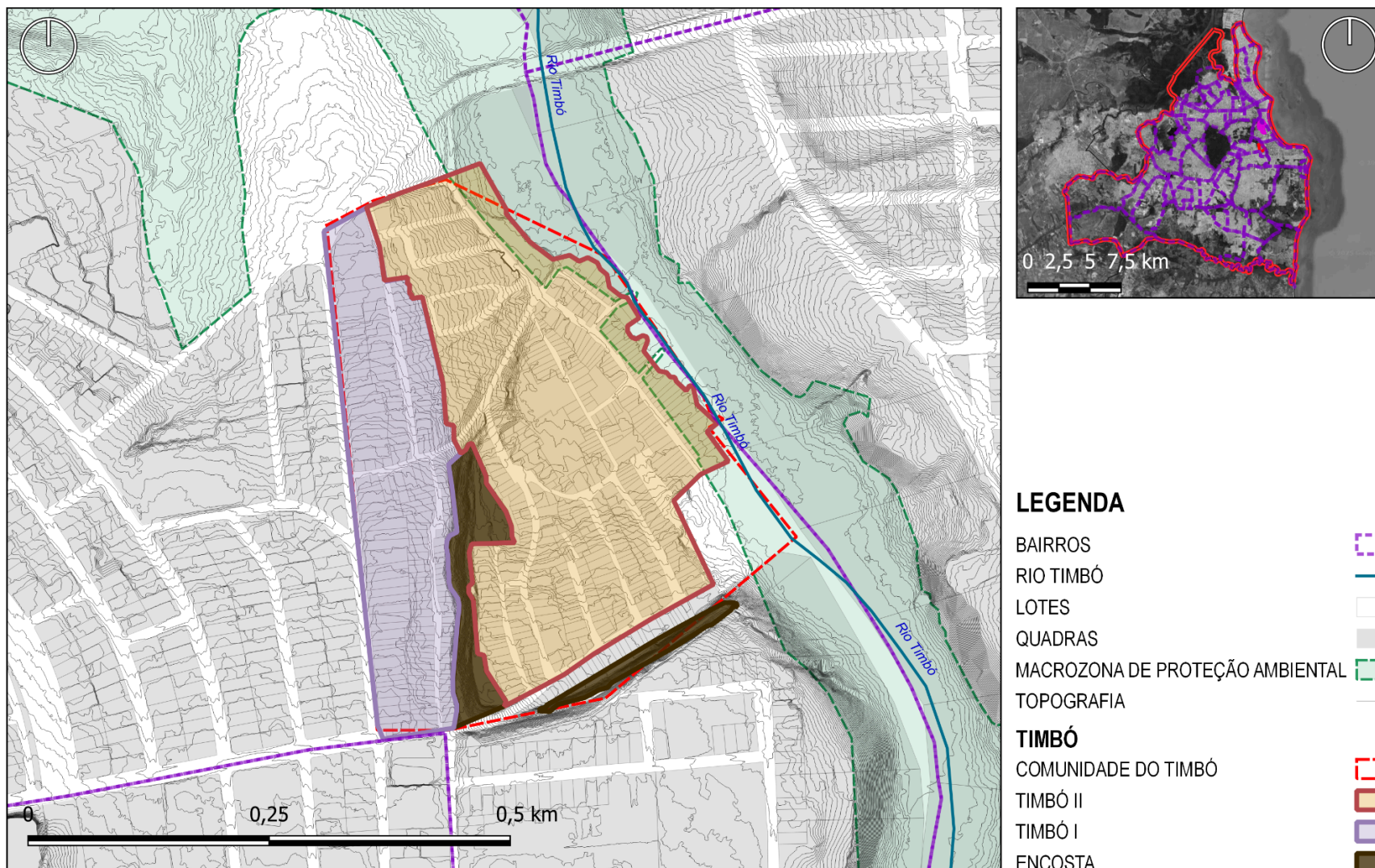
LEGENDA

- BAIRROS 
- ALTIPLANO "NOBRE" 
- LOTES 
- QUADRAS 
- MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL 
- TOPOGRAFIA 

DEMARCAÇÃO DO ALTIPLANO "NOBRE"

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE, 2022 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

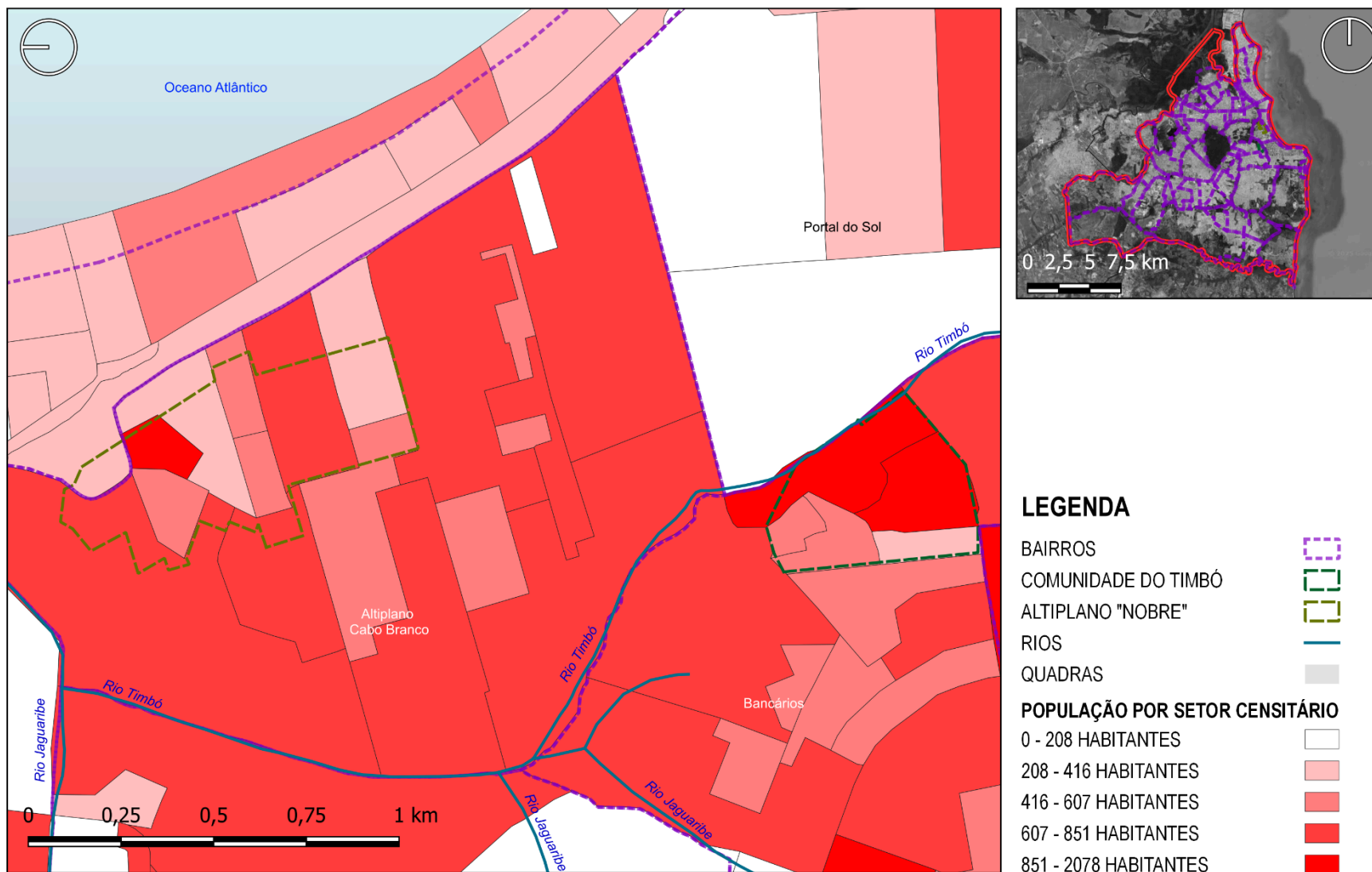
APÊNDICE C - Demarcação do Timbó I e Timbó II



DEMARCAÇÃO DO TIMBÓ I E TIMBÓ II

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE, 2022 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

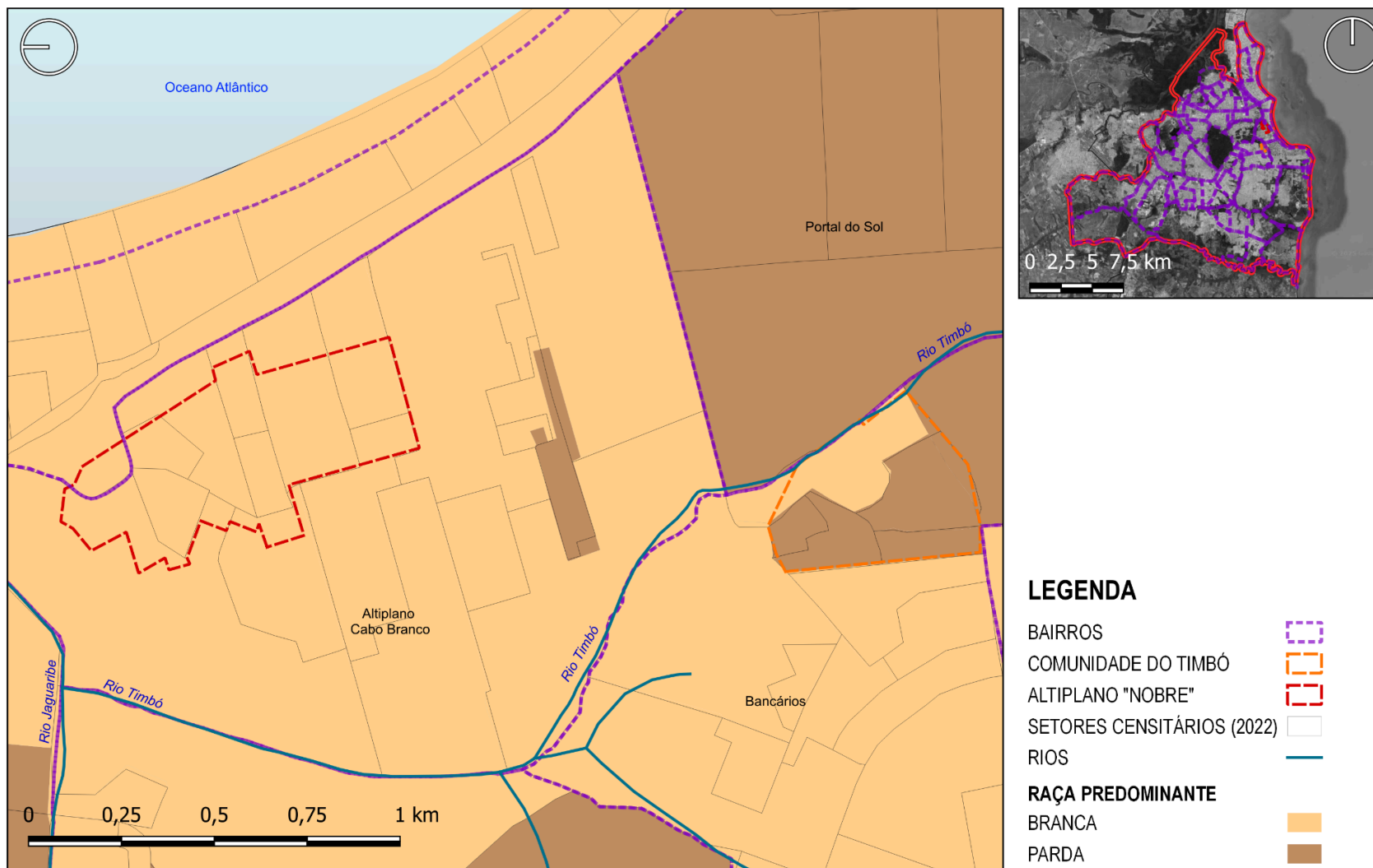
APÊNDICE D - Cartograma de população por setor censitário no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



DENSIDADE DEMOGRÁFICA - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 Censo IBGE 2022 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

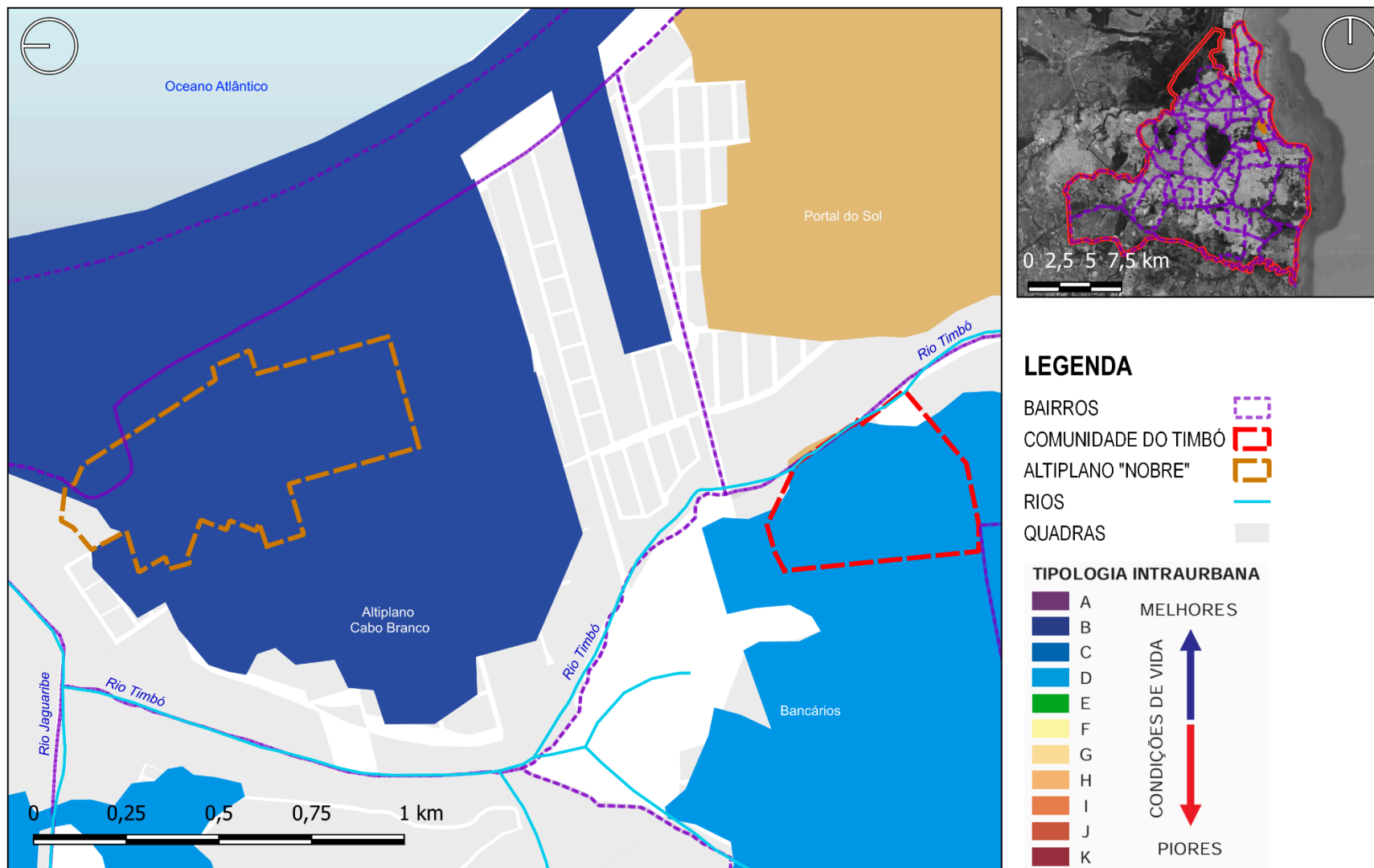
APÊNDICE E - Cartograma de grupo racial predominante por setor censitário no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



GRUPO RACIAL PREDOMINANTE POR SETOR CENSITÁRIO - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 Censo IBGE 2010 & 2022 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

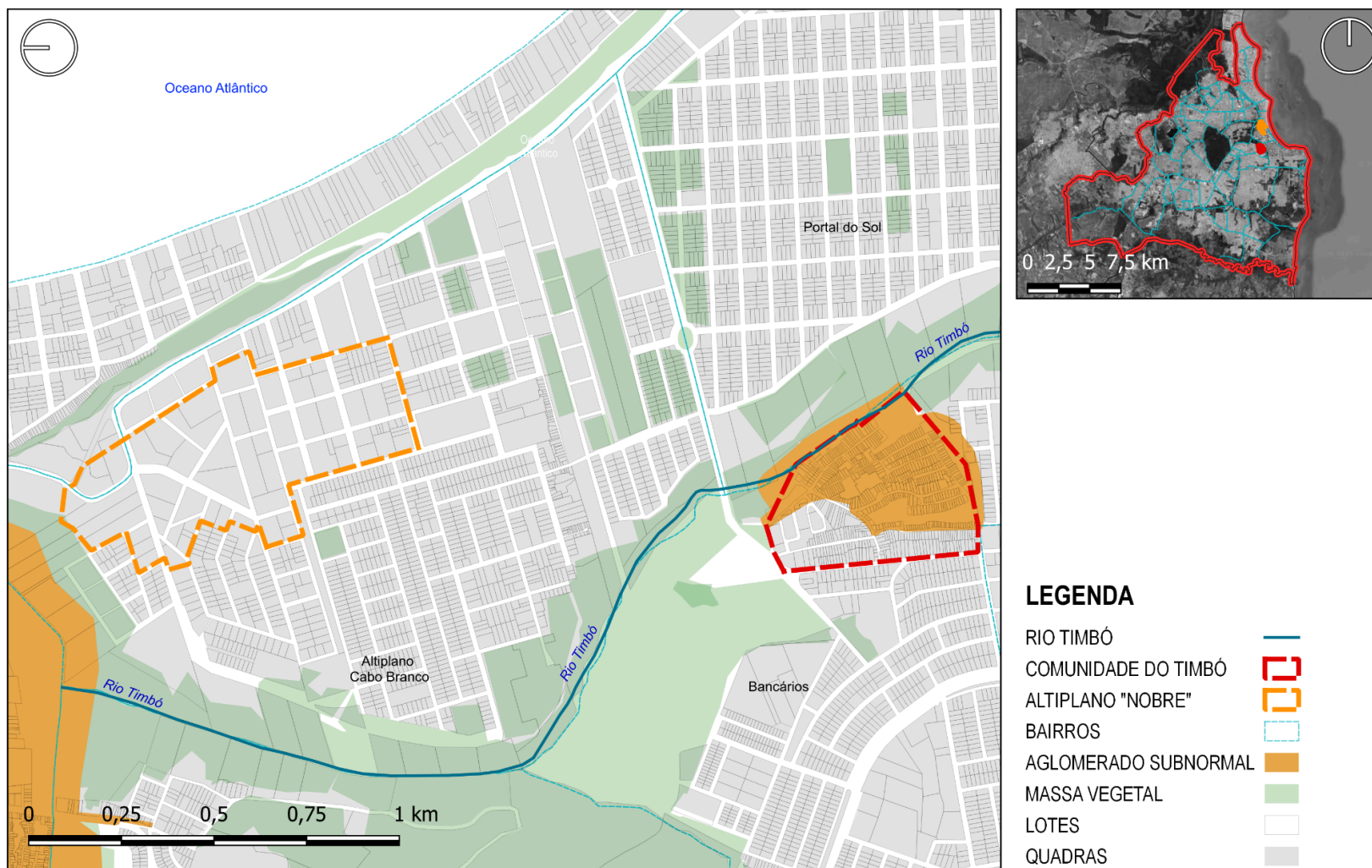
APÊNDICE F - Cartograma de tipologia intraurbana de classe por concentração urbana no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



TIPOLOGIA INTRAURBANA DE CLASSE POR CONCENTRAÇÃO URBANA (IBGE,2017) - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUN. DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP),2025
IBGE, 2017 e Base Google Maps 2022
Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

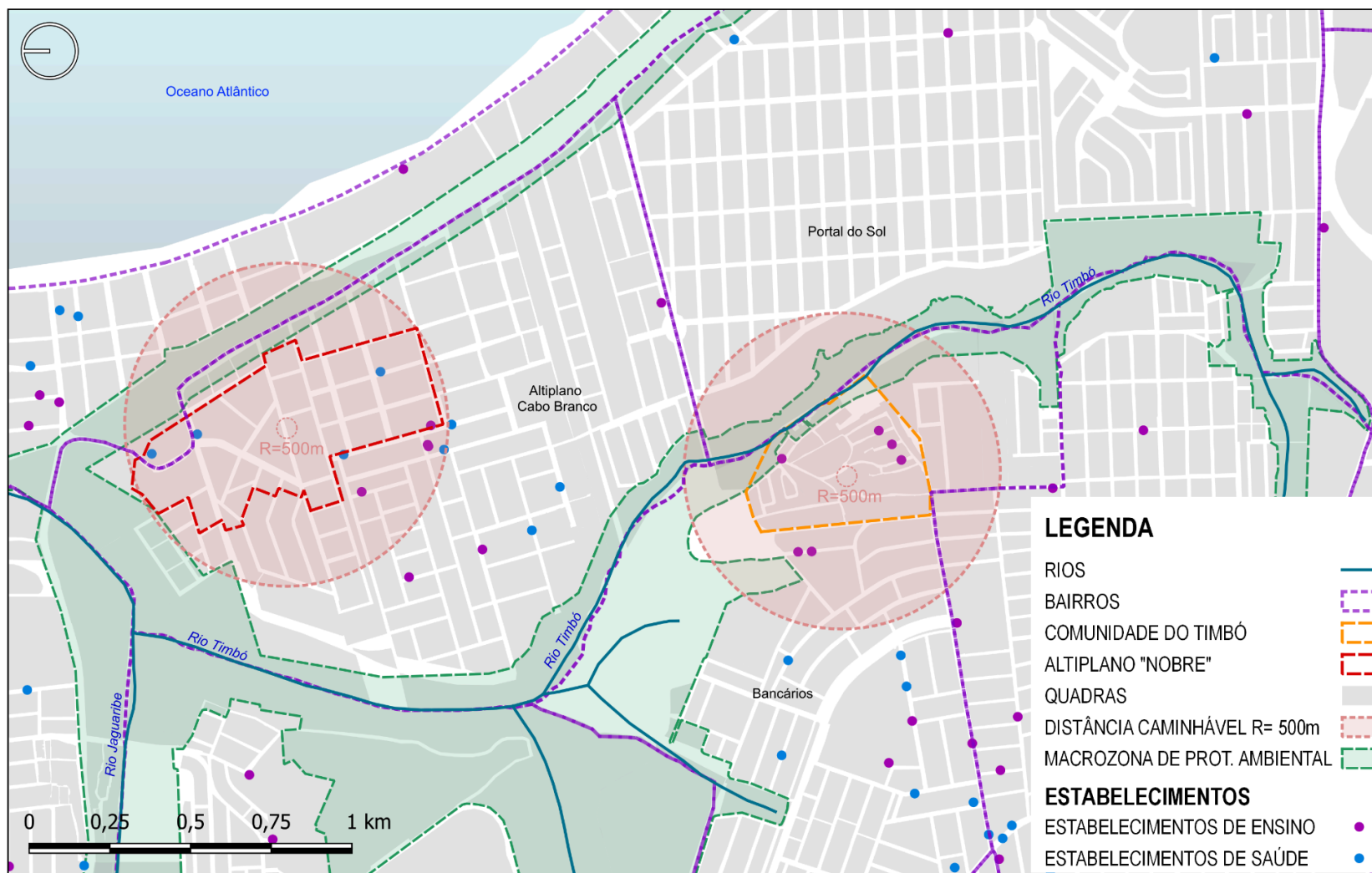
APÊNDICE G - Cartograma de áreas de risco ambiental no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



ÁREAS DE RISCO AMBIENTAL (IBGE,2010) - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP),2025
 IBGE, 2010 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

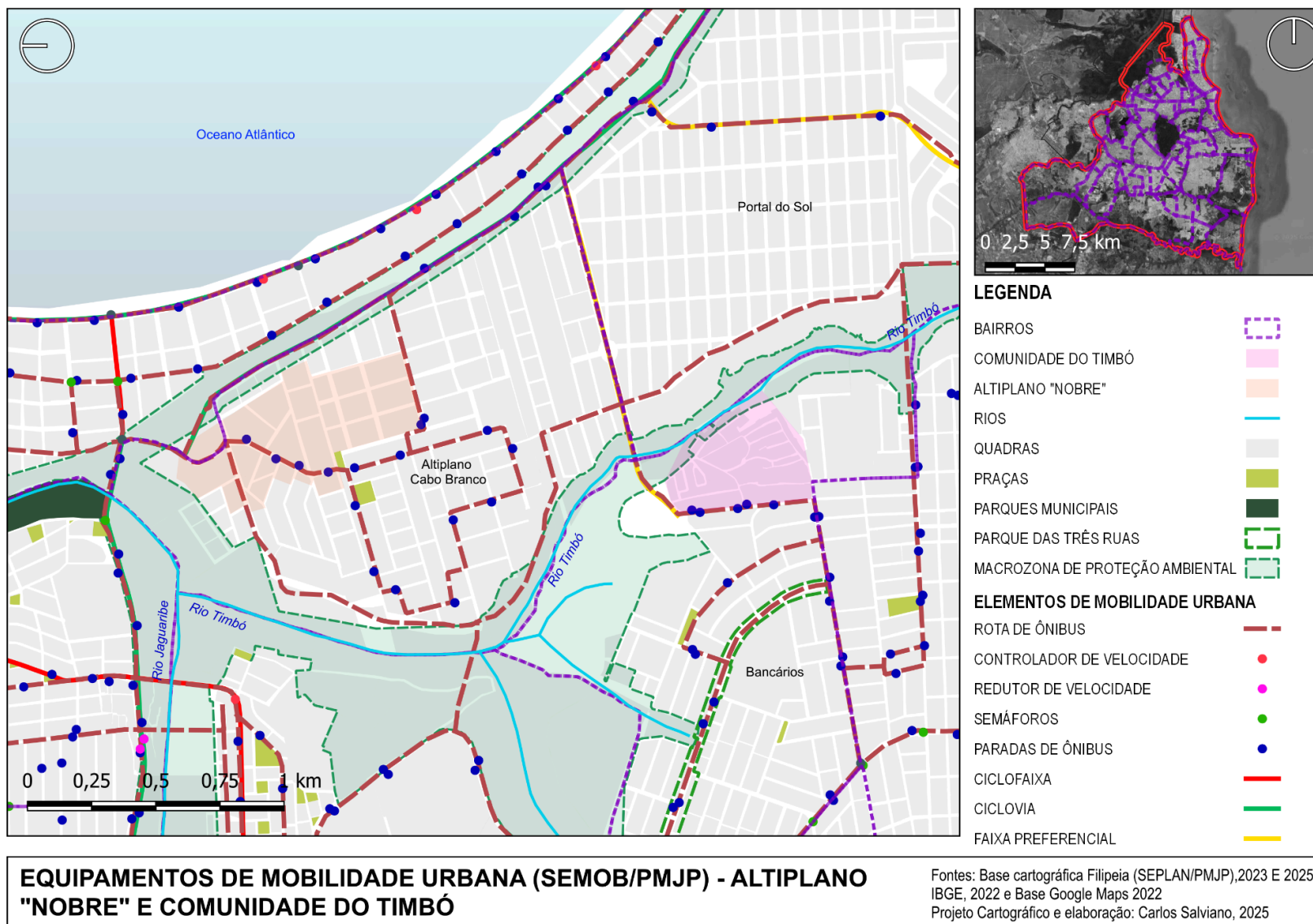
APÊNDICE H - Cartograma de distribuição de equipamentos de saúde e ensino no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



EQUIPAMENTOS DE SAÚDE E ENSINO - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 Censo IBGE 2022 e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

APÊNDICE I - Cartograma de equipamentos de mobilidade no Altiplano "nobre" e na comunidade do Timbó



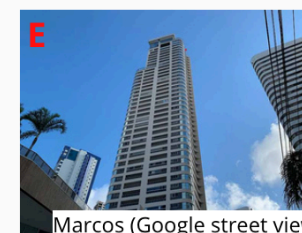
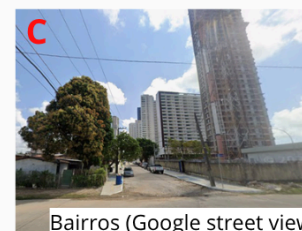
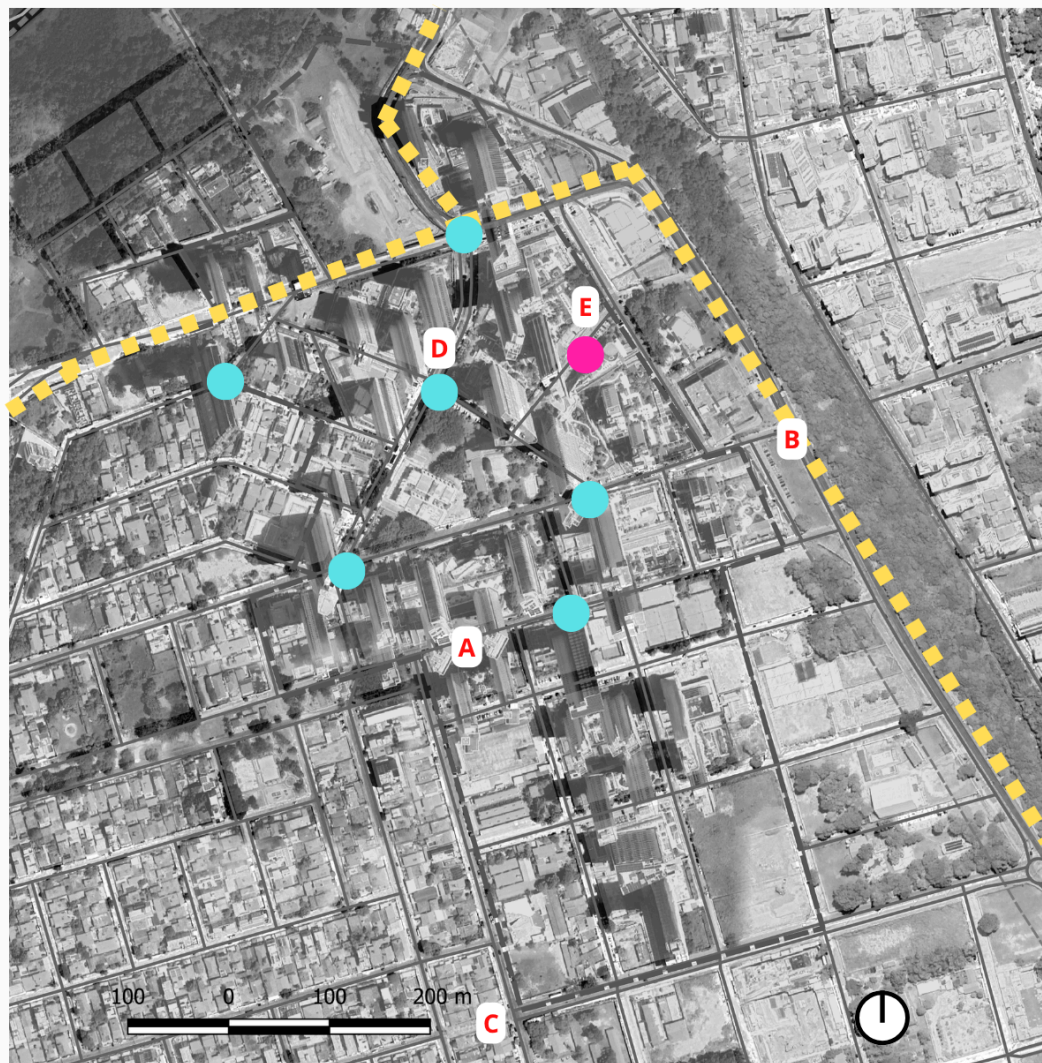
APÊNDICE J - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), na comunidade do Timbó

**ELEMENTOS DA IMAGEM DA CIDADE DE LYNCH (1980) PERCEBIDOS NA
COMUNIDADE DO TIMBÓ**



APÊNDICE K - Elementos da imagem da cidade de Lynch (1980), no Altiplano “nobre”

ELEMENTOS DA IMAGEM DA CIDADE DE LYNCH (1980) PERCEBIDOS NO ALTIPLANO “NOBRE”

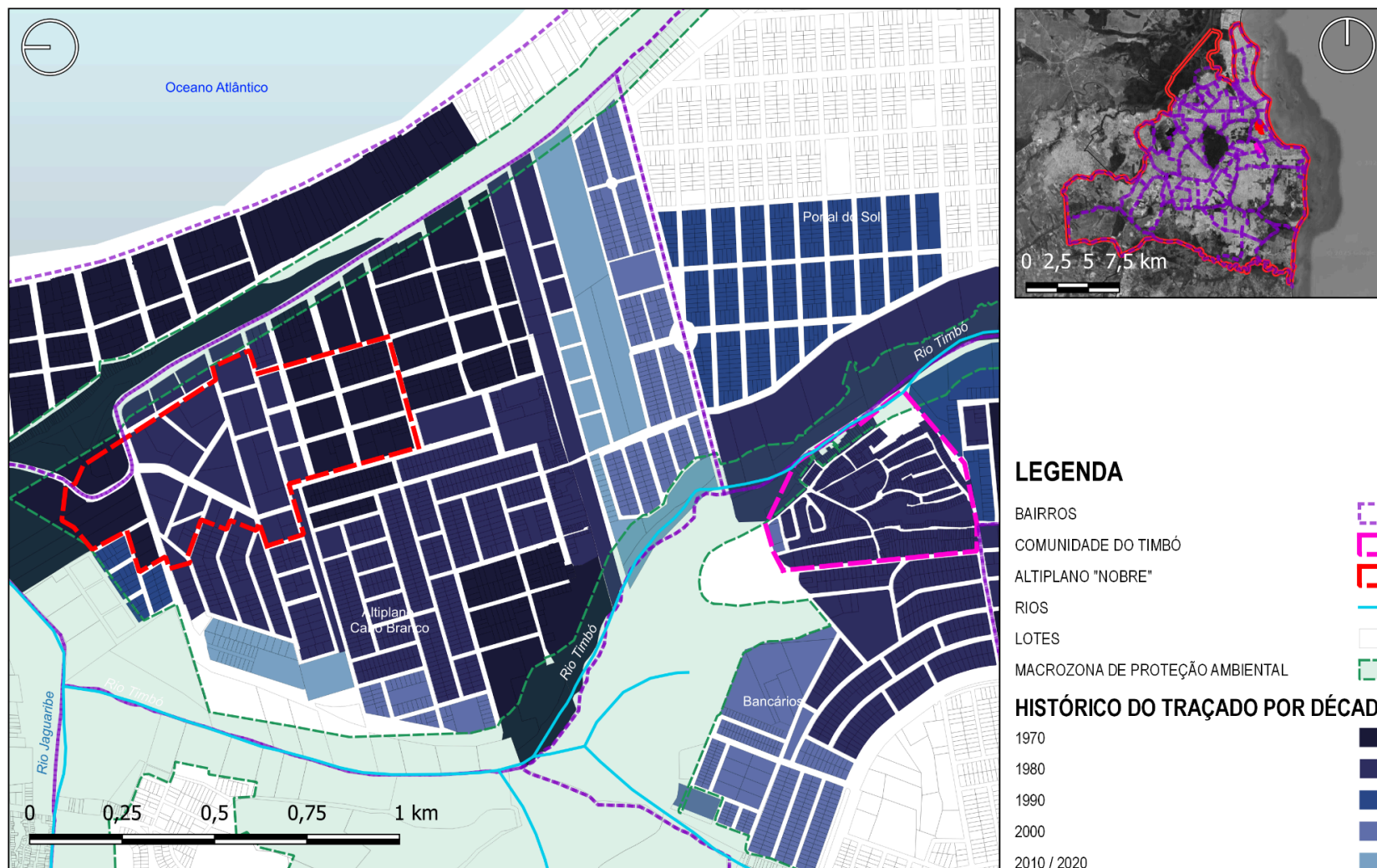


LEGENDA

Elementos da imagem da cidade (Lynch, 1980)

- Vias ———
- Limites ■■■■
- Bairros ———
- Nós ●
- Marcos ●

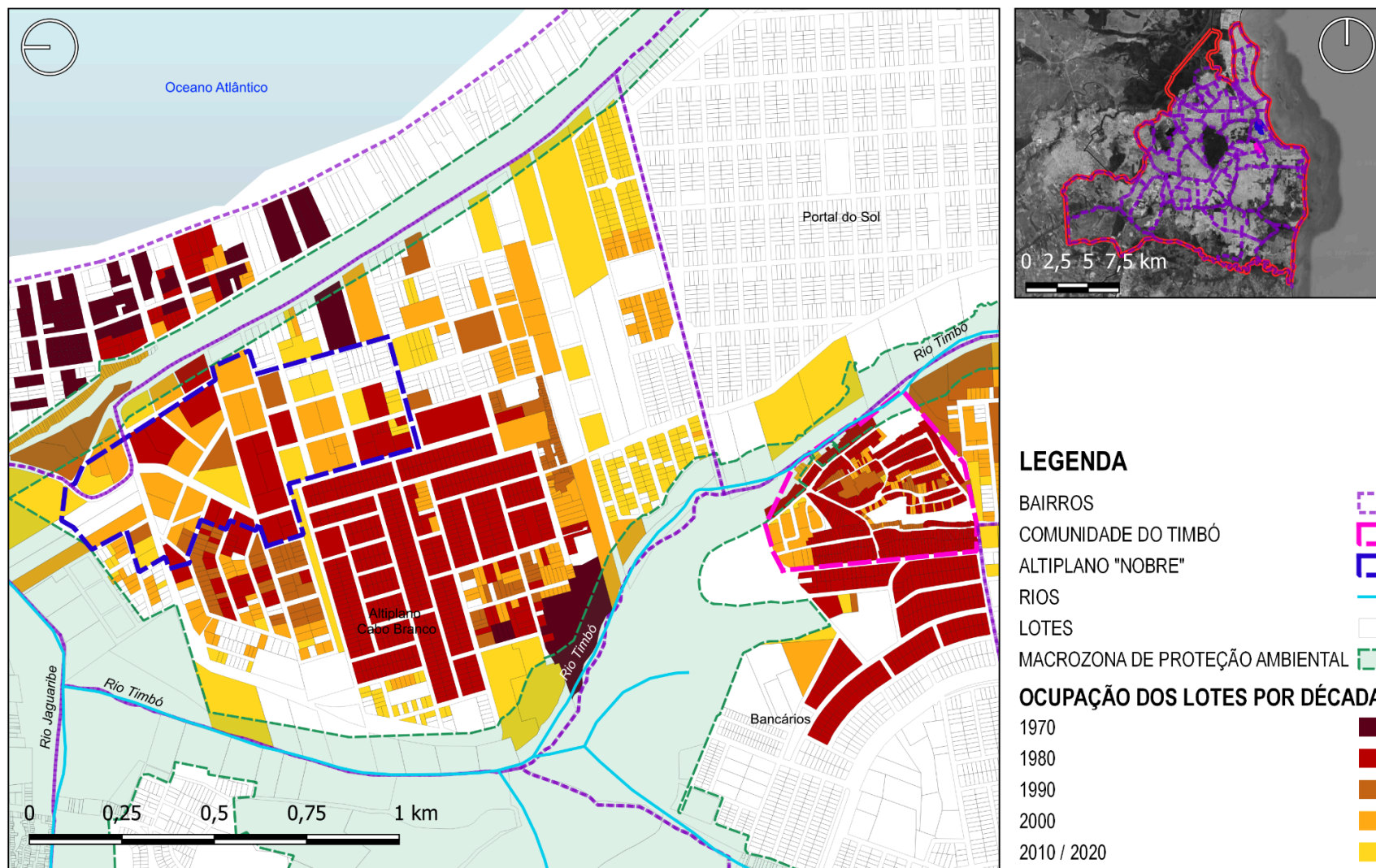
APÊNDICE L - Cartograma do processo de parcelamento do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



PROCESSO DE PARCELAMENTO DO SOLO POR DÉCADA - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE, Base Google Maps 2022 e aerofotos 1976, 1989, 1998, 2012, 2022. Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

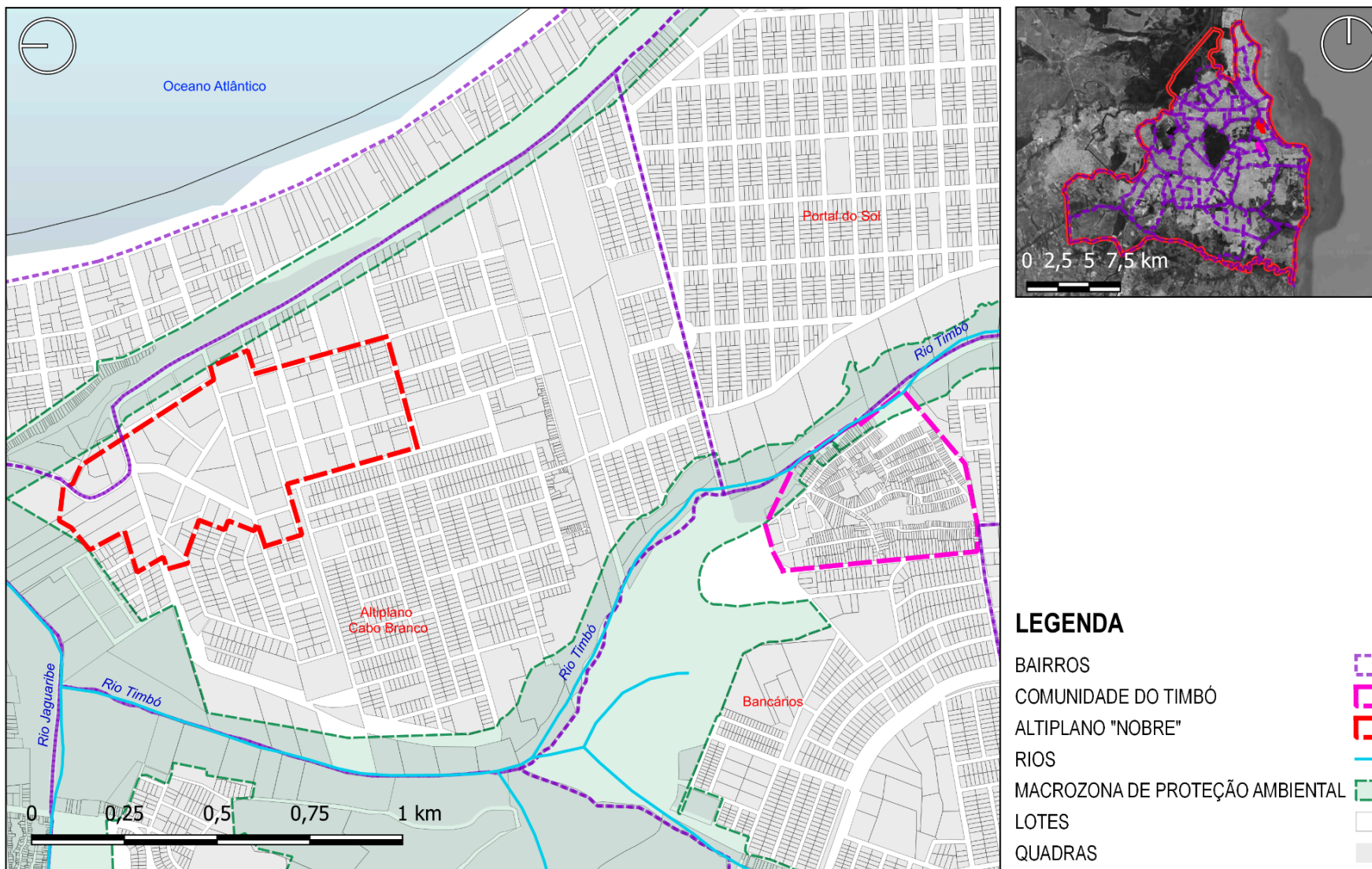
APÊNDICE M - Cartograma do processo de ocupação do solo por década na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



PROCESSO DE OCUPAÇÃO DOS LOTES POR DÉCADA - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE, Base Google Maps 2022 e aerofotos 1976, 1989, 1998, 2012, 2022. Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

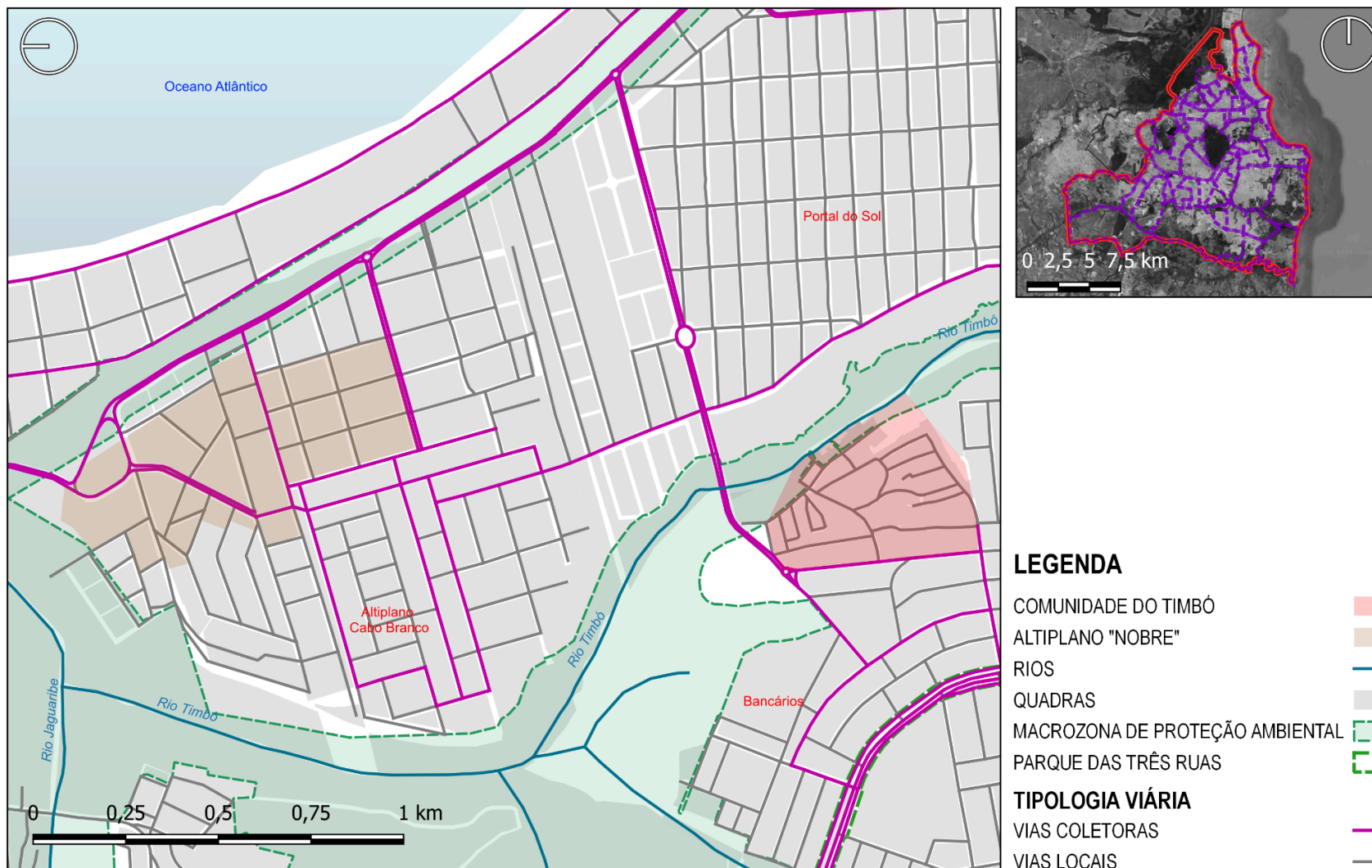
APÊNDICE N - Cartograma do parcelamento do solo atual na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



PARCELAMENTO DO SOLO ATUAL - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

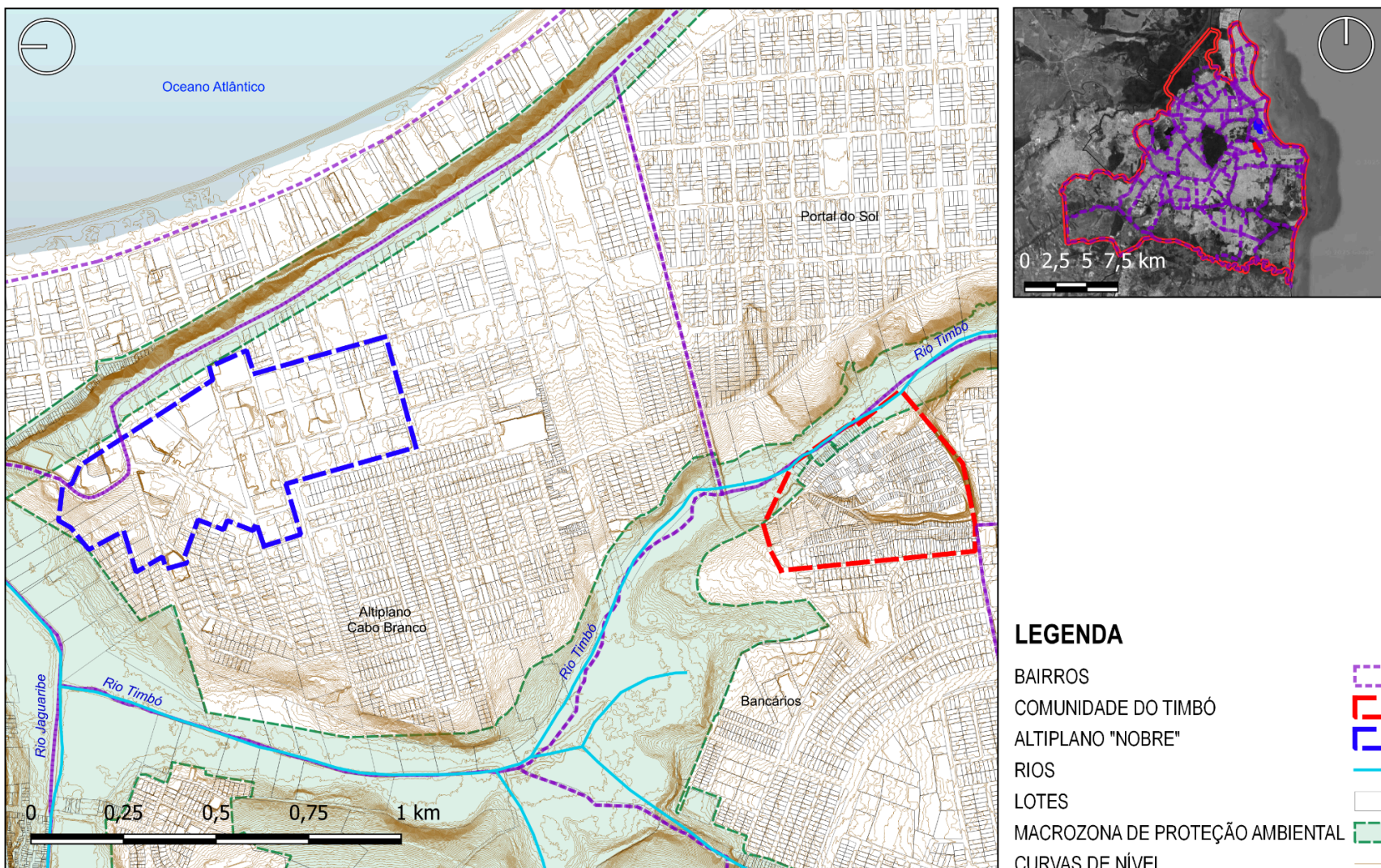
APÊNDICE O - Cartograma da hierarquia viária na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



HIERARQUIA VIÁRIA - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUN. DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

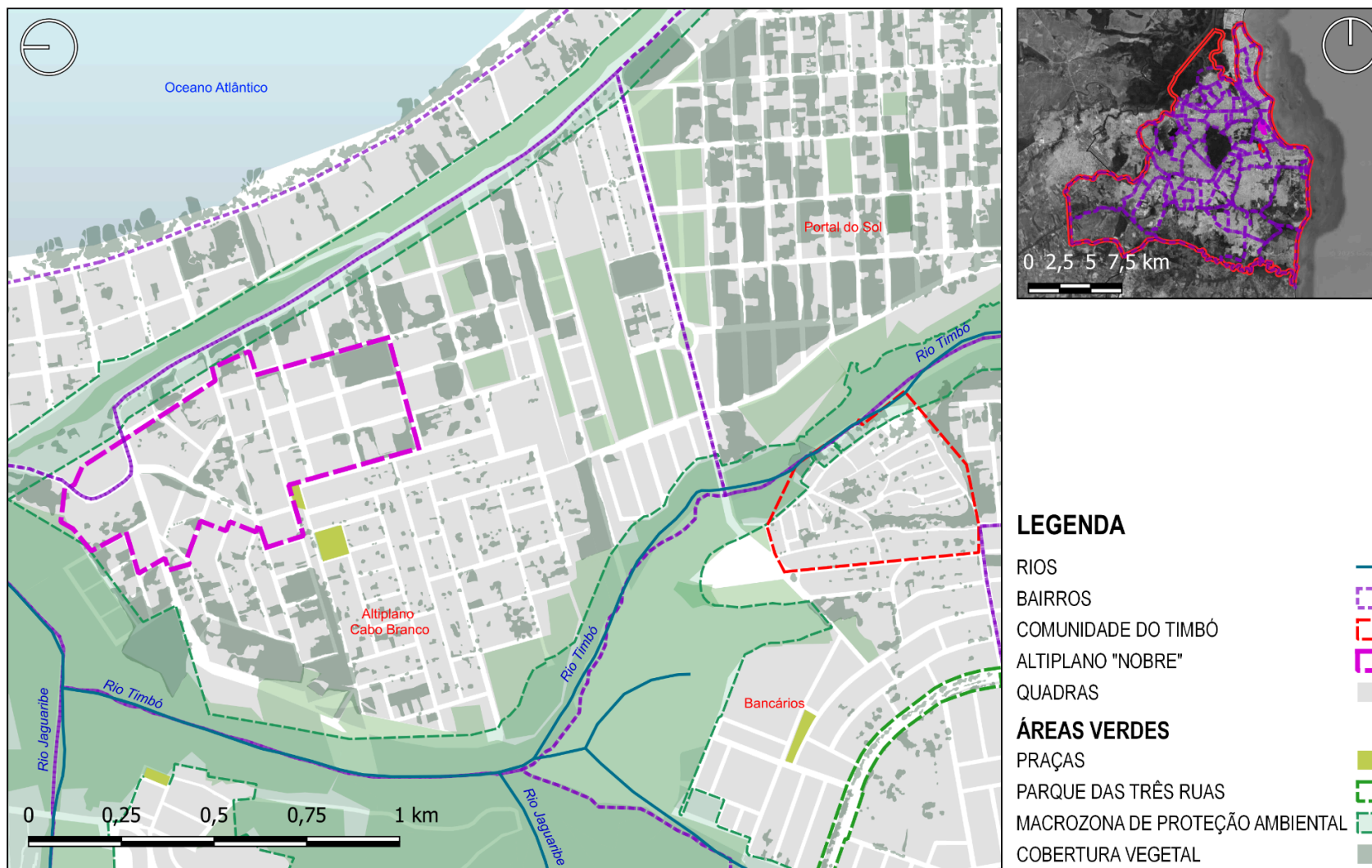
APÊNDICE P - Cartograma das curvas de nível na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



TOPOGRAFIA - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUN. DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

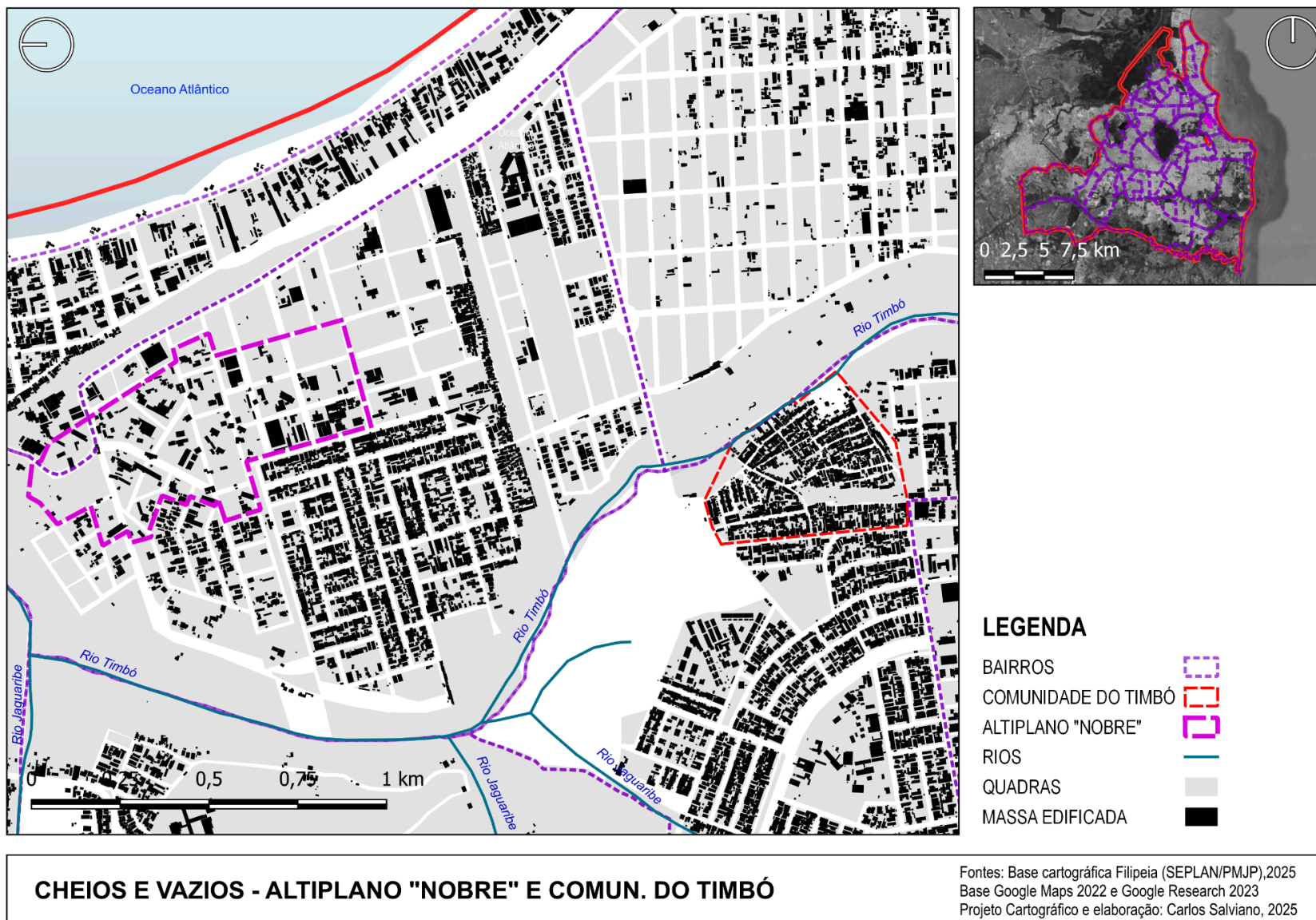
APÊNDICE Q - Cartograma das áreas verdes na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



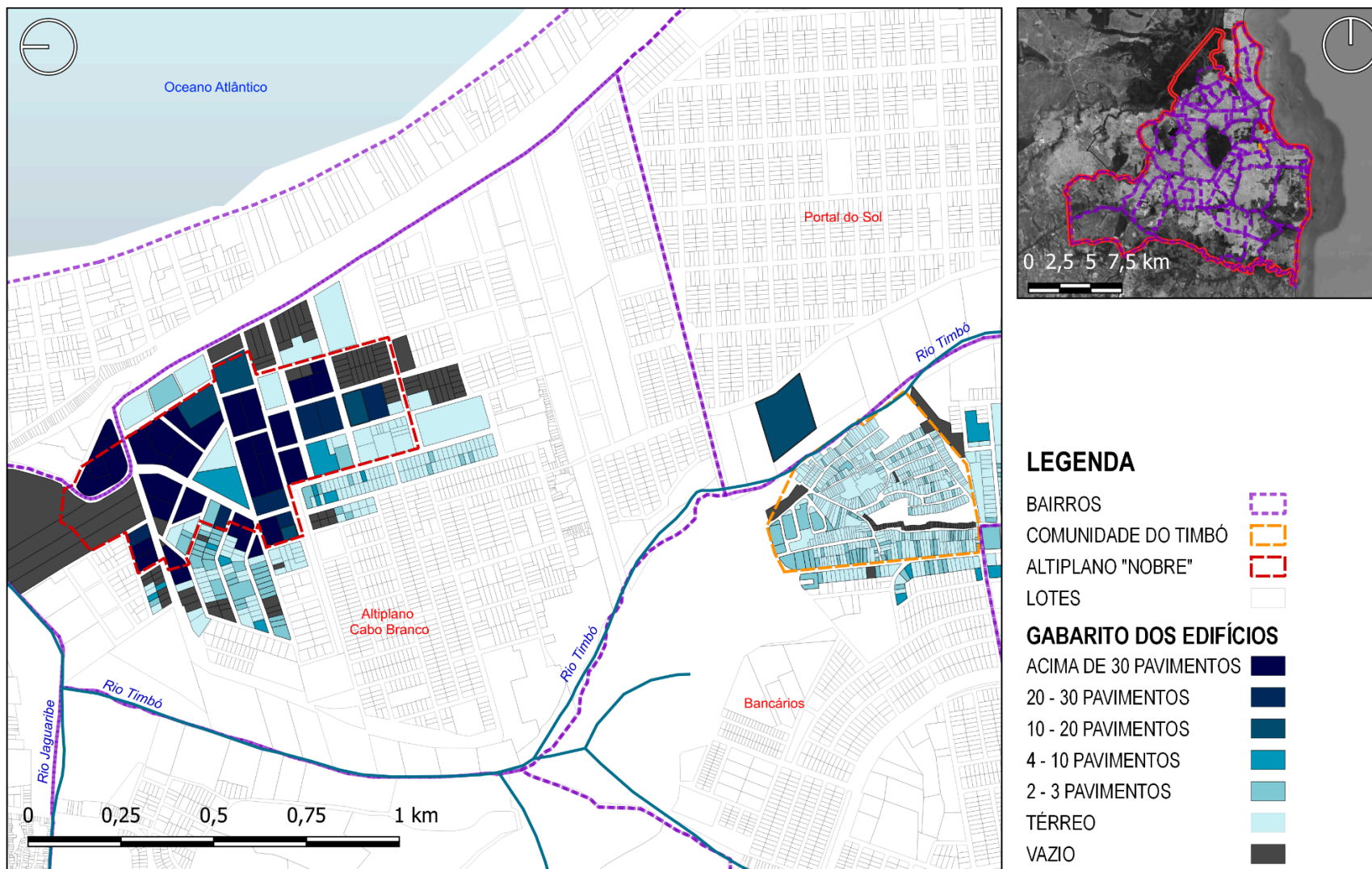
ÁREAS VERDES - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

APÊNDICE R - Cartograma de cheios e vazios na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



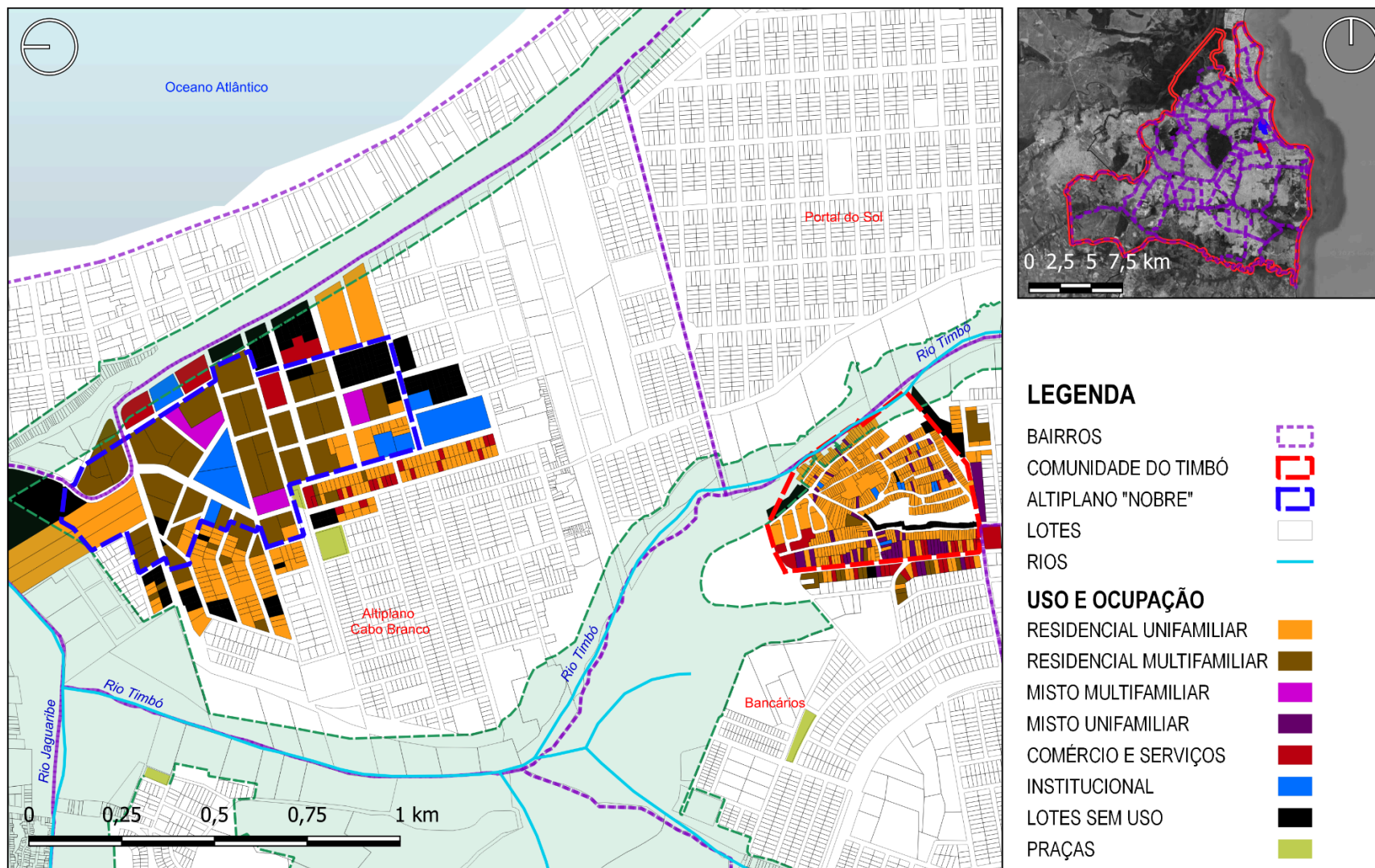
APÊNDICE S - Cartograma de gabarito dos edifícios na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



GABARITO DOS EDIFÍCIOS - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

APÊNDICE T - Cartograma de uso e ocupação do solo na Comunidade do Timbó e no Altiplano "nobre"



USO E OCUPAÇÃO - ALTIPLANO "NOBRE" E COMUNIDADE DO TIMBÓ

Fontes: Base cartográfica Filipeia (SEPLAN/PMJP), 2025
 IBGE e Base Google Maps 2022
 Projeto Cartográfico e elaboração: Carlos Salviano, 2025

