

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

MICHAEL LOPES DA SILVA

A EVOLUÇÃO DO AUMENTO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS NA ZONA SUL DE
JOÃO PESSOA - CASO DO BAIRRO BANCÁRIOS

João Pessoa

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

MICHAEL LOPES DA SILVA

A EVOLUÇÃO DO AUMENTO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS NA ZONA SUL DE
JOÃO PESSOA - CASO DO BAIRRO BANCÁRIOS

Monografia apresentada junto ao Curso de Geografia da Universidade Federal da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Dr. Sergio Fernandes Alonso

João Pessoa

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

MICHAEL LOPES DA SILVA

S586e Silva, Michael Lopes da.

A evolução do aumento do tráfego de veículos na zona sul de João Pessoa - caso do Bairro Bancários / Michael Lopes da Silva. – João Pessoa, 2011.

57 p.: il. –

Monografia (Graduação em geografia)

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Fernandes Alonso.

Inclui referências.

1. Geografia urbana. 2. Urbanização – João Pessoa. 3. Espaço urbano. I. Título.

CDU: 911.375(043.2)

BS/CCEN

JOÃO PESSOA

2011

TERMO DE APROVAÇÃO

MICHAEL LOPES DA SILVA

A EVOLUÇÃO DO AUMENTO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS NA ZONA SUL DE JOÃO PESSOA - CASO DO BAIRRO BANCÁRIOS

Monografia aprovada como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba, UFPB, pela seguinte banca examinadora:

Profa. Dra. Ana Gloria Cornelio Madruga

Universidade Federal da Paraíba

Prof. Dr. José Paulo Marsola Garcia

Universidade Federal da Paraíba

Prof. Dr. Sergio Fernandes Alonso

Universidade Federal da Paraíba (orientador)

João Pessoa, Julho de 2011

MICHAEL LOPES DA SILVA

**A EVOLUÇÃO DO AUMENTO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS NA ZONA SUL DE
JOÃO PESSOA - CASO DO BAIRRO BANCÁRIOS**

Dedico este trabalho

A minha avó Therezinha de Jesus, meu anjo que está lá em cima do céu olhando por mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela oportunidade de a cada dia eu ter a chance de crescer e amadurecer como pessoa.

Aos meus pais Antônio Orleide e Terlândia Lopes que sempre me apoiaram e guiaram nas escolhas e caminhos da vida. Pelos momentos difíceis, mas construtivos desde o momento que nasci até hoje meus frequentes e verdadeiros orientadores da minha vida.

Ao meu orientador Prof. Dr. Sergio Fernandes Alonso, pela sabedoria, clareza e a capacidade de me deixar livre para eu construir este trabalho e com isso tornando possível a realização, de vitória para conclusão de mais uma etapa da minha vida, esta graduação.

Aos meus amigos que participaram diretamente e os que participaram indiretamente para a conclusão deste trabalho.

E por último, mas de extrema consideração venho agradecer a uma pessoa muito importante em vida, que desde o início desse trabalho vem me ajudando, me co-orientando, indicando autores e obras para complementação da minha pesquisa. É para você Thadeu Vasconcelos meu maior respeito e prestígio.

MICHAEL LOPES DA SILVA

RESUMO

Com a proposta de analisar a evolução do crescimento de veículos no Bairro Bancários através da especulação imobiliária (verticalização) no mesmo, tornou-se interessante realizar um estudo sobre o tema. Objetivo: observar, descrever e compreender a problemática atual no bairro, nos corredores principais enfatizando a questão do tráfego de veículos e os agentes que contribuem para mudanças ali ocorridas nos últimos anos correlacionando com a expansão urbana. Metodologia: pesquisas em campo, tabulação de dados, levantamento fotográfico e complementado com referências bibliográficas. Considerações finais: a verticalização e a especulação imobiliária estão acarretando o aumento do fluxo de automóveis no local e com isso buscou-se juntamente aos órgãos públicos uma melhoria, ou seja, através de uma setorização eficaz para o bairro uma solução para o problema citado.

Palavras-chave:

Urbanização; Verticalização; Trânsito

MICHAEL LOPES DA SILVA

ABSTRACT

With the proposal to analyze the evolution of growth of vehicles in the neighborhood Bancários through the real state speculation (uprighting) in it, it became interesting to carry out a study on the subject. Objective: to observe, describe the main corridors emphasizing the issue of vehicular traffic and the agents that contribute to changes that occurred there in recent years correlating with the urban expansion. Methodology: research in the field, tabulating data, photographic survey and supplemented with bibliographic references. Final Considerations: the uprighting and speculation are causing the increased flow of cars on site and it sought to jointly with public agencies an improvement, in other words, through an efficient sectorization for the neighborhood a solution to the problem mentioned.

Keywords:

Urbanization; Uprighting; Traffic

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Mapa de localização e entorno do bairro Bancários	14
Figura 02	Mapa de localização do Município de João Pessoa e Bairro Bancários	17
Figura 03	Conjunto habitacional mais antigo do bairro Bancários localizado por trás da Rua Waldemar de Mesquita Accioly	24
Figura 04	Conjunto habitacional no principal corredor do bairro Bancários	25
Figura 05	Entrada da comunidade Timbó e introdução de prédios novos	26
Figura 06	Acessos da Comunidade Timbó	26
Figura 07	Substituição da casa por prédio residencial	28
Figura 08	Espaço destinado a uma futura moradia multifamiliar onde antes dava lugar a uma residência unifamiliar	29
Figura 09	Contraste entre mudança de estrutura habitacional	30
Figura 10	Fluxo do tráfego no cotidiano do bairro	31
Figura 11	Fluxo de automóveis no bairro Bancários	32
Figura 12	Parada de ônibus no principal corredor do bairro Bancários	33
Figura 13	Circulação de ônibus na Rua Emp. João Rodrigues Alves	34

Figura 14	Praça da Paz revitalizada e atualmente equipamento de lazer e recreação para os moradores locais	35
Figura 15	Ônibus circulando na Rua Bancário Waldemar de Mesquita Accioly popularmente conhecida como as Três Ruas	36
Figura 16	Imagens da entrada e comércio do bairro em torno da via principal	39
Figura 17	Imagens de pontos estratégicos do comércio do bairro em torno da via principal	40
Figura 18	Um dos maiores prédios e de grande porte localizado na parte norte do bairro Bancários	41
Figura 19	Falta de pavimentação em algumas ruas do Bairro Bancários	43
Figura 20	Mapa da circulação dos ônibus no bairro Bancários	44
Figura 21	Rua Bancário Waldemar de Mesquita Accioly	45
Figura 22	Vista da via do Shopping Sul e o mau uso da faixa de pedestre	48
Figura 23	Rua Rosa Lima dos Santos, um dos principais corredores do Bairro Bancários e crescente expansão de mercado comercial e imobiliário	49
Figura 24	Delimitação e Classificação de Habitação Multifamiliar	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Obras Executadas no Bairro Bancários	42
Tabela 02	Frota de Veículos	47

LISTA DE SÍMBOLOS

- BNH:** Banco Nacional de Habitação
- CBTU:** Companhia Brasileira de Trens Urbanos
- CEHAP:** Companhia Estadual de Habitação Popular
- DETRAN:** Departamento Estadual de Transito
- EMTC:** Empresa Municipal de Transportes Coletivos de João Pessoa
- ETUR:** Empresa de Transportes Urbanos Ltda.
- GEIPOT:** Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
- IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- INOCOOP:** Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais
- IPEP:** Instituto de Previdência do Estado da Paraíba
- MEC:** Ministério da Educação
- PDTU:** Plano Diretor de Transportes Urbanos de João Pessoa
- SEINFRA:** Secretaria de Infra Estrutura
- SENAC:** Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
- SEPLAN:** Secretaria de Planejamento

SETUSA: Serviço Estadual de Transporte Urbano

STP: Superintendência de Transportes Públicos

STTRANS: Superintendência de Transporte e Trânsito

UFPB: Universidade Federal da Paraíba

UNIPÊ: Centro Universitário de João Pessoa

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 - A CIDADE E O BAIRRO BANCÁRIOS	17
1.1 O Conceito de Bairro	22
1.2 Os Conjuntos Habitacionais	24
CAPÍTULO 2 - BAIRRO BANCÁRIOS E OS TRANSPORTES	29
2.1 O Espaço Urbano	29
2.2 Transporte no cotidiano	31
2.3 O transporte Individual	38
CAPÍTULO 3 - REFLETINDO SOBRE O BAIRRO BANCÁRIOS	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55

INTRODUÇÃO

O estudo monográfico tem como objetivo o aumento de fluxo de veículos no bairro Bancários localizado no município de João Pessoa. Pretende-se com este trabalho abordar todo o processo desde a formação e a valorização do uso do solo que atualmente se visualiza com a crescente verticalização do bairro em que casas tradicionais estão dando lugar a prédios e com isso causando o adensamento daquela área de veículos.

O desenvolvimento do trabalho se destaca a partir do fato de simples e freqüente observação: o bairro Bancários desde sua formação foi um local de passagem para quem vem do centro e também acesso a demais bairros da zona sul e ao litoral que gradativamente vem crescendo com a expansão urbana.

A proposta de trabalho é: como se configura o sistema de transporte numa área de crescente especulação imobiliária, a problemática sobre o processo de formação do bairro pela implantação do governo em acelerar o crescimento das grandes cidades através dos conjuntos habitacionais com intenção de aglomerar residências para funcionários públicos e de baixa renda.

O bairro Bancários localizado na zona sul da cidade, ponto de ligação com o centro e consequentemente a outros bairros através da sua principal Avenida Empresário João Rodrigues Alves. O tema geral deste estudo é observar, descrever e compreender a problemática atual nos principais corredores do bairro Bancários, enfatizar a questão do tráfego de veículos e os agentes que contribuem para as mudanças ocorridas nos últimos anos bem como analisar o aumento do fluxo de veículos nesse bairro, correlacionando com o crescimento urbano do local.

Este trabalho tem por objetivos: descrever a localidade, resgatando a história e seu processo de formação e desenvolvimento do bairro estudado, identificação através de mapas e fotos, ou seja, a representação visual dos dados obtidos em campo. Verificar as condições das vias de acesso como ruas, avenidas, ciclovias compatibilizando com a quantidade de veículos circulantes.



FIGURA 01 – Mapa de localização e entorno do bairro Bancários – Google Maps adaptado por Michael Lopes

Complementado por dados que foram procurados em órgãos competentes sobre a setorização do bairro e quais foram as mudanças elaboradas a fim de minimizar/solucionar os diversos transtornos que o fluxo intenso de automóveis nestes corredores vem causando a população. Por fim foi feito uma reflexão geral da problemática sobre caminhos a serem seguidos para aliviar o crescimento (inevitável) e oferecer bem estar aos moradores locais e a população em geral.

Os procedimentos metodológicos em linhas gerais foram: a pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo e trabalho de gabinete. No primeiro capítulo foi feito um levantamento bibliográfico permeando livros e autores especializados na área de Arquitetura e Urbanismo e claro, predominantemente a Geografia Urbana onde centraliza o objeto de estudo entre a geografia da circulação (meios de transporte) e o processo de formação da cidade chegando ao bairro por uma perspectiva em que o sistema de transporte e sua evolução ao longo do tempo na cidade com a industrialização, o crescimento do comércio e a expansão urbana.

Posteriormente nos seguintes capítulos foram utilizados e separados por três tópicos para melhor entendimento: expansão urbana, explicando através de conceitos de vários autores e visita de campo sobre a situação atual do bairro, a questão do transporte público e sobre o transporte individual que, em conjunto, vem acarretando na maior problemática existente no local e finalizando no terceiro capítulo uma reflexão geral sobre o problema, a busca de dados, soluções em órgãos públicos correlacionados ao bairro e por fim a circulação de automóveis no bairro estudado.

CAPÍTULO 1

A CIDADE E O BAIRRO BANCÁRIOS

A cidade onde o sol nasce primeiro. Assim é conhecido o município de João Pessoa, capital do estado da Paraíba que atualmente conta com uma população de 723.514 habitantes segundo o censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Surgindo as margens do rio Sanhauá, afluente do rio Paraíba, antes engenho¹ em que o “acúcar era o elemento de articulação da economia colonial ao mercado externo”² e atualmente cidade, por muitos anos João Pessoa se manteve numa paisagem inalterada.

“[...] a cidade é o lugar geográfico onde se instala a superestrutura político-administrativa de uma sociedade que chegou a um ponto de desenvolvimento técnico e social (natural e cultural) de tal ordem que existe uma diferenciação do produto em reprodução simples e ampliada da força de trabalho.” (CASTELLS, Manuel)

Em 1585 a sede da 3^a Capitania do Brasil nasceu como cidade e passou por cinco nomes: Nossa Senhora das Neves, Felipéia, Frederica, Parayba e apenas no século XX passou a ser chamada João Pessoa. Segundo Reis (2001), as cidades eram criadas em pontos especiais e funcionavam como centros regionais e por meio delas revelavam-se as tendências centralizadoras da política portuguesa que se opunham, ainda que discretamente, à dispersão dominante. Localizado no “alto da colina”³ (OLIVEIRA, José, 2006), a cidade funcionava como um forte, ou seja, era um sistema defensivo de fortificações ao longo do estuário e a partir deste local a cidade foi crescendo. Os transportes de bens e mercadorias eram feitos por veículos

¹GONÇALVES, 1999; LAVIERI, Maria 1999; LAVIERI, João 1999; RABAY, 1999. A Questão Urbana na Paraíba, p.20.

² Náquela época não havia incentivos nas varzeas produtoras de acúcar, durando por todo o período colonial que nas palavras do historiador (MELLO, 1990) a cidade era um “verdadeiro fundo de quintal dos engenhos e fazendas que lhe subjugavam as forças”.

³ Igualmente ao processo de povoamento da cidade de Olinda, a cidade foi implantada na colina às margens do rio sendo portanto, uma área que possibilitava num sistema de defesa com fortificações ao longo do estuário.

de rodas com tração animal, o símbolo tão característico do Nordeste, o carro de boi.

Até o final do século XVIII a cidade continuou pequena, as malhas de vias concentradas ao redor do núcleo de fundação. Com perfil de colônia, as ruas eram desalinhadas, pouca pavimentação de ruas, descontinuadas entre as edificações existentes e apenas no final do século XIX foi instalada o trem na capital.

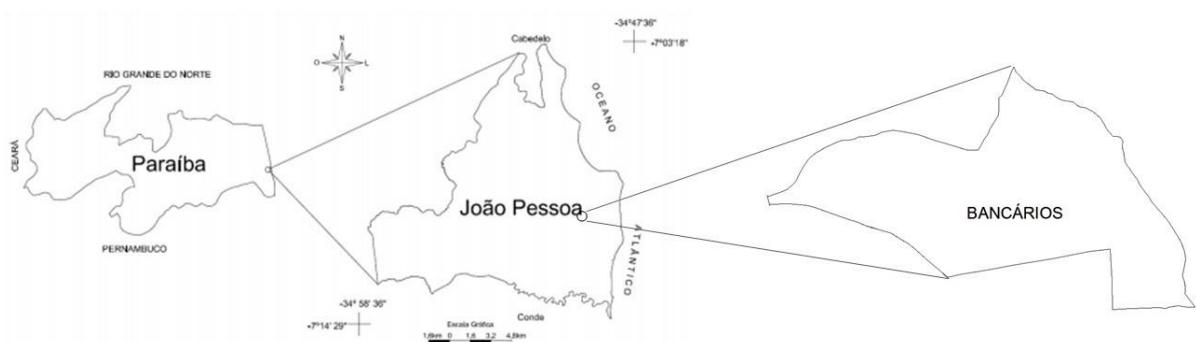


FIGURA 02 – Mapa de localização do Município de João Pessoa e Bairro Bancários – MENESSES (2007) adaptado por Michael Lopes

O transporte é uma das forças propulsoras do crescimento e da evolução urbana determinando a forma, tamanho e a estrutura urbana, que interage com o zoneamento de uso do solo e a densidade urbana provocando impactos nos padrões de qualidade do desenvolvimento urbano. (OLIVEIRA, 2006)

Com o aumento da população, das atividades comerciais e intervenções do poder público impulsionou a evolução da cidade, isso no século XVIII, intervindo na estrutura urbana mudanças no sistema viário e de transportes, consolidando a configuração espacial da cidade, unindo o Centro que expandiu e os bairros da zona sul. Para solucionar a questão de retirada dos veículos de tração animal, em 1914 foi instalada os bondes elétricos.

Em 1929, foi fundada a primeira empresa de transporte coletivo urbano utilizando ônibus, a Auto Viação Parayba. Com isso também surgiu o aparecimento de Auto-Lotação, de estado precário, mas de grande serventia ao público que depois

causou conflitos com as empresas de ônibus privadas que promoveram a retirada e em resposta a comoção das pessoas que utilizavam esse serviço. Antes da Revolução de 1930, o Presidente João Pessoa (1928-1929) corrigiu o traçado da avenida Epitácio Pessoa ligando-a a praça da Independência com a parte litorânea: Cabo Branco e Tambaú⁴.

“O sistema de transportes urbanos contribuiu de maneira decisiva em todas as fases de desenvolvimento urbano interagindo com a dinâmica da organização espacial paraibana.” (OLIVEIRA)

A partir da década de 1940-1950 com a lógica da industrialização, das atividades industriais e a questão da formação social e de mercado, a expansão do consumo em suas diversas formas acelerou a urbanização, particularmente na zona sul da cidade, com a construção de novas vias de acesso e valorização do litoral sul, visando que:

Na década de 1950, o prefeito Oswaldo Pessoa implantou uma regulamentação dos serviços de transportes rodoviários, Lei Nº 190 de 08/05/1951⁵. Segundo Milton Santos, na segunda metade dos anos 50 e início dos anos 60, verifica-se à intervenção dos poderes públicos com vistas a reorganizar a oferta, reduzindo o número de operadores e induzindo a formação de empresas de ônibus. (SANTOS, 1996)

O governo decide adquirir sua própria frota de ônibus em 1955. Até o fim da década seguinte, a cidade possuía avenidas largas, contornos mais amplos e já tinha sido solucionado o problema de ligação entre as partes baixa e alta da cidade. O governo de Tancredo Neves (1979/83) ficou conhecido como o que construiu o maior número de unidades habitacionais em conjuntos da história da cidade,

⁴ Mas só somente feito o calçamento em 1954, permitindo a instalação de bondes e marinetes e a seguir, ônibus e lotações. GONÇALVES, 1999; LAVIERI, Maria 1999; LAVIERI, João 1999; RABAY, 1999. A Questão Urbana na Paraíba, p.40.

⁵ Lei que autoriza a alienação de Lotes, ficando a direito de o prefeito autorizar e regularizar as alienações de terrenos adquiridos por funcionários públicos com a finalidade de construção de casas próprias.

consolidando a linha de expansão a sudeste e ao longo do anel rodoviário da cidade, como exemplo os Conjuntos dos Bancários e Anatolia. A cidade passou a ser planejada de forma integrada, e já associada o desenvolvimento e transporte e lançou bases para o setor de transportes urbanos. Foi criado o Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU) com finalidade de disciplinar o desenvolvimento urbano que dependia dos políticos do uso do solo e do sistema viário. Com pouco tempo depois veio a implantação do Código de Urbanismo.

Com a fundação da ETUR – Empresa de Transportes Urbanos Ltda, e sob ditadura militar a cidade dobrou de tamanho, com população de 221.546 habitantes, crescendo 78,32% na década de 1970 e lançando bases para o desenvolvimento no setor de transportes urbanos. Com o surgimento na década seguinte de novos conjuntos habitacionais, foram criados com intuito de reduzir o déficit habitacional havendo uma desconcentração do uso do solo e o centro foi perdendo terreno e importância para outros locais tais como: o Altiplano, Alto do Mateus, Bancários, Cabo Branco, Funcionários, Mangabeira e Valentina Figueiredo (aproximadamente 20 km de área).

A partir de então novos sub centros de comércio e serviços e pólos geradores de tráfego foram se formando tanto nos bairros tradicionais quanto nos novos. Na década de 1980 foram elaborados os estudos e o plano diretor de transportes.

O Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte (GEIPOT) elaborou um relatório com as recomendações para a Implantação em médio prazo com objetivo de identificar as medidas possíveis para dotar o sistema de transporte público de maior confiabilidade e o resultado foi o desenvolvimento de frota de maior e aumento da frequência dos itinerários.

O Plano Diretor de Transportes Urbanos de João Pessoa (PDTU) foi iniciado em 1983 pelo GEIPOT tido como objetivo identificar um sistema de transporte que seguisse as estratégias de longo prazo sobre o aglomerado urbano da cidade, entre as alternativas uma foi bem aceita: as linhas circulares que seria a melhor alternativa para o sistema futuro de transporte.

Com a criação da Superintendência de Transportes Públicos (STP) na década de 1990, a época é marcada pelo desenho da organização institucional de gerência

de transportes e trânsitos de João Pessoa que estava definido. A concentração de atividades econômicas tais como a circulação de ônibus e veículos particulares aumentava e em 1990 a cidade possuía 54 linhas de ônibus operadas por 6 empresas privadas com frota total de 255 ônibus realizando 104.400 viagens/mês.

A STP não tinha ajuda do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), em compensação a frota aumentou 20% totalizando 305 ônibus. O crescimento da cidade em direção a zona sul e o adensamento populacional acelerou e ali foi se formando conjuntos habitacionais de acordo com a fundação dos pólos de geração de tráfego: a Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e o Centro Universitário de João Pessoa (UNIPÊ).

A Empresa Municipal de Transportes Coletivos de João Pessoa (ENTC) é fundada com o objetivo de explorar, operar e regularizar os serviços de transporte coletivo no município. O governo interfere e decide constituir uma sociedade de capital aberto sob o nome de Serviço Estadual de Transporte Urbano (SETUSA), iniciando com as linhas circulares 1500 e 5100 que foram as linhas planejadas pela STP.

A partir de então começou um conflito entre as empresas privadas com a população. A empresa só durou três anos declarando falência por falta de custos de manutenção e de subsídios. Também nessa época, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) passou a operar no aglomerado urbano da capital.

Em 1992 sob a responsabilidade da STP junto com o zoneamento de uso do solo, uma política municipal de transportes foi criada com finalidade de definir um sistema viário aproveitando as vias existentes e criar algumas alternativas de expansão de João Pessoa sob a Lei Complementar Nº3 30/12/1992⁶. Na época os investimentos públicos se resumiam em recapeamento asfáltico nos principais corredores da cidade e nas principais vias dos bairros e durou cerca de 10 anos. Em 1994 a extensão das vias somava 1.259,79 km significando um aumento de

⁶ Referente ao capítulo IV (Da Circulação e dos Transportes p.18) voltado para Política Municipal de Transportes sob responsabilidade da STP une-se então, com a Política de Zoneamento de Uso do Solo de acordo com o Código de Urbanismo com diretrizes de planejamento, utilização, remanejamento e estruturação do espaço para o sistema de transportes e contudo, o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos, do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

143,82% em relação ao ano de 1988 e a densidade urbana em João Pessoa estava em 68,40 hab/ha. Sendo implantado a partir de 2005, o Plano Diretor foi regulamentando a política e os instrumentos para gestão urbana.

O ano de 2004 foi marcado na capital pelo aumento da população urbana, a expansão através de loteamentos privados cresceu desde então, e com isso foi necessário estender os itinerários, as vias urbanas e linhas de transportes coletivos que totalizavam 93 linhas de ônibus neste mesmo ano. Interessante destacar que mesmo havendo aumento da população, em controvérsia houve uma queda do transporte coletivo e com isso foi preciso reduzir a frota de ônibus em torno de 13,6%. A produção do espaço ficou sem controle, a fragmentação do tecido urbano, a utilização de outros meios de transporte, o aumento das tarifas (233,30%) somando isso com a desconcentração das atividades do centro para os bairros alteraram a lógica de deslocamentos na cidade, a população ficou menos dependente desses serviços.

1.1 O Conceito de Bairro

Falar sobre bairro em geografia urbana é complexo e possui um vasto entendimento bibliográfico de suma importância. O Bairro sendo uma das várias partes em que se divide uma cidade ultrapassa a noção de área delimitada e não se caracteriza apenas como feição físico-administrativa com um determinado número de habitantes. O processo de abairramento como define SANTOS (2009) surge a partir da expansão urbana da cidade e abrange o novo e o velho como casas, prédios, todas as classes, ou seja, fragmentado e desigual e caracteriza-se por uma ‘aparente’ auto-suficiência de elementos (rede de transportes, bancos, hospitais, escolas... etc.

“O bairro só pode ser definido a partir da cidade entendida como totalidade, ou seja, ele não pode ser pensado de forma isolada pois é parte de um todo urbano, sem o qual não poderia existir.” LEFEBVRE (1991 apud SANTOS 2009)

Duas acepções são impostas sobre o conceito de bairro: o demarco político-administrativo (poder público) com fronteiras fixas, atuando na organização do território urbano e o sentimento de pertencimento do morador no local, que para a

maioria significa a extensão da casa. De acordo com o autor Pierre George o bairro é uma “das bases da vida urbana [...] É com base no bairro que se desenvolve a vida pública, que se organiza a representação popular”. (GEORGE, 1983)

O conceito bairro também é definido por três elementos, segundo Teixeira e Machado (1986, p.66 apud GRAÇA, 2009):

- paisagem urbana: que está refletido no tipo, estilo e idade das construções, no traçado das ruas etc.
- conteúdo social: referente ao modo e ao padrão de vida da população;
- função: atividade básica que o bairro desempenha dentro do organismo urbano, ou seja, função residencial, comercial ou administrativa, para qual desenvolve em determinado equipamento funcional. Bairro tem elemento de identidade, é um local dentro da cidade, de importância, uma unidade espacial de uma divisão territorial com papel de localização com especificidades locais em detrimento da construção e solidificação de segunda natureza, a sociedade.

O bairro é a unidade de base da vida urbana, onde o morador refere-se ao seu bairro, quando quer situar-se na cidade; tem a impressão de ultrapassar um limite quando vai a outro bairro. É com base no bairro que se desenvolve a vida pública, que se organiza a representação popular. Finalmente, e não é o menos importante, o bairro tem um nome que lhe confere uma personalidade dentro da cidade. (GEORGE, 1983 p.76 apud GRAÇA, 2009 p.16)

No ambiente urbano, o conceito se faz a partir de sua configuração e importância tanto para o morador local quanto para a cidade, seja no fator econômico, político e social. Segundo CASSETI (1991, apud DELLOMO, 2009) quando fala sobre o processo de aceleração do urbanismo ele considera “portanto, a natureza em dois momentos, cuja transição acontece ao longo da história através do processo de apropriação e transformação realizada pelo homem.”

Após ter comentado sobre o termo bairro, seguimos com o entendimento de conjuntos habitacionais no país e mais precisamente o processo de formação do bairro Bancários.

“Os bairros servem de referência para a construção de identidades sócio-espaciais e sentimentos de pertencimento, além de referenciais de aglutinação da população no âmbito de movimentos sociais.” (GRAÇA, 2009 p. 46)

1.2 Os Conjuntos Habitacionais

Os conjuntos habitacionais sempre foram espaços de moradia criados pelo governo para intuito de diminuir o déficit habitacional. Lentamente os conjuntos habitacionais foram se formando no país com o apoio do BNH, órgão criado no interior do Sistema Financeiro de Habitação que veio intervir em obras urbanas nacionais, com prioridade a habitação e infra-estrutura de uso coletivo.

O BNH junto à Caixa Econômica, realizou um estudo sobre as migrações para os centros urbanos, os conjuntos habitacionais foram sendo criados e inseridos a partir de 1940 no Brasil e destinados a espaços de moradia e equipamentos urbanos tais como escolas, postos de saúde, praças entre outros.

“Em suma: decididamente, o conjunto habitacional, o edifício de apartamento, o condomínio fechado não são bairros. Nestes âmbitos, as imediaticidade da vida tendem também a ser tecnificadas.” (SEABRA, 2001 apud DELLOMO, 2009 p. 24)

No final da década de 1960 com a expansão espacial da cidade de João Pessoa houve a influência e valorização de áreas em detrimento de outras e consequentemente a diferenciação espacial, o bairro Bancários veio surgir após a fundação da Universidade Federal da Paraíba (UFPB).

Sob incentivo do MEC (Ministério da Educação e Cultura), onde passou a transpassar os limites da cidade para além do rio Jaguaribe, seguindo para o litoral sul. Essa área foi se expandindo devido a localização e a proximidade de acesso a outras localidades expulsando os moradores de baixa renda dando lugares a residências e estabelecimentos de alto nível cujo “os preços dos terrenos aumentam à medida em que as cidades vão crescendo, obrigando cada vez mais a construção coletiva. João Pessoa se oferece para uma grande expansão, dispondo de áreas

que têm sido aproveitadas com outros tipos de construções e conjuntos financiados pelo BNH, IPEP e Caixa Econômica Federal." (SILVA, 2000 p.06 apud ORRICO,2004)

O Conjunto dos Bancários fundado em 20 de Junho de 1978 por uma cooperativa entre os bancários da Caixa e servidores da UFPB, surgindo ainda sob o nome de loteamento Itubiara, cujos lotes foram inicialmente financiados pelo BNH (Banco Nacional de Habitação) e INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais) iniciando, portanto, com uma área de construção de 86.757.60 m² ao custo de Cr\$ 166.348.906,00.

"Os conjuntos habitacionais eram, pois, bairros residenciais, criados para acomodar geralmente os funcionários públicos de baixa renda, e normalmente eram implantados em áreas mais periféricas da cidade." (DELLOMO, 2009)



FIGURA 03 – Conjunto habitacional mais antigo do bairro Bancários localizado por trás da Rua Waldemar de Mesquita Accioly – Autor Michael Lopes



FIGURA 04 – Conjunto habitacional no principal corredor do bairro Bancários – Autor Michael Lopes

A partir de 26 de Abril de 1980, o loteamento Itubiara passa a ser chamado Conjunto dos Bancários e somente em 04 de setembro de 1998 com a autoria de Luciano Cartaxo Pires de Sá foi realizado uma assembléia no SENAC e com isso, implantado o projeto de Lei nº 1574⁷, em que os conjuntos deixaram de ser denominados conjuntos passando a partir de então ser denominados bairros e com isso o loteamento passou a se chamar Bairro Bancários, e sua área foi ampliada que antes dividia seu espaço “com outro conjunto, dos Professores, atualmente anexando ao bairro dos Bancários, ficando este com uma área de 2.233 km². (SILVA, 2000 apud ORRICO, 2004)

Com uma área total de 76 hectares, de relevo tabular e vegetação mata atlântica (11,47% de área verde), popularmente as pessoas consideram o Bairro Bancários a partir do eixo que liga do contorno do campus I da UFPB até o contorno da CEHAP próximo ao bairro de Mangabeira, ou seja, as pessoas costumam incluir/englobar os bairros Jardim São Paulo, Anatolia e Jardim Cidade Universitária.

⁷ Lei 1574 de 04 de setembro de 1998. Dispõe sobre a nomeação e delimitação dos 60 (sessenta) bairros do Município de João Pessoa e dá outras providências.

Apesar da grande oferta de comércio e centro de serviços, o bairro é residencial de classe média alta. Contudo, faz parte do bairro um aglomerado de habitações subnormais denominado Comunidade Timbó que desde o ano 1980 essa área era destinada no plano da cidade a ser uma Zona Especial de Proteção de Grandes Verdes (ZEP) e estava previsto a implantação de parques, atividades de apoio e programas de relocação de famílias de baixa renda que até então vem ocupando e aumentando naquela área. O resultado desse processo são os contrastes entre domicílios de médio porte ao lado marginalizado em condições subumanas.

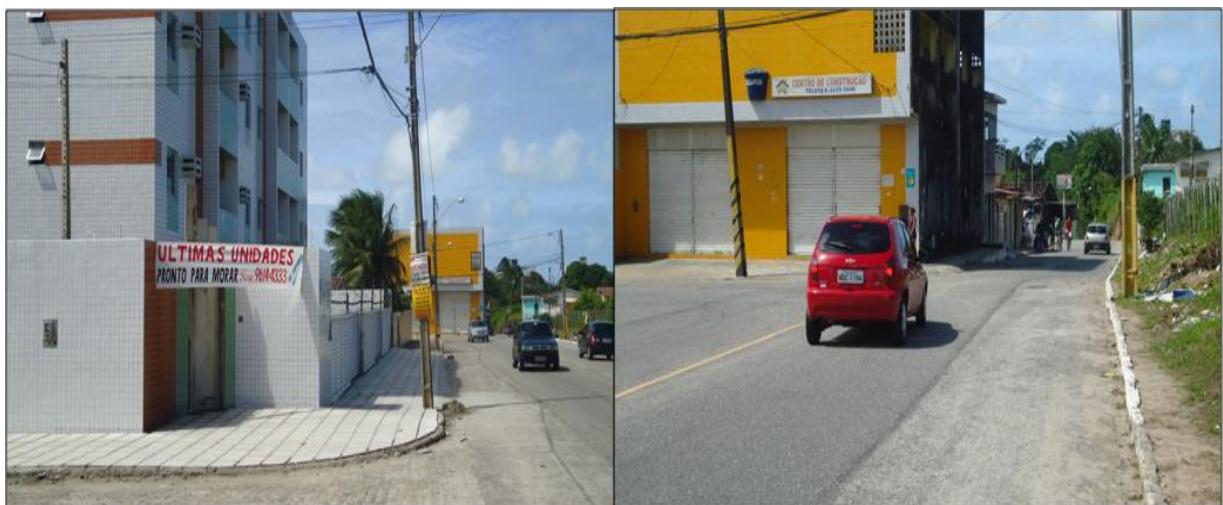


FIGURA 05 - Entrada da comunidade Timbó e introdução de prédios novos – Autor Michael Lopes



FIGURA 06 – Acessos da Comunidade Timbó – Autor Michael Lopes

Seguindo o estudo sobre a formação do Bairro Bancários seguem no próximo capítulo mais detalhes e também como se configura o sistema de transporte no mesmo.

CAPÍTULO 2

BAIRRO BANCÁRIOS E OS TRANSPORTES

2.1 O Espaço Urbano

A estrada foi o primeiro instrumento de que se muniram os homens significando a passagem deles e de transito de mercadorias.

“As cidades, onde o automóvel apareceu, tornaram-se desertos de pedras e de asfalto, no barulho e no tédio, com as condições da natureza abolidas e esquecidas.” (CORBUSIER 1979)

A produção espacial segundo Ana Fani se caracteriza “através da noção de arquitetura, ação e movimento se inter-relacionam.” As formas ganham dimensão do cotidiano e as ruas se convertem em cenas, que nunca se repete. O indivíduo faz parte da sociedade e o sentido da vida se expressa a partir do momento que pisamos na rua ou olhamos para o lado, a casa ou cidade.



FIGURA 07 – Substituição da casa por prédio residencial – Autor Michael Lopes

A sociedade urbana se deu num processo de desenvolvimento com profundos conflitos e a análise do urbano se constrói pela sua totalidade, assim como o produto do processo de trabalho, a divisão técnica e a divisão social. A urbanização e industrialização representam trabalho materializado (uma forma de apropriação do espaço urbano produzido).

As necessidades da sociedade e a capacidade de produção, de trabalho farão com que o espaço geográfico que não é estático, mas sim uma produção contínua, um fazer incessante. Um produto do estado da sociedade.

O uso do solo, a paisagem se produz desigualmente, o uso da cidade remete-nos à análise das relações sociais de produção. O processo reprodução de capital indica os modos de ocupação do espaço e sua configuração decorre em dois modos: num processo de produção e reprodução do capital e vinculado à reprodução da sociedade que ambos levam ao espaço produto.



FIGURA 08 – Espaço destinado a uma futura moradia multifamiliar onde antes dava lugar a uma residência unifamiliar – Autor Michael Lopes



FIGURA 09 – Contraste entre mudança de estrutura habitacional – Autor Michael Lopes

O espaço urbano é igual a produção e circulação de capital. A valorização do espaço urbano, o solo urbano é equivalente a mercadoria, possui valor por sua localização, papel e grau de inter-relação com o espaço global produzido, mesmo dentre condições específicas.

“O uso do solo é incorporado ao processo de planejamento dos transportes como um dado de controle de entrada na preparação das estimativas futuras de viagens.” (BRUTON 1979)

2.2 Transporte no cotidiano

As ações humanas presentes no cotidiano e as transformações que elas causam de acordo com as necessidades e capacidades que buscam essas sociedades, imprimem no espaço essas transformações sofrendo alterações. A Geografia dos Transportes nasceu na fase pós Guerra (1950) com intuito de descrever e explicar a localização e o desenvolvimento das vias da rede urbana de transportes e o seu impacto na rede de atividades econômicas.

A procura e necessidade de transporte por parte das atividades de produção e comércio, o sistema de transportes tende a privilegiar as áreas de maior densidade de ocupação. Segundo PACHECO (2004) “há uma relação entre infra-estrutura de transportes e território”, que no caso se beneficiaram primeiro aquelas cidades de maior fluxo e densidade de atividades e de população.



FIGURA 10 – Fluxo do tráfego no cotidiano do bairro – Autor Michael Lopes

“O objeto da Geografia é o espaço.” (SANTOS, J. SOUZA, G. 2010)

A circulação urbana é descolada do planejamento regional e desenvolvimento nacional. A concentração demasiada nas grandes cidades, onde os recursos costumam ser mais acessíveis fizeram com que o capitalismo aumentasse sua produtividade e necessidade de capitais volumosos resultasse em congestionamentos nessas cidades, já que a infra-estrutura das mesmas encontra-se atualmente estranguladas frente ao grande crescimento de veículos individuais em circulação.

Falar de Transporte e precisamente no país é preciso estudo e observação desse objeto por uma visão que é a de terceiro mundo. A expansão urbana fez com que “as interações fosse encarecidas ou diminuídas por força de limitações

intrínsecas à natureza coletiva dos serviços de transporte e ausência de subsídios” (COCCO, 2009). Os transportes exercem papéis diversos, entre eles a parte estrutural da cidade com relação a expansão e deslocamento de insumo e mercadorias.



FIGURA 11 – Fluxo de automóveis no bairro Bancários – Autor Michael Lopes

Quando falamos de modos de transporte, descrevemos como são utilizados esses equipamentos com relação ao modo de transporte de passageiros que são operados sob condições técnicas institucionais e econômicas diversos.

A questão de acessibilidade que tem por finalidade facilitar o cumprimento dos destinos desejados, sendo essa direta e positiva dos efeitos de um sistema de transporte, medida pelo número e pela natureza dos destinos que podem ser alcançados por uma pessoa, também, havendo uma medida similar e indireta das linhas de transporte público ou a densidade das vias.

O tempo gasto entre a origem e o destino varia de acordo entre os modos motorizados, sendo o automóvel mais rápido. Sem dúvida alguma o ônibus é o meio de transporte mais importante nas grandes cidades dos países em desenvolvimento, ficando, portanto a comparação de acessibilidade entre o ônibus versus o automóvel.

O transporte é uma demanda derivada da economia, ou seja, não é um fim em si mesmo, mas uma atividade a partir da qual é possível acelerar o

desenvolvimento econômico na medida em que otimiza e confere maior velocidade e racionalidade aos deslocamentos, além de proporcionar a acessibilidade necessária a diversas atividades urbanas (culturais, de lazer, compras, etc.). (COCCO, 2009)

Os problemas gerados com relação a distância, distribuição média das linhas e pontos de parada, disponibilidade de vias e condições de estacionamento (carga/descarga) mostra como resultado que as melhores condições gerais para quem tem automóvel são evidentes, e eleva o crescimento fora de controle do transporte individual.

No caso o Bairro Bancários, só possui duas linhas de ônibus que é claramente insuficiente, fazendo um trajeto circular ao redor da cidade e, portanto, não suprindo as necessidades de novas rotas e alcance a outros bairros sendo preciso ir andando até a Rua Empresarial João Rodrigues Alves (Principal do bairro) onde passam várias linhas de ônibus vindas de outros bairros vizinhos que circulam por ali causando super lotação em horários de pico.

“Ônibus lotados superlotados são uma realidade cotidiana em quase todos os países em desenvolvimento.” (DIMITROU, 1990 apud VASCONCELLOS, 2003).



FIGURA 12 – Parada de ônibus no principal corredor do bairro Bancários – Autor Michael Lopes

O sistema de operação de transporte público (anda-pára) com a relação à precariedade dos esquemas operacionais para o transporte vai ser claramente comparado no exemplo automóvel x ônibus. Os automóveis trafegam mais facilmente no sistema viário já que podem trafegar com mais fluidez devido a velocidades maiores e sem a necessidade de parar também.

A acessibilidade é desigual, o tempo de espera e de percurso, conforto e tempo de transferência é igual a desigualdade.



FIGURA 13 – Circulação de ônibus na Rua Empresário João Rodrigues Alves – Autor Michael Lopes

A iniquidade existente na área urbana entre transporte e crescimento da cidade está ligada ao processo de desenvolvimento social, comercial e político, ou seja, o tempo de acesso, de velocidade causa congestionamentos e transtornos, resultando o uso do espaço refletido em nostalgias diferenciadas de consumo estático e dinâmico das vias públicas, sem compensação.

“A cidade é a expressão da materialização espacial das desigualdades sociais emergentes na sociedade atual.”
(CARLOS, Ana Fani Alessandri)

A cidade pertence ao capital. O ritmo que é o tempo/duração marca a vida das pessoas que essas perdem a identificação com o lugar e com outras pessoas e

sua duração é determinada por um tempo que elude a situação do homem no mundo moderno. O homem sendo a expressão do tempo, a paisagem urbana e todos seus componentes: o urbano, a sociedade, a dimensão social e histórica do espaço urbano constitui o que vem a ser definido como cidade, que é uma construção humana (social e histórica). É uma expressão mais contundente do processo de reprodução da humanidade pelas relações de formação econômica e social capitalista.

O espaço urbano foi se adaptando de forma desconexa, mas não por isso ineficiente para determinados objetivos. As decisões relativas ao transporte público se caracterizam pela debilidade e/ou pela inação deixando a cargo das forças de mercado a provisão dos serviços necessários. A classe mais beneficiada é aquela de renda mais alta e com isso os sistemas de transporte passaram a refletir com mais crueza e disponibilidades sociais separando a sociedade entre aqueles com acesso ao transporte particular e aqueles dependentes do transporte público.

A cada melhoria de serviço no local acarreta valorização e expulsão das camadas mais pobres da população. O progresso nos transportes aumentou a fluidez do território.

“O espaço tornou-se fluido, permitindo que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital passem a ter uma grande mobilidade.” (SANTOS)



FIGURA 14 – Praça da Paz revitalizada e atualmente equipamento de lazer e recreação para os moradores locais – Autor Michael Lopes

O sistema de transporte é organizado sob uma lógica, deixando os pobres a dificuldade que é viver longe dos centros e a pagar caro pelos serviços e bens nas periferias, fortalecendo os centros em detrimento das periferias. A especulação imobiliária, as atividades que ali se instalaram, valorizou os espaços junto com o marketing urbano (construções e venda de terrenos) gerou expectativas e influenciando nos preços.

O Processo Especulativo se descreve de tal forma: extensão da cidade mais a implantação diferencial de serviços públicos. Sua infra-estrutura deve ter como base segundo McSHANE e ROESS “a aplicação de princípios científicos e tecnológicos ao planejamento, projeto funcional, operação e gestão de equipamentos para qualquer modo de transporte, de forma a prover um movimento seguro, rápido, confortável, conveniente, econômico e ambientalmente compatível, de pessoas e mercadorias.” (McSHANE e ROESS, 1990 apud VASCONCELOS 2003)

Para o transporte público, o nível de serviço deve ser representado pelas condições médias dos veículos (conforto), das possibilidades efetivas de embarque (que se refletem no tempo de espera, na macro acessibilidade⁸) e de qualidade da sinalização e informação disponível aos usuários.



FIGURA 15 – Ônibus circulando na Rua Bancário Waldemar de Mesquita Accioly popularmente conhecida como as Três Ruas – Autor Michael Lopes

⁸ Macro acessibilidade: refere-se à facilidade de cruzar o espaço aos equipamentos e construção, e é medido pela quantidade e natureza das ligações físicas no espaço, quanto as vias e os sistemas de transporte público.

“Os sistemas de transporte coletivo são sempre modernizados para garantir o afluxo quotidiano das massas ao centro da cidade: metrôs, ônibus, trens de subúrbio, auto-estradas.”
 (CORBUSIER 1984)

A acessibilidade a qual o transporte público é sumamente importante, mas desigualmente distribuída. A forte concentração de automóveis nas áreas centrais das metrópoles dificulta o fluxo de transporte público e com isso possibilitando a moradia suburbana⁹.

2.3 O transporte Individual

A rua é equivalente a desordem circulatória. Segundo CORBUSIER a ocupação do solo e principalmente a definição de região se “apresenta cheia de pontos de cruzamento de estradas e de caminhos nascidos da geografia e da história.” (CORBUSIER, Le 1984)

A relação entre a oferta e demanda de meios de transporte, a valorização do automóvel é complexa que de tal forma vem sido resposta frequente sobre o declínio do transporte público e crescimento do transporte individual. O resultado das decisões no planejamento de transportes e de circulação como formas de intervenção no espaço urbano tem tornado a valorização do uso do automóvel e todos os problemas que vêm consigo demonstrados nos conflitos no uso do espaço.

A visão antropológica (símbolo de grupo), a política (mobilidade como liberdade de ir e vir quando quiser) e psicológica (prazer social, de status) integram-se no discurso, na imagem do dia-a-dia de sempre ter algo melhor que o vizinho ou amigo parente etc. Como VASCONCELLOS afirma que “nas sociedades capitalistas, estruturas complexas de classe imprimem dificuldades adicionais à análise de reprodução social”. (VASCONCELLOS, 2003)

A modernização trouxe mudanças no cotidiano e a mercantilização das relações sociais trouxeram consigo as atividades e serviços para a cidade. Na visão de CARLOS (2005) a cidade é definida como sendo “a subjugação do homem às necessidades de reprodução do capital, onde o homem se vê capturado pelas necessidades de consumo e lazer.”

⁹ COCCO, Rodrigo Giraldi. p.4.

As condições sociais são o que caracteriza a demanda do automóvel e as políticas regionais e urbanas de transporte moldam o espaço. Possuir um carro representa uma reprodução do status social, a classe média sendo o alvo direcionado pelas empresas automobilísticas buscam um estilo de vida que proporcionem a ideia de possuir/adquirir um automóvel que resulta na mobilidade.

“A decisão de comprar um automóvel – e de rejeitar o transporte público – é vista como uma consequência natural de uma comparação racional entre custos e benefícios de várias oportunidades de consumo, visão que é apoiada por uma ampla bibliografia especializada.” (BUTTON e SMALL, 1992 apud VASCONCELLOS, 2003)

Características institucionais da oferta e das condições econômicas revelam a questão sobre o transporte público. Sua importância vital para a maioria das pessoas, as dificuldades relacionadas ao meio econômico descrevem um pouco a situação tipo: os ônibus são na maioria de propriedade privada, a produtividade e rentabilidade são questões importantes, o aumento no uso do automóvel nas últimas décadas vem causando congestionamento e como resultado prejudicando o desempenho do sistema de ônibus e com isso o custo operacional aumenta e repassando esse custo para o usuário em geral, a camada mais pobre e necessitada desse serviço.

Nas palavras de Milton Santos (2004) nosso país sendo “um mundo em desenvolvimento”, a dependência tecnológica e início da industrialização acarretaram mudanças significativas no cotidiano da população, da cidade como um todo. A rede de transportes não é homogênea nem contínua, mas dendrítica. A metrópole ligada a cidade intermediária e a cidade local formam o sistema urbano.

CAPÍTULO 3

REFLETINDO SOBRE O BAIRRO BANCÁRIOS

Após ter feito o trabalho de campo na área verificou-se que o bairro Bancários é praticamente residencial e gradativamente as casas estão dando lugar a novos e cada vez mais altos prédios. O setor comercial e de serviços no bairro é muito pouco e o que se constata principalmente na principal rua do bairro é que padarias, farmácias, postos de gasolina, instituições de ensino entre outros ficam localizados nas mediações tais como nos bairros Jardim São Paulo (Hipermercado Carrefour), bairro Anatolia (Shopping Sul, Supermercado Bemais e Farmácia Pague Menos) e na Cidade Universitária onde está localizado o Colégio Geo Sul, policlínicas e outros serviços.

“A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo.”
 (LEFEBVRE, 1999).



FIGURA 16 – Imagens da entrada e comércio do bairro em torno da via principal – Autor Michael Lopes



FIGURA 17 – Imagens de pontos estratégicos do comércio do bairro em torno da via principal – Autor Michael Lopes

De acordo com censo do IBGE de 2007 a população do bairro Bancários está em torno de 8.134 sendo 4.189 mulheres e 3.945 homens e a com uma contagem de 3.100 domicílios, sendo 153 prédios que contabilizam em 1.098 apartamentos, ou seja, o equivalente a mais de mil carros que estão sendo introduzidos.

Através do campo foi feito a contagem e a observação no local tendo como resultado vários contrastes entre as edificações e o local onde estão sendo construídas. Verificou-se que a maioria das novas construções é de médio porte e os mais altos estão localizadas na parte nordeste do bairro e próximo da Área de Preservação Permanente (APP).

O bairro Bancários nos últimos anos vem aumentando sua valorização na questão do uso do solo devido a proximidade ao centro e acesso ao litoral sul e também pela chegada e instalação de centros de serviços que antes só era possível através da locomoção para outros locais.



FIGURA 18 – Um dos maiores prédios e de grande porte localizado na parte norte do bairro Bancários – Autor Michael Lopes

Inicialmente ao desenvolvimento do estudo buscou-se nos órgãos públicos juntamente com requerimento adequado sobre a existência ou não de uma setorização por bairros e busca de dados complementares para a pesquisa. Houve dificuldade na coleta de dados em alguns órgãos devido ao seguinte fato de que não há uma separação de atividades e sim obras que vão sendo liberadas pela Prefeitura, sendo executadas de acordo com as condições e urgência que há em cada bairro.

Na busca de mapas foi feito através do site de internet da Prefeitura Municipal de João Pessoa e solicitada uma lista de obras feitas no bairro Bancários e verificando um número pequeno de pavimentação e manutenção de ruas e principais corredores do mesmo.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA
SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA
— DIRETORIA DE OBRAS —**

Obras Executadas nos Bancários

ÍTEM	OBRA	LOCAL	SITUAÇÃO
1	Construção da Praça da Paz	Bancários	Concluída
2	Muro de Arrimo em Pedra Argamassada p/contenção na Travessa São Paulo, 360 - Comunidade Vale do Timbó.	Bancários	Concluída
3	Reforma e Adequação de Salas p/Instalação do Centro de Referência da Cidadania Idália S. de Assis, localizado na R. Esmeralda Gomes Vieira.	Bancários	Concluída
4	Recuperação e Manutenção do Centro de Referência da Cidadania Idália S. de Assis, localizado na R. Esmeralda Gomes Vieira.	Bancários	Concluída
5	Construção do Centro de Referência em Educação Infantil - CREI, na Rua Antonio Dias Freitas - Timbó.	Bancários	Concluída
6	Recuperação da Pavimentação em CBUQ da Av. Sérgio Guerra	Bancários	Concluída
7	Reforma e Ampliação da E.M. Olívio Ribeiro Campos na Rua Esmeralda Gomes Vieira, 195.	Bancários	Concluída
8	Coberta da Quadra da EM Olívio Ribeiro Campos na Rua Esmeralda Gomes Vieira, 195.	Bancários	Concluída
9	Pavimentação em Paralelepípedos da Rua Maria Eliete C. Fabrício, trecho: R.Banc. Clóvis Moreno Gondim / R.Waldemar de Mesquita Accioly	Bancários	Concluída
10	Construção de Cozinha Comunitária, na Rua Antonio Dias de Freitas, s/n - Timbó.	Bancários	Concluída
11	Recuperação e Manutenção da EM Lions Tambaú na Rua Francisco F. Sousa, 31	Bancários	Concluída
12	Recuperação e Manutenção da EM Aruanda na Rua Eurídice Felix Cabral, s/n	Bancários	Concluída
13	Reforma e Ampliação da EM Aruanda na Rua Eurídice Felix Cabral, s/n	Bancários	Em andamento
14	Recuperação e Manutenção da EM Olívio Ribeiro Campos na Rua Esmeralda Gomes Vieira, 195	Bancários	Concluída

Tabela 01 - Obras Executadas no Bairro Bancários – Fonte: Secretaria de Infra Estrutura de João Pessoa (SEINFRA) - 2011



FIGURA 19 – Falta de pavimentação em algumas ruas do Bairro Bancários – Autor Michael Lopes

Na pesquisa de dados sobre a questão do transporte público, o STTRANS foi o órgão que mais se dispôs a ajudar e complementar a análise. Forneceram o mapa do bairro com as principais linhas de ônibus que circulam na área e feita uma entrevista com o diretor geral sobre a situação presente do bairro e quais medidas estão sendo estudadas e implantadas de instância para a melhoria da circulação de carros e ônibus nos principais corredores do Bairro Bancários.

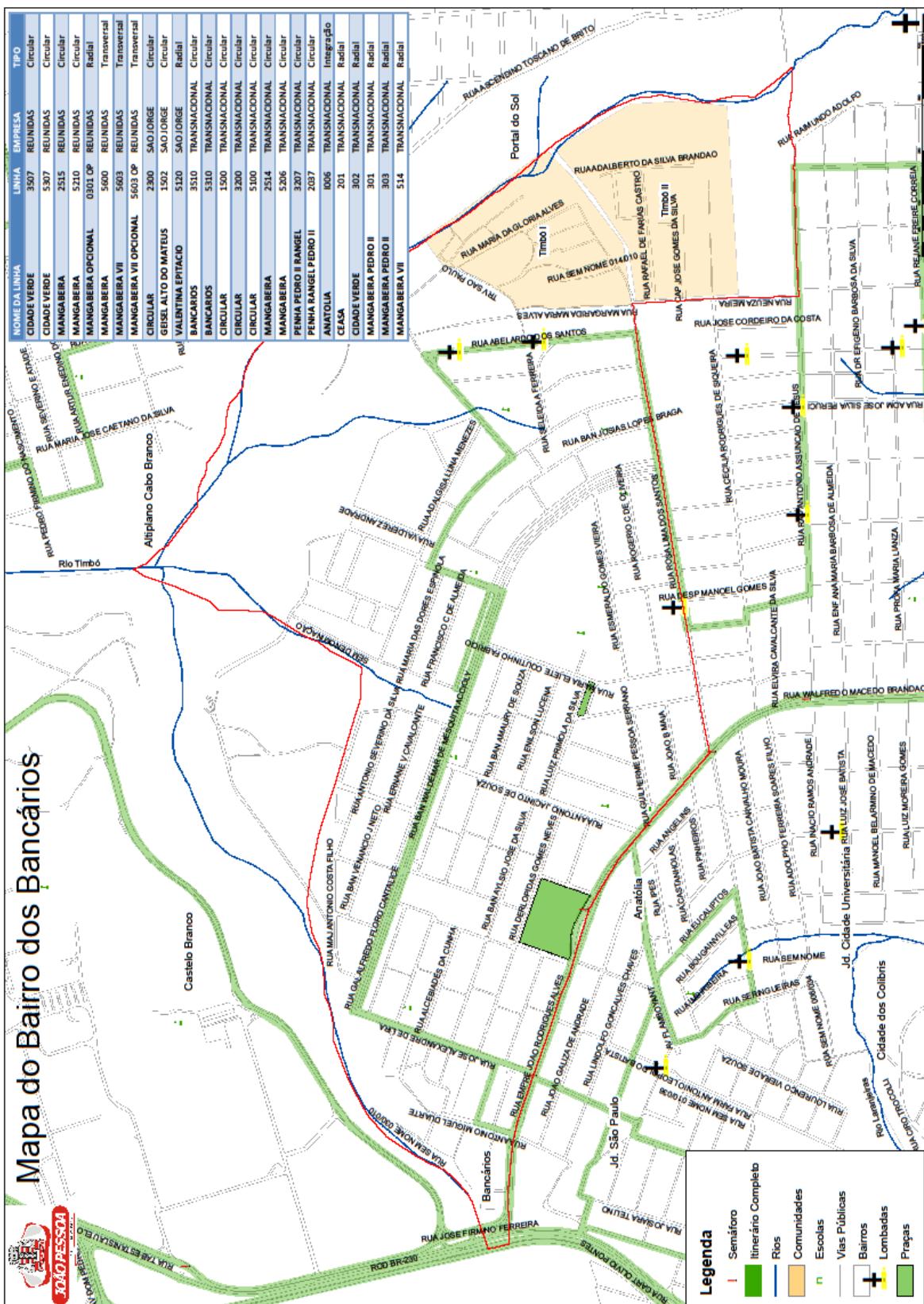


FIGURA 20 – Mapa da circulação dos ônibus no bairro Bancários – STTRANS (PMJP)

A entrevista em si focou sobre como melhorar a circulação de veículos no bairro, a relação custo-benefício, o aumento do percurso de ônibus que acarreta em gastos, a demora do percurso e finalizando sobre a verticalização na área em que um prédio comporta em média vinte carros e a parte comercial que muda frequentemente em entrada e saída de veículos.

O STTRANS foi realizando mudanças nos sentidos das ruas. Isso vinculado o estudo com outros órgãos já que para ter melhor circulação viária é preciso planejamento (SEPLAN), ter vias pavimentadas e bem sinalizadas (SEINFRA) entre outros.

Medidas que estão sendo feitas e desenvolvidas pelo STTRANS de curto prazo foi a implantação da Onda Verde, onde a sinalização dos semáforos em que o tempo dos mesmos é controlado no próprio órgão e de acordo com o número de congestionamento o tempo do sinal vermelho é reduzido para desafogar o trânsito. Estuda-se futuramente sobre a criação e implementação da via exclusiva de ônibus, ciclovias e até uma fiscalização maior e futuras mudanças de rotas no bairro Bancários.

De longo prazo estuda-se a possibilidade de abertura das três ruas como é conhecida popularmente a Rua Bancário Waldemar de Mesquita Accioly com saída no bairro Castelo Branco, mas está atualmente impossibilitada devido o parecer ambiental já que é uma área de preservação e também sobre o custo se vai realmente melhorar o fluxo de automóveis.



FIGURA 21 – Rua Bancário Waldemar de Mesquita Accioly – Autor Michael Lopes

O método da pesquisa foi basicamente a visualização do bairro, quais centros de serviço são existentes no local e por fim traçado um perfil através do crescente número de edificações existentes e os que estão em fase de serem inseridos para a população. Foi elaborada uma contagem de prédios para traçar uma perspectiva do aumento de veículos e conclusão de que a maioria da população residente do bairro faz uso do carro de forma indevida, utilizando transporte individual e também a questão sobre a necessidade de uma família/casa possuir mais que três automóveis. É necessário? Isso depois de muito estudo e reflexão foi estudado segundo a economista Tatiana Schor, o tema é abordado sob a ostentação versus utilidade em que “a sociedade em que se vive é uma sociedade em que se consome mais do que se apropria”. (SCHOR,1999)

A cidade e principalmente nas grandes vias de circulação atualmente é uma constante disputa entre os veículos e as pessoas em crescente aumento à medida que há o acúmulo da frota automotora.

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba, a frota de veículos contabiliza em 297.428 automóveis que representa 0,97% da frota total com dados referentes ao mês de fevereiro de 2011 como mostra a tabela a seguir:

FROTA DE VEÍCULOS - PARAÍBA

ANO	ESTADO	JOÃO	CAMPINA	CRESCIMENTO ANUAL
		PESSOA	GRANDE	
2000	257.279	100.427	47.508	
2001	283.963	108.930	52.298	10,37% 8,47% 10,08%
2002	309.929	117.053	57.206	9,14% 7,46% 9,38%
2003	336.333	124.884	61.509	8,52% 6,69% 7,52%
2004	361.153	131.573	66.173	7,38% 5,36% 7,58%
2005	390.967	139.650	71.154	8,26% 6,14% 7,53%
2006	434.681	151.805	77.881	11,18% 8,70% 9,45%
2007	487.763	167.336	85.423	12,21% 10,23% 9,68%
2008	553.945	186.896	94.968	13,57% 11,69% 11,17%
2009	623.737	207.868	104.274	12,60% 11,22% 9,80%
2010	709.628	234.014	115.014	13,77% 12,58% 10,30%

ANO 2011	ESTADO	JOÃO	CAMPINA	CRESCIMENTO COMPARATIVO JANEIRO/FEVEREIRO 2011
		PESSOA	GRANDE	
JAN	718.062	294.574	146.142	
FEV	726.026	297.428	147.318	1,11% 0,97% 0,80%

EVOLUÇÃO 2000 À 2010			EVOLUÇÃO 2000 Á FEVEREIRO 2011		
ESTADO	JOAO PESSOA	CAMPINA GRANDE	ESTADO	JOÃO PESSOA	CAMPINA GRANDE
176%	133%	142%	182%	196%	210%

Tabela 02 - Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN) – Fonte: Codata 2011

“A automobilização transforma-se em um suporte fundamental do individualismo moderno e o automóvel é seu suporte máximo: um objeto de culto.” (GIUCCI, 2004 apud SILVA, 2008, p.82)

O processo de urbanização tem gerado problemas que afetam diretamente as cidades. A ocupação do automóvel se observa em grande espaço devido à sua produção em massa e o desejo de possuir um veículo resultando em repercussões nas interações sociais diuturnas, notadamente alteradas pelos atritos e conflitos decorrentes do novo espaço, o tráfego/trânsito.

Segundo VASCONCELLOS a configuração do trânsito se configura desta forma: “os pedestres e motoristas – enquanto o primeiro deseja rapidez no trajeto, o que gera um conforto de regulamentação do espaço. Este conflito pode ser visualizado, por exemplo, quando se tenta instalar um semáforo veicular em áreas de grande movimento de pedestres: o semáforo, se respeitado, melhora a segurança dos pedestres, mas prejudica a fluidez dos veículos.” (VASCONCELLOS, 1999 apud ALCÂNTARA JR, 2008, p.103).



FIGURA 22 – Vista da via do Shopping Sul e o mau uso da faixa de pedestre – Autor Michael Lopes

O automóvel vai se configurando como o meio de transporte que se adapta as necessidades da vida na cidade que resulta em deslocamento mais fácil e livre aos seus usuários.

Para SILVA (2008) a questão de ter possuir um transporte individual particular “vem a se tornar um amalgama¹⁰ com a sociedade do relógio que impera na cidade, tornando o indivíduo adaptado as relações sociais que se ramificam e se revelam em compromissos – profissional, estudantil, religioso, etc. – e serviços de natureza variada”. (SILVA, 2008 p.74)

O transporte foi fundamental para o desenvolvimento de expansão de mercado, ou seja, um meio material social que permitiu ampliar a rede de contatos e trocas sociais, isso caracterizando o materialismo nas cidades do tipo ocidental.



FIGURA 23 – Rua Rosa Lima dos Santos, um dos principais corredores do Bairro Bancários e crescente expansão de mercado comercial e imobiliário – Autor Michael Lopes

¹⁰ Amalgama segundo o Dicionário Aurélio significa figurativamente a mistura de pessoas ou coisas heterogêneas.



FIGURA 24 – Delimitação e Classificação de Habitação Multifamiliar – Análise de Estudo através do Google Maps

Especulação e déficit imobiliário são componentes que comprometem a capacidade de gestão municipal em oferecer e implantar a infra-estrutura básica tais como saneamento, pavimentação, transporte público entre outros. Contudo, há uma constante modificação no seu tecido urbano.

“o resultado hoje observado da falta do liame entre o planejamento urbano e uma boa engenharia de tráfego se traduz atualmente nas contradições do uso do automóvel que aos poucos vai perdendo seu sentido primordial de ser um elemento de facilitação da vida urbana.” (SILVA, 2008)

A questão fundamental que fica é sobre a multiplicidade de escolhas em utilizar veículo se há tantos centros de serviços tão próximos e de fácil acesso para a população residente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Bairro Bancários atualmente configura-se desde o momento de criação como ponte de ligação entre o centro, praia e bairros da zona sul. A especulação imobiliária e introdução de centros de serviço fizeram com que a área estudada traduzisse na perspectiva em virtude da substituição de residências pela verticalização, o aumento do tráfego resultou na multiplicação de automóveis causando transtornos e desconforto na acessibilidade de trânsito no bairro.

A falta de um planejamento urbano eficiente na área, a compra desordenada de veículos e principalmente a comodidade de possuir carro próprio vem aumentando o número da frota automotora disputando com ônibus, motocicletas e outros meios de transportes nas ruas e avenidas do bairro estudado.

O trabalho desenvolvido dividiu-se em três partes para melhor entendimento complementado com fundamentação teórica, pesquisa de campo e levantamento fotográfico para com isso compreender a configuração do bairro Bancários e como o processo de formação, a valorização do espaço e a crescente especulação imobiliária revertem-se no aumento de carros na área.

A dificuldade na obtenção de dados e setorização por bairros nos órgãos públicos prejudicaram o andamento da pesquisa que poderia ter sido mais bem elaborada, mas, contudo foi possível elaborar um entendimento para a problemática estudada: o aumento de fluxo de automóveis no Bairro Bancários.

Com este estudo monográfico teve como resultado a verificação sobre a infra-estrutura no bairro Bancários, que, no entanto mostrou-se insuficiente. A falta de faixas exclusivas para o transporte coletivo que diminuiria o número de usuários do transporte individual, a falta de implantação de vias paralelas de escoamento são medidas cabíveis para aliviar o trânsito na área. Melhorias na pavimentação e sinalização em ruas próximas a avenida principal são um ponto chave para “atrair” veículos diminuindo, portanto o número de destes nos corredores principais.

A questão da comodidade, o fato de possuir um automóvel fez e faz com que há um número exorbitante de carros no bairro. O consenso da população em

utilizar cada vez mais o transporte coletivo e introdução de ciclovias são medidas fundamentais como alternativa de um bem estar para os moradores do bairro e adjacências.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA JR, José O. SELBACH, Jeferson Francisco (orgs). **Mobilidade Urbana em São Luis.** EDUFMA. São Luis. 2009.

ALCÂNTARA JR, José O. **Microsociologia da Sociabilidade na Mobilidade Urbana.** São Luis. 2008.

BRUTON, Michael J. **Introdução ao Planejamento dos Transportes** / Michael J. Bruton; tradução de João Bosco Furtado Arruda, Carlos Braune [e] Cesar Cals de Oliveira Neto. Editora Interciênciam e Editora da Universidade de São Paulo. Rio de Janeiro e São Paulo. 1979.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade.** 8^a Edição. Editora Contexto. São Paulo. 2005.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana.** 3^a Edição. Editora Paz e Terra. Rio de Janeiro. 1983.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Planejamento de Transportes e Estruturação Urbana: Possíveis Contribuições da Geografia para o Planejamento dos Transportes Públicos.** 2009.

CORBUSIER, Le. **Planejamento Urbano.** 3^a Edição. Editora Perspectiva. São Paulo. 2010.

_____. **Os Três Estabelecimentos Humanos.** 2^a Edição. Editora Perspectiva. São Paulo. 1979.

DANTAS, Aldo. **Monbeig e a Noção de Complexo Geográfico.**

DELOMO, Deynah. **O Processo de Urbanização do Bairro do Cristo Redentor – João Pessoa/PB.** João Pessoa. 2009.

GONÇALVES, Regina Célia. LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. LAVIERI, João. RABAY, Glória. **A Questão Urbana na Paraíba.** Ed. Universitária. João Pessoa. 1999.

- GRAÇA, José Alves. **Abairramento da Cidade de Cubatão**. Santos. 2009.
- LEFEVBRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Ed. UFMG. Belo Horizonte. 1999.
- OILVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma Contribuição aos Estudos sobre a Relação Transporte e Crescimento Urbano: O Caso de João Pessoa**. João Pessoa. 2006.
- ORRICO, Kesia da Costa. **O Solo Urbano do Bairro Bancários: A Questão da Especialização da Ocupação**. João Pessoa. 2004.
- PACHECO, Elsa. **Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: Expectativas, Intervenções e Resultantes**. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. GEDES. 2004.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Disponível em <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/>>, acesso em Julho, 2011.
- RAFAEL, Renata de Araújo. ARANHA, Thaís Regina Benevides Trigueiro. MENESES, Leonardo Figueiredo. SARAIVA, Alzira Gabrielle Soares. **Caracterização da Evolução do Município de João Pessoa/PB entre os anos de 1990 e 2006 com base em imagens orbitares de média resolução**. Natal. 2009.
- RAMALHO, Hélia de Fatima Eloi. PEREIRA, Ana Lúcia do Nascimento. SILVA, Márcia Viana da. **Destinação dos Resíduos Sólidos Domésticos no Bairro dos Bancários – João Pessoa/PB : Uma Proposta de Educação Ambiental**. João Pessoa.
- SANTOS, Luiz Eduardo Neves dos. **O Conceito Geográfico de Bairro: Algumas Reflexões**. Disponível em <<http://www.territoriogeograficoonline.com.br>>, acesso em Março de 2011.
- SANTOS, J.E.S.S. SOUZA, G.A. **Uma Análise do Espaço na Geografia dos Transportes dentro da Ciência geográfica**. Portugal. 2010.
- SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5^a Edição. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico-informacional.** 5^a Edição. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.

_____. **A Natureza do Espaço.** 4^a edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SCHOR, Tatiana. **O Automóvel e o Desgaste Social.** In Revista Perspectiva. Volume 13, Nº3. São Paulo. 1999.

SILVA, Lígia Maria Tavares da. **Forma Urbana e Cotidiano na Evolução de João Pessoa.** 1997.

SILVA, João Ricardo Costa. **Os Desafios para o Uso do Automóvel no Espaço Urbano de São Luís.** São Luís. 2008.

VALLE. Luiz Fernando do. **O Trânsito nas Grandes Cidades.** Disponível em <<http://www.blograizes.com.br/transito-grandescidades.html>>, acesso em Julho, 2010.