

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA – UFPB
CENTRO DE TECNOLOGIA – CT
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA E
AMBIENTAL – PPGEUA**

**PROCESSO DE PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DA CIDADE: UM ESTUDO
SOBRE OS ESTÁGIOS EVOLUTIVOS AO LONGO DOS ESPAÇOS
ESTRUTURADOS PELO CORREDOR DA AVENIDA DOM PEDRO II, JOÃO
PESSOA, PARAÍBA**

ANA GOMES NEGRÃO

**João Pessoa – Paraíba
Março, 2012**

ANA GOMES NEGRÃO

**PROCESSO DE PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DA CIDADE: UM ESTUDO
SOBRE OS ESTÁGIOS EVOLUTIVOS AO LONGO DOS ESPAÇOS
ESTRUTURADOS PELO CORREDOR DA AVENIDA DOM PEDRO II, JOÃO
PESSOA, PARAÍBA**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Engenharia Urbana e Ambiental, no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, área de concentração: Ambiente Urbano, do Centro de Tecnologia da Universidade Federal da Paraíba.

Orientador: Prof. Dr. José Augusto R. da Silveira.

**João Pessoa – Paraíba
Março, 2012**

N385p Negrão, Ana Gomes.
Processo de produção e reprodução da cidade: um estudo sobre estágios evolutivos ao longo dos espaços estruturados pelo corredor da Avenida Dom Pedro II / Ana Gomes Negrão.- João Pessoa, 2012.
134f. : il.
Orientador: José Augusto R. da Silveira
Dissertação (Mestrado) – UFPB/CT
1. Engenharia Urbana e Ambiental. 2. Espaço intraurbano. 3. Corredor de transporte. 4. Histórico de produção.

UFPB/BC

CDU: 62:711(043)

ANA GOMES NEGRÃO

**PROCESSO DE PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DA CIDADE: UM ESTUDO
SOBRE OS ESTÁGIOS EVOLUTIVOS AO LONGO DOS ESPAÇOS
ESTRUTURADOS PELO CORREDOR DA AVENIDA DOM PEDRO II, JOÃO
PESSOA, PARAÍBA**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Engenharia Urbana e Ambiental, no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, área de concentração: Ambiente Urbano, do Centro de Tecnologia da Universidade Federal da Paraíba.

**Orientador: Dr. José Augusto R. da
Silveira.**

Dissertação aprovada em: 30 de março de 2012

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. José Augusto R. da Silveira – Universidade Federal da Paraíba

Profa. Dra. Solange Maria Leder – Universidade Federal da Paraíba

Profa. Dra. Livia Izabel Bezerra de Miranda – Universidade Federal de Campina



Grande

Dra. Luciana de Andrade dos Passos

Cidades armadas por uma nova trama de circuitos de transporte e comunicação, que se rasgam em todas as direções. Um estilhaçamento que as converte num amálgama de áreas desconectadas. Sendo o espaçamento e a desmaterialização, mecanismos da sua expansão, que ao avançar, deixa um vácuo atrás de si.

(PEIXOTO, 2004)

Aos meus pais, Francisco e Cristina
Ao meu irmão, Pedro
Ao meu companheiro, Dimitri
Aos sempre amigos, Susi, Dinho, Lulu, Alex e Mingo
Às cidades, paisagens contemporâneas

AGRADEÇO

A Deus;

À minha família;

A Dimitri;

Aos amigos;

Ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental;

Ao CNPQ;

Ao Professor Dr. José Augusto R. da Silveira;

Aos professores do Departamento de Arquitetura;

Aos colegas de curso, em especial à amiga Adeilsa Siqueira;

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, colaboraram com esta pesquisa.

RESUMO

Esta dissertação resulta da pesquisa cujo objetivo foi de investigar o histórico de evolução do tecido urbano do setor sudeste de João Pessoa – PB, a partir de um vetor de expansão intraurbana, o corredor da Avenida Dom Pedro II e os bairros que se localizam em seu entorno imediato. O recorte espacial englobou desde o bairro da Torre até o conjunto Mangabeira, território localizado no final do seu último trecho, no período que se inicia em finais da década de 1930 – com o surgimento da Torre, primeiro bairro a influenciar diretamente no corredor –, seguindo até a contemporaneidade – ano de 2011. A análise apóia-se no “modelo da lógica evolutiva de um tecido urbano”, proposto por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), e é complementada pelo estudo da dinâmica de segregação intraurbana, elaborado por Corrêa (1989). Os resultados obtidos foram apresentados segundo a metodologia principal adotada, e mostram que esse setor da cidade, formou-se a partir de investimentos da esfera federal, com ênfase nos conjuntos habitacionais populares. Atualmente, esse espaço intraurbano concentra 20% da população da cidade, de média e baixa renda, reflexo do modelo de ocupação adotado, que foi imposto pelo Estado.

Palavras-chave: espaço intraurbano, corredor de transporte, histórico de produção.

ABSTRACT

This dissertation results from research whose objective was to investigate the evolution process of the urban expansion of the southeastern sector of the city of João Pessoa – PB, from a vector of urban expansion, the corridor of Avenida Pedro II and the areas located in its immediate surroundings. The spatial area encompassed from the neighborhood of the Torre until Mangabeira, area located at its end, the period that begins in the late 1930s – with the emergence of the Torre, the first district to directly influence the corridor – until the year of 2010. The analysis relies on the "model of the evolutionary logic of an urban expansion" by Castex, Depaule and Panerai (1980, 2005, 2006), and is complemented by the study of the dynamics of urban segregation, proposed by Corrêa (1989). The results were presented according to the principal methodology adopted, and show that this sector of the city, was structured from investments in federal government, with emphasis on public housing. Currently, this urban space concentrates 20% of the population of the town of middle and low income, reflecting the occupation model adopted, which was imposed by the state.

Keywords: urban space, transport corridor, production history.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Mapa do estado da Paraíba com destaque em vermelho para João Pessoa.	18
Figura 02: Limites do município de João Pessoa. As setas indicam o território de possível expansão da cidade.	18
Figura 03: Principais corredores de transporte de João Pessoa.	19
Figura 04: Ilustração do município de João Pessoa com o objeto empírico de análise destacado.	20
Figura 05: Mapa esquemático do corredor objeto empírico de estudo, com as vias que o compõem destacadas.	21
Figura 06: Esquema da interação entre a forma física do tecido urbano e as questões sociais existentes na cidade.	26
Figura 07: Modelo de setores segundo Hoyt (1939).	34
Figura 08: Esquemas analíticos das lógicas evolutivas do tecido urbano. (A) Superação de Limites; (B) Crescimento; (C) Combinação e conflitos.	43
Figura 09: Esquema do modelo periférico de expansão (1989).	47
Figura 10: Abastecimento de água na Cidade da Parahyba em 1912, em destaque, as seis principais ruas da cidade que receberam o abastecimento de água.	53
Figura 11: Rua João Machado em 1920.	53
Figuras 12 e 13: Plano de Saturnino de Brito – a esquerda – com a proposta de arruamentos destacada – a direita.	55
Figura 14: Início da Abertura da Avenida Epitácio Pessoa.	57
Figura 15: Vista aérea da Lagoa no período do governo de Guedes Pereira.	58
Figura 16: Praça da Independência.	59
Figura 17: Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, 1932.	61
Figura 18: Finalização das obras da Avenida Epitácio Pessoa no governo de Argemiro de Figueiredo.	62
Figura 19: Vista aerea da cidade de João Pessoa tomada a partir da Lagoa do Parque Sólon de Lucena, com destaque para a Avenida Getúlio Vargas e Avenida Epitácio Pessoa.	62

Figura 20: Localização do bairro da Torre em 1940.	65
Figura 21: Exemplo das primeiras tipologias inseridas no bairro da Torre, final da década de 1940.	66
Figura 22: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa durante a década de 1950, com o bairro da torre em destaque.	67
Figura 23: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa em princípios da década de 1960, com os seus limites indicados.	68
Figura 24: Ilustração do anel rodoviário na malha urbana de João Pessoa durante a década de 1960.	69
Figura 25: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa na década de 1960, com destaque para o anel rodoviário em amarelo.	71
Figura 26: Planta de localização do Campus Universitário, década de 1950.	72
Figura 27: Campus Universitário no início da sua implantação, década de 1960, com os blocos de engenharia na parte inferior da imagem.	73
Figura 28: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1960, com a implantação do Campus Universitário.	74
Figura 29: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa no final da década de 1960, com a primeira fase do conjunto Castelo Branco.	80
Figuras 30 e 31: Vista aérea do conjunto São Rafael I.	81
Figura 32: Mapa esquemático do estágio de superação de limites.	86
Figura 33: Distribuição dos conjuntos habitacionais populares durante o período de 1968 até 1986, com a produção do BNH no setor sudeste demarcada em amarelo.	90
Figura 34: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1980, com a inserção dos conjuntos Bancários e Anatolia.	93
Figura 35: Croqui da Fazenda Mangabeira de Propriedade do Estado Paraíba, com destaque para a área loteada em 1979.	94
Figura 36: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1980, com a inserção do conjunto mangabeira.	96
Figura 39: Esquematisação dos crescimentos secundários.	97
Figura 38: Vista panorâmica de Mangabeira, na ocasião da entrega.	98
Figura 39: Centro e os principais corredores de transportes da cidade, estipulados	

pelo GEIPOT, com o corredor da Avenida Dom Pedro II destacada em azul.	102
Figura 40: Mapa esquemático do estágio de crescimento.	103
Figura 41: Eixos de expansão em João Pessoa. A área demarcada pela cor amarela indica o setor sudeste.	106
Figura 42: Mangabeira VII em 1991.	108
Figura 43: Mapa esquemático da malha urbana da cidade de João Pessoa, com a inserção dos loteamentos Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária no setor sudeste, durante a década de 1990.	110
Figura 44: Tipologia predominante nas áreas próximas à UFPB.	111
Figura 45: Mapa esquema destacando a linha profunda de expansão do setor sudeste, representada pelo corredor da Avenida Dom Pedro II.	117
Figura 46: Estágio de superação de limites.	119
Figura 47: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.	119
Figura 48: Estágio de crescimento.	120
Figura 49: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.	120
Figura 50: Estágio de combinação e conflitos.	121
Figura 51: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.	121
Figura 52: Setor da classe de médio e baixo <i>status</i> , com destaque para a renda da população residente nos territórios localizados após a UFPB.	122
Figura 53: Síntese do perfil do histórico de produção do setor sudeste de João Pessoa.	128

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Área e população dos bairros que compreendem o objeto empírico de análise desta pesquisa.	22
Tabela 02: Tabela referente aos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH, no período de 1968 a 1974.	82
Tabela 03: Total de unidades habitacionais produzidas no setor sudeste durante a segunda metade da década de 1970.	83
Tabela 04: Comparativo referente à produção do BNH em João Pessoa – 1968/1986 – entre os territórios situados a sudeste e os demais territórios da cidade.	91
Tabela 05: Conjuntos habitacionais populares: Bancários, Anatólia e Mangabeira.	92
Tabela 06: Etapas do conjunto Mangabeira, financiadas pelo BNH, durante a década de 1980.	95
Tabela 07: Comparativo da população residente nos bairros que compreendem o objeto empírico de análise e seu comparativo com a cidade de João Pessoa.	113
Tabela 08: Uso e ocupação do solo ao longo do corredor da Avenida Dom Pedro II.	114

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGLURB: Aglomerados Urbanos

BNH: Banco Nacional de Habitação

CAIXA: Caixa Econômica Federal

CEHAP: Companhia Estadual de Habitação Popular

COHABs: Companhias de Habitação

COHEP: Cooperativa Habitacional do Estado da Paraíba

DVOP: Diretoria de Viação de Obras Públicas

FAC: Fundação de Ação Comunitária

FCP: Fundo da Casa Popular

FGTS: Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

GEIPOT: Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes

IAP: Instituto de Aposentadorias e Pensões

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INOCOOP: Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais

PMJP: Prefeitura Municipal de João Pessoa

LAURBE: Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado

PGT: Pólo Gerador de Tráfego

SBPE: Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos

SFH: Sistema de Financiamento de Habitação

STTRANS: Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

UFPB: Universidade Federal da Paraíba

SUMÁRIO

1. Capítulo I: Introdução	15
1.1. Objeto empírico de análise	17
1.2. Objetivos da pesquisa	22
1.2.1. Objetivo geral	22
1.2.2. Objetivos específicos	22
1.3. Hipótese da pesquisa	22
1.4. Estrutura da dissertação	24
2. Capítulo II: Aporte Conceitual	25
2.1. A prática e lógica evolutiva do espaço intraurbano	26
2.2. Os elementos morfológicos do tecido urbano	28
2.3. A dinâmica do espaço intraurbano	29
2.4. A segregação socioespacial	32
2.5. A expansão do centro principal	35
3. Capítulo III: Metodologia	40
3.1. Modelo da lógica evolutiva de um tecido urbano, elaborado por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006)	42
3.1.1. Estágios da lógica evolutiva de um tecido urbano	42
3.1.2. Elementos Reguladores	44
3.2. A dinâmica de segregação intraurbana – CORRÊA (1989)	46
3.3. Etapas da pesquisa	47
4. Capítulo IV: Início do Processo de Urbanização Acelerado na Cidade de João Pessoa/PB – 1920/finais de 1950	49
4.1. As primeiras medidas de reforma urbana	51
4.2. As reformas urbanas e as primeiras intervenções cirúrgicas	56
4.3. As reformas urbanas e as intervenções cirúrgicas a partir da década de 1920	57
4.4. O início da década de 1930 e o Plano de Nestor de Figueiredo	60
4.5. A consolidação da expansão de João Pessoa ao litoral	61
5. Capítulo V: Estágio de Superação de Limites: A Metamorfose e a Prática do Espaço Intraurbano – finais de 1930 a finais de 1970	64
5.1. O anel rodoviário	68
5.2. O Campus Universitário	72
5.3. Os conjuntos habitacionais populares	75
5.3.1. O Banco Nacional de Habitação – BNH	75
5.3.2. O Conjunto São Rafael – atual bairro do Castelo Branco	79
5.4. Considerações finais sobre o Estágio de Superação de Limites	83

6. Capítulo VI: Estágio de Crescimento: Os Conjuntos Habitacionais e a Periferização Planejada de João Pessoa – 1980	87
6.1. A produção do BNH no setor sudeste de João Pessoa	89
6.2. Os conjuntos habitacionais Bancários, Anatólia e Mangabeira	92
6.3. Os efeitos da produção dos territórios a sudeste de João Pessoa no corredor da Avenida Dom Pedro II	100
6.4. Considerações finais sobre o Estágio de Crescimento	102
7. Capítulo VII: Estágio de Combinação e Conflitos – 1990/2010	105
7.1. Adensamento habitacional	107
7.2. Adensamento populacional	112
7.3. O desdobramento da área central	113
7.4. A segregação socioespacial	115
7.5. Considerações finais sobre o Estágio de Combinação e Conflitos	122
8. Capítulo VIII: Considerações Finais	123
7. Referências Bibliográficas	127

INTRODUÇÃO

Apreender uma cidade não é simples, sobretudo porque cada época deposita sua marca sobre aquela das gerações precedentes (PANERAI, 2006). Para Maia (2005), as formas apresentadas pelas cidades refletem as organizações sociais, as estruturas políticas e econômicas e o modo de vida dos seus habitantes, sendo a sua morfologia construída, com maior frequência, a partir de necessidades, de vontades e decisões políticoeconômicas. Essa afirmação pode ser complementada por Castex et al (2005) quando apontam que a cidade e a sua inserção no território geográfico – a forma, o desenho de suas vias, a organização do seu tecido, *et coetera* – não é independente dos grupos sociais que a produzem, que nela vivem e que a transformam.

Os autores supracitados ainda comentam que realizada uma leitura morfológica, serão encontradas as marcas das práticas e produção da cidade pelos seus habitantes e as suas materializações nos espaços livres e no ambiente construído, pois as disposições materiais as quais compreendem o contexto, o suporte ou o estímulo para as ações dos indivíduos e a vivência do cotidiano são também produtos dessas práticas. Em relação à produção da cidade, Panerai (2006) observa que são vários os agentes responsáveis pela construção da sua morfologia: o Estado, os operários, os empresários, os proprietários imobiliários, os construtores, os comerciantes, os técnicos, os movimentos sociais que lutam por moradia, *et coetera*.

Em uma análise do histórico das práticas que se refletem na metamorfose do tecido urbano, Maia (2005) afirma que no Século XX, as intervenções urbanas passaram a ocorrer de maneira mais intensa e, por conseguinte, a produzir transformações no uso dos seus territórios, e portanto, na vida cotidiana dos seus habitantes. Esta informação pode ser complementada quando Panerai (2006, p.11) coloca que a urbanização da segunda metade desse século modificou “radicalmente” a paisagem urbana, através das alterações no volume das edificações, dos modos de implantação, das técnicas utilizadas e das disposições e dimensões dos espaços livres, que começaram a indicar uma ruptura temporal e espacial mais veloz.

O autor ainda afirma que as urbanizações recentes partiram a escapar das lógicas das cidades tradicionais e a desafiar os meios de análise que foram elaborados para explicá-las. Em face de tal complexidade, um primeiro objetivo que poderia ser consignado à análise urbana contemporânea, seria o de contribuir para a compreensão da cidade, “pelo simples prazer de uma (re)descoberta, de uma comparação, de um croqui, de um passeio” (IBIDEM, 2006, p.11).

Quanto à contemporaneidade, Lapa, Ribeiro e Silveira (2007) colocam que as cidades representam as paisagens resultantes do jogo de interesse dos atores que interagem no espaço intraurbano, e podem se desenvolver em estágios evolutivos, de modo que, para compreendê-los, deve-se retomar o seu passado.

Dentro desse contexto, Panerai (2006, p.14) coloca que ao se debater sobre a cidade contemporânea e seus produtos, não se pretende propor uma nova terminologia para designá-la, “deve-se continuar a chamá-la de cidade, pois é notório que essa cidade não é menos urbana que aquela do passado, apenas a sua urbanidade é de outra ordem” e se transforma com outra velocidade.

Diante dessas colocações, o sentido da presente pesquisa é contribuir para apreensão dos recortes tempo-espaço – estágios evolutivos – inerentes à dinâmica interna da cidade.

1.1. Objeto empírico de análise

O objeto empírico de análise desta pesquisa localiza-se em João Pessoa, capital do estado da Paraíba, região Nordeste do Brasil. O município possui uma malha urbana de 211,474 km², onde se distribui uma população de 723.525 habitantes (IBGE, 2010). A Fig. 01 ilustra a localização de João Pessoa no estado da Paraíba.

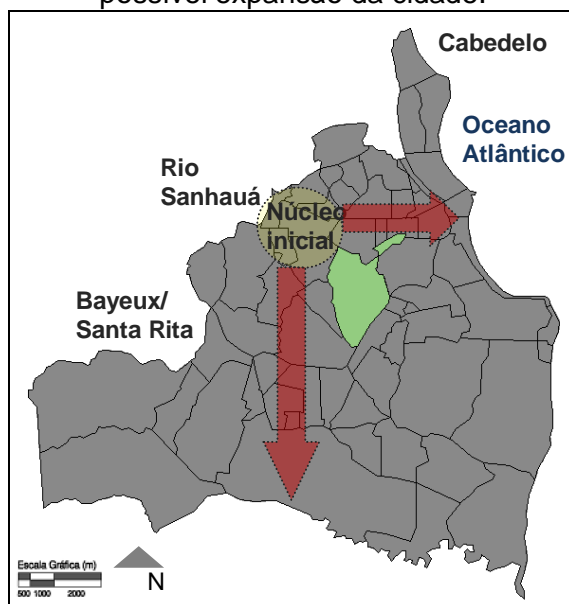
Figura 01: Mapa do estado da Paraíba com destaque em vermelho para João Pessoa.



Fonte: Guianet *apud* Castor, 2010.

A evolução da malha urbana de João Pessoa, desde o período de definição das suas primeiras ruas, até a sua atual composição, obedeceu a um desenho urbano imposto pela sua localização geográfica – entre o Rio Sanhauá e o Oceano Atlântico –, que limitou o seu território de expansão, tornando-o restrito a um ângulo de aproximadamente 90 graus na direção predominante sul (ARAÚJO; SOUSA, 2011), como apresentado na Fig.02.

Figura 02: Limites do município de João Pessoa. As setas indicam o território de possível expansão da cidade.

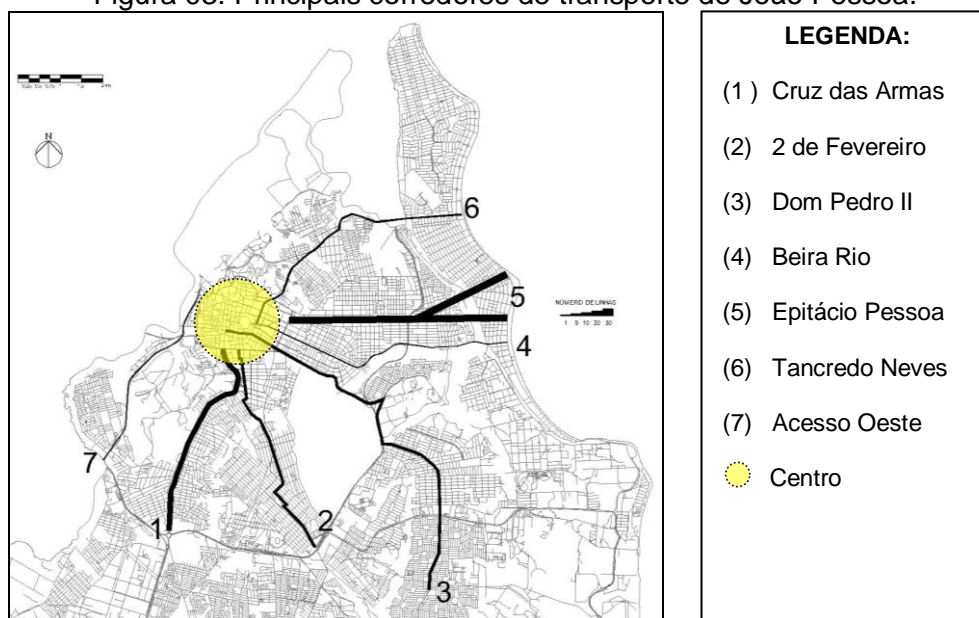


Fonte: Ana Negrão, 2011.

A morfologia de um espaço intraurbano é determinada, de forma primordial, a partir de seus espaços livres e públicos (DEL RIO, 1990). Esses elementos constroem linhas de deslocamento, que podem ser vistas como fator de integração, aproximação ou exclusão socioespacial. Em João Pessoa, estas linhas formaram-se a partir da abertura dos corredores de transporte, que foram fundamentais para a expansão da sua malha urbana, onde se determinou a concentração das classes sociais em área específicas, ampliando a dinâmica da segregação socioespacial na cidade (LAPA; RIBEIRO; SILVEIRA, 2007).

Esses eixos viários estabeleceram-se a partir do bairro do Centro, que se coloca de forma excêntrica em relação aos demais territórios da cidade e funciona como ponto focal irradiador da sua expansão urbana, como exposto na Fig. 03. Essa relação – corredor/Centro – levou a formação de eixos rádio-concêntricos, em função do centro, resultantes das possibilidades e das intenções de ocupação do espaço intraurbano, resultando em distintos setores de João Pessoa, atualmente estruturados por esses corredores de transporte, que concentram específicas classes sociais em suas áreas de influência (SILVEIRA, 2001).

Figura 03: Principais corredores de transporte de João Pessoa.

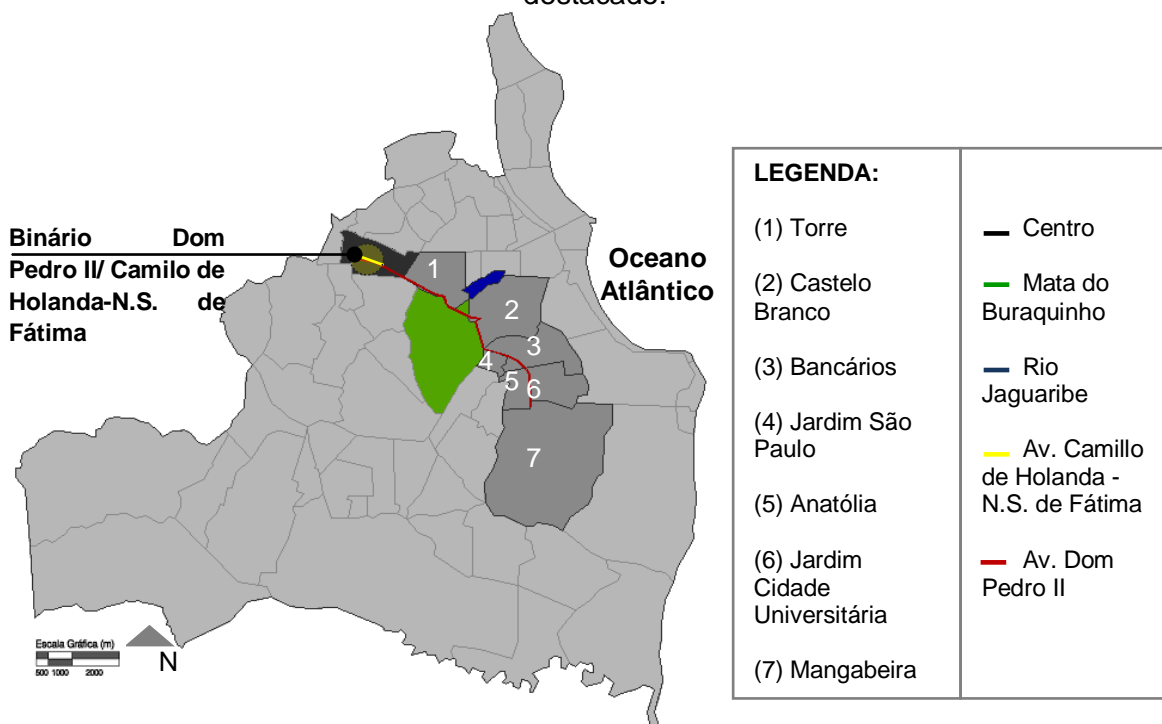


Fonte: Castro, 2011.

Dentro desse contexto, esta pesquisa investigou o histórico de produção e apropriação do espaço intraurbano localizado no setor sudeste de João Pessoa.

O objeto empírico de análise compreendeu o corredor de transporte da Avenida Dom Pedro II e os bairros situados em seu entorno imediato – Torre, Castelo Branco, Bancários, Jardim São Paulo, Anatolia, Jardim Cidade Universitária e Mangabeira –, como exposto na Fig. 04.

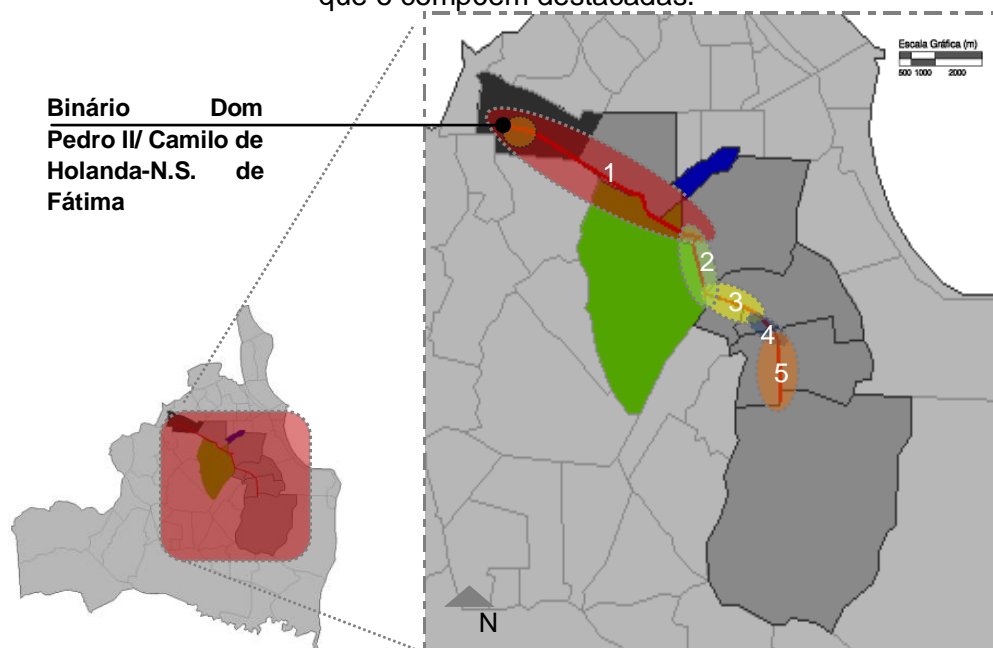
Figura 04: Ilustração do município de João Pessoa com o objeto empírico de análise destacado.



Fonte: PMJP, 2000, adaptado pela autora, 2011.

Quanto à definição de corredor de transporte, Ferraz e Torres (2004) colocam que ele é gerado pela superposição da via mais importante e de maior capacidade com as linhas convencionais independentes – que dão continuidade a ela. O corredor da Avenida Dom Pedro II possui uma extensão de aproximadamente 7,5 km e é formado pelas seguintes vias: Avenida Dom Pedro II (1) – principal e de maior capacidade –, contorno viário da UFPB (2), Rua Empresário José Rodrigues Alves (3), Rua Bancário Sérgio Guerra (4) e Rua Walfredo Macedo Brandão (5) e, pelo binário que faz com as Avenidas Camillo de Holanda e Nossa Senhora de Fátima – ainda nos espaços do Centro –, como pode ser observado na Fig. 05.

Figura 05: Mapa esquemático do corredor objeto empírico de estudo, com as vias que o compõem destacadas.



Fonte: PMJP, 2000, adaptado pela autora, 2011.

Silveira (2001) observou que esse eixo viário representa um elemento importante na dinâmica históricoespacial de João Pessoa, funcionando como a principal ligação entre o Centro e o setor sudeste e concentrando as classes de média e baixa renda. A Tabela 01 apresenta a situação atual referente à área e a população dos bairros que compreendem o objeto empírico de análise desta pesquisa.

Tabela 01: Área e população dos bairros que compreendem o objeto empírico de análise desta pesquisa.

BAIRROS DO OBJETO EMPÍRICO DE ANÁLISE		
NOME	Área (ha)	População 2010 (habitantes)
Torre	213,80	15.193
Castelo Branco	337,60	11.642
Bancários	223,60	11.863
Jardim São Paulo	38,30	4.530
Anatólia	18,20	1.162
Jardim Cidade Universitária	235,20	21.425
Mangabeira	1.069,60	75.988
TOTAL	2.136,30	141.803

Fonte: IBGE 2010, adaptado pela autora, 2011.

O recorte temporal iniciou-se em finais da década de 1930 – com o surgimento da Torre, primeiro bairro a influenciar diretamente no corredor –, e segue até a contemporaneidade – ano de 2011.

1.2. Objetivos da pesquisa

1.2.1. Objetivo geral

Esta pesquisa teve como objetivo geral, investigar o histórico de evolução do tecido urbano do setor sudeste de João Pessoa/PB, a partir de um vetor de expansão intraurbana, estruturado pelo corredor da Avenida Dom Pedro II e pelos bairros que se localizam em seu entorno imediato.

1.2.2. Objetivos específicos

Traçar o perfil do histórico evolutivo da área analisada, a partir do modelo da lógica evolutiva de um tecido urbano, elaborado por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006);

Analisar o processo de formação e transformação do traçado, do uso e da ocupação do solo da área em estudo;

Investigar os principais agentes que influenciaram na expansão do corredor de transporte referente ao objeto empírico de análise e no crescimento das suas áreas adjacentes;

Destacar as interfaces existentes entre o corredor de transporte estudado e o seu entorno imediato.

1.3. Hipótese da pesquisa

A metamorfose do espaço intraurbano é um dos temas de abordagens recentes, que procuram caracterizar a sua evolução e a sua relação com as atividades humanas, a partir de uma análise histórica, do seu uso cotidiano e das possibilidades que as suas configurações espaciais oferecem. Quando ocorrem,

as interações não acontecem simplesmente porque as cidades são ocupadas diversa e diacronicamente, mas também, em função da sua relação com as leis e propriedades territoriais e dos seus arranjos intraurbanos, sendo o espaço livre de circulação, um dos elementos morfológicos mais permanentes da cultura urbana, que se articula com as classificações estabelecidas pela dinâmica e pelas práticas socioespaciais (SILVEIRA, 2004).

Sampaio (1999) observou que historicamente a evolução dos espaços livres de circulação influencia na configuração e imagem das cidades, desempenhando uma importante função na sua lógica de produção e consumo e, interfere sobretudo no valor do solo e no referencial simbólico dos lugares. Afirma ainda que, o sistema viário é um dos elementos mais marcantes e estruturais do espaço intraurbano, onde uma intervenção pode alterar não só a forma da sua “estrutura superficial”, mas alcançar a sua “estrutura profunda” em vários níveis, como, acessibilidades, custo do solo, polarizações de atividades, segregação de usos, qualidade ambiental, *et coetera*.

Em relação a essa temática, Del Rio (1990) coloca que esse elemento morfológico é essencial para a construção de um tecido urbano, caracterizando-se não apenas por definir os sistemas de infraestrutura e as linhas de acessibilidade da cidade, mas também por ser o componente mais forte na orientação dentro do assentamento e na cognição de sua imagem, como comprovam os estudos teóricos apresentados no Capítulo II.

Quanto a malha urbana de João Pessoa, Oliveira (2006), Ribeiro e Silveira (2008), colocam que a maioria dos seus principais corredores de transporte foram abertos com a finalidade de estruturar suas áreas adjacentes. Os autores ainda ressaltam que o corredor da Avenida Dom Pedro II constitui-se um dos espaços livres de circulação mais identificadores da formação do tecido da cidade, caracterizando-se pela fragmentação da paisagem produzida através da segregação imposta às classes de média e baixa renda.

A partir da constatação de que o corredor de transporte objeto empírico de análise apresenta-se como um dos principais eixos viários que estruturam a malha urbana de João Pessoa, interligando o setor sudeste ao bairro do Centro,

partiu-se da hipótese de que ele estruturou os territórios localizados em seu entorno imediato.

1.4. Estrutura do trabalho

Esta dissertação está estruturada em oito capítulos. O Capítulo I refere-se à apresentação do objeto empírico de análise, dos objetivos da pesquisa, da hipótese inicial e da estrutura do trabalho.

O Capítulo II focou nos conceitos que buscaram respaldar este estudo. Destaca a temática da prática e lógica de produção de um espaço intraurbano, a definição dos elementos que caracterizam a sua configuração espacial e as questões relacionadas à dinâmica da cidade. A dissertação prossegue com o Capítulo III, que abordou os modelos e estudos adotados: o modelo da lógica evolutiva de um tecido urbano, proposto por Castex, Depaule e Panerai (1980, 2005; 2006) e o estudo da dinâmica de segregação intraurbana, elaborado por Corrêa (1989).

O Capítulo IV concerne à contextualização histórica relacionada ao início do processo de urbanização acelerado de João Pessoa, que abrange o recorte temporal da primeira metade do século XX, focando em um levantamento de dados que delineou as principais medidas de reforma urbana na cidade, com destaque para as relacionadas à urbanização da Lagoa.

Os Capítulos V, VI e VII abordam os resultados obtidos referentes à hipótese e aos objetivos propostos, apresentados de acordo com o método principal adotado, que norteou a análise do histórico de produção do setor sudeste de João Pessoa, a partir da investigação de três estágios evolutivos de um tecido urbano – superação de limites, crescimento e combinação e conflitos.

O Capítulo VIII refere-se às considerações finais sobre a pesquisa realizada.

CAPÍTULO II

APORTE CONCEITUAL

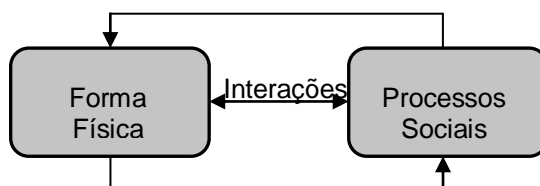
Este Capítulo aborda os conceitos que buscam respaldar as questões propostas no presente trabalho. Para isto, realizou-se uma pesquisa bibliográfica referente aos elementos morfológicos, a prática e a dinâmica que permeiam o espaço intraurbano.

2.1. A prática e lógica evolutiva do espaço intraurbano

A lógica evolutiva de um tecido urbano relaciona-se com as razões físicas e sociais para que resulte uma determinada prática de produção da cidade. Comumente, essas razões podem associar-se às forças impulsionadoras, a exemplo da atração exercida por sítios de amenidades e por certas localizações urbanas, que determinam a articulação entre os elementos morfológicos da estrutura da cidade – sítio geográfico, vias, praças, parcelamentos, *et coetera*. Esse processo pode definir estágios de ocupação, articulados ao processo de evolução urbana, através de propriedades territoriais e de leis socioespaciais (CASTEX; DEPAULE; PANERAI, 1980; 2005; 2006).

Castex et al (2005, p.124) refletem sobre esse tema com a seguinte colocação, “poderíamos chamar a prática do espaço de ‘o espaço da prática’, ou alternativamente, como o espaço é utilizado na prática”, e afirmam que a investigação do histórico daquelas razões pode contribuir para o entendimento da metamorfose da malha urbana, colocando que a forma física resultante e os processos sociais estão diretamente relacionados, como esquematizados por Gebauer (1981) e ilustrado na Fig. 06:

Figura 06: Esquema da interação entre a forma física do tecido urbano e as questões sociais existentes na cidade.



Fonte: Gebauer, 1981 *apud* Borges e Krafta, 1997 – adaptado pela autora, 2011.

Para Souza (2001), a disposição do espaço intraurbano traduz as relações conflitantes entre o capital e o trabalho, condicionado não somente no sentido material, mas nas relações de poder projetadas territorialmente e nas práticas socioespaciais inscritas no espaço. Desse modo, o autor afirma que o espaço representa um componente dialeticamente definido dentro de uma economia política que explica a sobrevivência do capitalismo atual, característico da cidade contemporânea.

Portanto, a análise do espaço intraurbano deve considerar os seguintes pontos: a dimensão física – propriedades territoriais –, que pode ser identificada a partir das características específicas do sítio geográfico, dos demais elementos da morfologia e da expansão urbana; e a dimensão socioespacial, que se associa com as forças impulsionadoras da evolução urbana, como as questões da localização, da direção de expansão, das amenidades, *et coetera* (SILVEIRA, 2001). Esta dimensão pode ser descrita como sistemas espaciais e simbólicos que são sustentados por hábitos ou agrupamentos de costumes, correspondentes a algumas formas de sociabilidade referentes às redes sociais e as culturas regionais e nacionais (LEFEBVRE, 1999).

Em relação a esse assunto, deve-se ressaltar os estudos de Lefebvre (1990), que se relacionam com os produtores da cidade. O autor colocou que os espaços citadinos crescem em um ritmo intenso, havendo uma necessidade de reestruturação e planejamento, estando compreendidos no contexto da dinâmica do processo capitalista de produção discutido por Marx (1982), em uma perspectiva entendida como espaço de produção, consumo e reprodução da força de trabalho. Essa questão também foi discutida por Capel (1983), que fez a seguinte colocação,

En una sociedad capitalista, la ciudad y el espacio en general, no pertenecen a sus habitantes y no son modelados en función de sus habitantes, sino de acuerdo con los intereses, a veces contradictorios, de una serie de agentes. En esencia estos agentes son: los propietarios de los medios de producción de espacio urbano - agentes en cuanto que realizan operaciones concretas que contribuyen a modelar la ciudad, y árbitros en cuanto que intervienen en los conflictos surgidos entre los otros agentes contribuyendo a superar sus contradicciones. (CAPEL, 1983, p.85)

Em relação à estrutura urbana produzida a partir da prática capitalista de produção, Panerai (2006, p.10) coloca que ao longo do Século XX, constatou-se nas cidades, uma inversão da relação entre o centro antigo e sua periferia, esta última passou a representar, em superfície e população, a parcela maior da “aglomeração”. Tal inversão ocorre não apenas nas grandes metrópoles e nas capitais, mas alcança também cidades menores em que o espraiamento é resultado de uma “esgarçada” no tecido urbano.

O autor acima ainda afirma que a evolução dos modos de vida urbana engendra um consumo expressivo de espaços, e a cidade que antes se apresentava compacta, passa a estar permeada por zonas não construídas.

2.2. Os elementos morfológicos do tecido urbano

Ao se observar a configuração de uma cidade e o início do seu processo de crescimento, pode-se afirmar que os seus espaços são definidos a partir dos movimentos, das direções, das rotas e dos fluxos de deslocamentos dominantes, que influenciam, conforme uma lógica evolutiva, na formação dos eixos de expansão urbana, correspondentes às linhas estruturadoras que delineiam a morfologia de um tecido urbano (SILVEIRA, 2001).

Panerai (2006, p.77) ao analisar o termo tecido urbano, o define como “a imbricação dos espaços livres e o conjunto de lotes construídos” e coloca que sua análise deve ser realizada pela identificação de cada um desses elementos, que estão relacionados com os processos sociais.

Quanto aos espaços livres, os autores acima defendem que estes locais funcionam como a estrutura fundamental sobre a qual se assegura a identidade e a referência da cidade, pelo fato de pertencerem à longa duração no tempo-espaço, onde se identifica o seu caráter ordenador que marca o seu domínio público.

Del Rio (1990) define os espaços livres como os locais não contidos entre as paredes e os tetos dos edifícios construídos pela sociedade para sua moradia, trabalho e lazer. Castex et al (2005) colocam que eles são compreendidos pelos espaços livres de circulação, praças, bulevares, passagens, *et coetera*, e os

define como “espaço do público”, pois pertencem à coletividade.

Salgueiro (1992) coloca que esse espaço pode ser identificado basicamente pelo aspecto da rede viária – os espaços livres de circulação –, que são classificados como as vias de deslocamentos destinadas aos pedestres e aos veículos.

Oliveira (2006) reforça a influência dos eixos viários durante o desenvolvimento de uma malha urbana, e afirma que o transporte é uma das forças propulsoras do seu crescimento e da sua evolução, sendo um determinante da sua forma, do seu tamanho e da sua estrutura, que interagem com o parcelamento do solo.

Villaça (1998) coloca que o transporte relaciona-se diretamente com questão da localização e destaca o seu papel na ocupação pela população dos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis, visto que este fator altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações em locais mais distantes da área central e das áreas mais privilegiadas, que são ocupadas por uma parcela excedente dessa população.

No decorrer do processo de evolução de um tecido urbano, estruturas mais complexas tendem a surgir, como resultados das interações entre os elementos morfológicos da cidade e a sua organização socioespacial, delineando o espaço intraurbano (DEL RIO, 1990).

2.3. A dinâmica do espaço intraurbano

“O espaço intraurbano pode ser visto como um mecanismo dinâmico, um local de movimentação e interação social, trabalho, transporte, consumo e produção cooperada entre as diferentes classes sociais” (MORAES NETTO, 2009, p.02). Segundo Villaça (1998) ele é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador de mercadoria – força de trabalho –, como no deslocamento casa/trabalho; seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho –, no deslocamento casa/compras, casa/lazer, escola, *et coetera*.

Para Castells (1978) o espaço não está organizado ao acaso, e os

processos sociais que se ligam a ele, exprimem uma estruturação, resultando nos determinismos de cada tipo e de cada período da organização social. Para o autor, a cidade é o lugar da produção e do consumo e, os seus espaços são consumidos tanto para a produção de bens e serviços, como para a reprodução e circulação da força de trabalho, permitindo que a troca seja realizada.

Dentro desse contexto, Sposito (1991) comenta que o termo estrutura urbana é utilizado para designar o arranjo dos diferentes usos de solo no interior das cidades, originando um “mosaico-resultado” deste processo de alocação/realocação das atividades econômicas e das funções residenciais e de lazer nas cidades.

Villaça (1998) aponta que o espaço intraurbano é produzido pelo trabalho social, e que este gera um valor relacionado com dois quesitos: o primeiro é representado pelos edifícios, ruas, praças e infraestruturas. E o segundo, pelo valor produzido pela aglomeração, que pode ser dado pela localização dos espaços construídos e dos espaços livres, sendo apresentado como um valor de uso da terra, que representa o seu preço.

A importância da localização dentro da dinâmica urbana é reforçada por Silveira (2004), que faz uma associação entre a questão da distância e do tempo, não apenas tempo de um deslocamento, mas do somatório de todos os deslocamentos, bem como seus custos e frequências para todos os integrantes de uma família, conectando esta temática aos termos acessibilidade e mobilidade, que são definidos – respectivamente – pelo Planmob (2007) como a condição do indivíduo de se movimentar, locomover e atingir um destino desejado; e a medida do número médio de viagens que as pessoas realizam em um dia típico, por qualquer modo e para qualquer finalidade.

Quanto à acessibilidade, Silveira e Ribeiro (2008) afirmam que ela, em termos gerais, discute as possibilidades de acesso, aproximação e utilização de qualquer objeto – no estudo urbano interessa a acessibilidade física. De acordo os autores, a acessibilidade subdivide-se em: macroacessibilidade, facilidade relativa de atravessar o espaço da cidade como um todo e, alcançar edificações e equipamentos urbanos desejados; e microacessibilidade, referente à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos – meios – e aos destinos – fins.

A questão da distância e do tempo no meio urbano também foi discutida por Lefebvre (1999) que apontou,

O adquirente do espaço continua a adquirir um valor de uso. Qual? Ele não compra apenas um volume habitável, permutável com outros. O adquirente é detentor de uma distância, aquela que interliga sua habitação a lugares, os centros de comércio, de trabalho, de lazer, de cultura, de decisão. Aqui o tempo entra novamente em cena. (LEFEBVRE, 1999, p. 46)

Segundo Sposito (1991), toda essa questão relaciona-se com o contexto capitalista de produção, em que tanto a produção da cidade – crescimento territorial horizontal e vertical – quanto o seu consumo – localização dos diferentes usos de solo –, estão subordinados às leis de mercado e são determinados pela instituição da propriedade privada da terra, que os impõem o caráter de mercadoria.

Sob uma ótica marxista, Villaça (1998) coloca que como acontece com todos os produtos do trabalho, o capitalismo faz o possível para transformar esse produto do trabalho em mercadoria. Esse assunto também foi considerado por Santos (1993, p.96) ao abordar a temática de sítio social, colocando que “a especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização”. Quanto a esse tema, Lefebvre (1999) observou,

Qualquer lugar pode converter-se no enclave, na convergência, no lugar privilegiado. De tal forma que todo espaço esteve, está e estará concentrado e poli(multi)cêntrico. A forma do espaço urbano evoca e provoca tanto a concentração, como a dispersão: massas gigantescas, concentrações, esvaziamentos e súbitas ejeções. (LEFEBVRE, 1999, p. 46)

Em relação à temática da localização, Moraes Netto (2009) afirma que através da sua observação é possível gerar um “mapa da segregação social”. O autor compartilha das questões verificadas por Villaça (1998, p.23) que afirma, “sob um processo circular de causa e efeito gerado pela dinâmica econômica, grupos sociais diferenciados em função da renda, que cooperam produtivamente ao mesmo tempo, competem pelas melhores posições e vantagens no espaço intraurbano”. Por fim, coloca que a localização urbana representa o grande valor de uso produzido pela sociedade, caracterizando-se pelas possibilidades que as

diferentes classes sociais apresentam em comandar os deslocamentos intraurbanos.

Sendo assim, a cidade vai sendo redefinida, não apenas na paisagem construída, que cresce freneticamente, mas no contexto da dinâmica do modo capitalista de produção, em uma perspectiva entendida como espaço de produção, consumo e reprodução da força de trabalho, onde a disputa por localizações influencia na estruturação urbana (VILLAÇA, 1998).

2.4. A segregação socioespacial

As análises realizadas até o momento começam revelar a segregação socioespacial como uma dinâmica importante para a compreensão da cidade, que pode ser definida como a distância social relacionada à distância entre grupos sociais ou entre indivíduos e grupos, que tem como “cenário” e meio de efetivação, a própria cidade (MORAES NETTO, 2009, p.02). O termo segregação residencial vincula-se aos processos e as formas da divisão espacial e, pode ser conceituado como a concentração de um mesmo grupo de indivíduos localizados em um território em comum (CORRÊA, 1989).

De acordo com Castels (1939, *apud* CORRÊA, 1989), a distribuição das residências no espaço produz uma diferenciação social que promove uma estratificação do uso e ocupação do solo, e quando a distância social produz uma forte expressão espacial, ocorre a segregação urbana, que segundo o autor, apresenta-se como uma tendência à organização do espaço em setores com homogeneidade social interna e disparidade social entre si, entendendo-se essa disparidade não só em termos de diferença como também de hierarquia. Porém, deve-se ser ressaltada uma observação realizada por Villaça (1998),

Referindo-se à concentração de uma classe no espaço urbano, a segregação não impede a presença nem o crescimento de outras classes no mesmo espaço. Não existe presença exclusiva das camadas de mais alta renda em nenhuma região geral de nenhuma metrópole brasileira – embora haja presença exclusiva de baixa renda em grandes regiões urbanas. (VILLAÇA, 1998, p.142)

Hoyt (1939) defende que a partir desse fenômeno, a cidade divide-se em

setores, os quais perdem seu prestígio quando estão mais próximos da periferia. Corrêa trabalha com o estudo postulado por Hoyt (1939) e elabora uma análise da mobilidade e segregação das classes sociais, construindo esquemas de como esse processo se comporta para os distintos grupos. Em relação à formação dos territórios da classe de maior renda, o autor partilha da colocação de Hoyt (1939), afirmando que elas partem a localizar-se em um mesmo setor, promovendo uma autosegregação. Já a classe de menor renda tende a ser deslocada para as áreas mais periféricas, gerando um quadro de segregação imposta, principalmente pelo Estado.

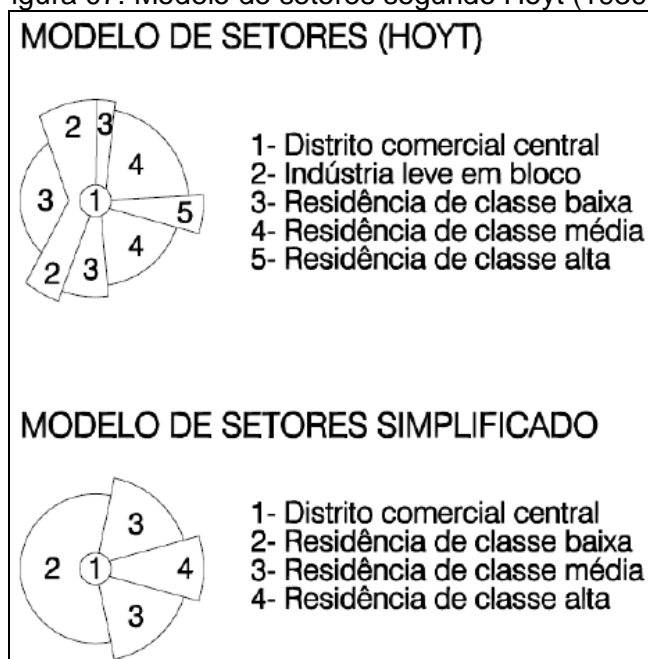
Villaça (1998) após analisar cinco metrópoles brasileiras – São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Recife –, afirma que a estrutura urbana básica dessas cidades tende a seguir o modelo elaborado por Hoyt (1939), apontando que os bairros das camadas de alta renda encontram-se em menor proporção e deslocam-se na mesma direção. E conclui que como resultado do desequilíbrio entre as classes sociais, a estruturação destas cidades ocorre em setores de círculo,

Quanto mais restrita espacialmente a atividade, maior sua tendência de se concentrar num setor. A residência de alta renda, as grandes indústrias e o comércio médio e grande são atividades espacialmente minoritárias em face das áreas residenciais de classe média e abaixo da média e das enormes “poeiras” de pequenas indústrias, oficinas e pequenos comércios. (VILLAÇA, 1998, p.153)

Esse autor coloca que a essência do sentido radial, ou seja, da formação dos setores, dá-se a partir da necessidade de manter acesso ao centro da cidade, onde, as grandes áreas residenciais se desenvolvem segundo longas radiais, a partir dos principais eixos de transportes, que acabam por mostrar a importância da acessibilidade ao Centro.

Hoyt (1939) expôs seu raciocínio com o esquema ilustrado na Fig. 07.

Figura 07: Modelo de setores segundo Hoyt (1939).



Fonte: Castor, 2010 *apud* Silveira, 2007.

Sposito (1991) também considera a temática abordada por Villaça (1998), observando as médias cidades, e afirma que a análise da estruturação urbana deve partir sob a ótica do “par” centro/centralidade, que está associada à localização urbana,

A análise do processo de produção e estruturação das cidades tem que passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro. Esta questão encontra-se, então, inserida de forma indispensável para a discussão do processo de crescimento territorial das cidades. Não é possível discutir a implantação de loteamentos e periferização sem falar de centro/centralidade; falta de equipamentos e infraestrutura urbana, sem falar de concentração destas melhorias no centro; espaço de reprodução da força de trabalho, sem falar no espaço de circulação e de produção de serviços; de verticalização, sem tocar na questão da centralidade simbólica. (SPOSITO, 1991, p.05)

A autora alerta que ao passo em que ocorrem alterações nas lógicas de estruturação das cidades, as desigualdades socioespaciais tornam-se cada vez mais evidentes. Harvey (1973) relaciona as localizações intraurbanas com a renda de seus habitantes e impõe à renda o comando sobre os recursos sociais.

A partir da colocação de Harvey (1973), Villaça (1998) afirma que a segregação espacial é um traço comum presente nas metrópoles brasileiras, tratando-se de um aspecto importante para a compreensão de suas estruturas

espaciais.

Castells (1978, p. 204) cita (Gist e Fava, 1968, p. 159) os quais colocam que “na luta pela posição social e por uma conveniente implantação espacial dentro da cidade, tais diferenças e interdependências contribuem para determinar o espaço que as pessoas consideram desejável e até que ponto lhes é possível obtê-lo”.

E dentro da temática de Castells (1978), Villaça (1998) relaciona a importância da localização urbana e as questões do tempo de deslocamento com o processo de segregação socioespacial. O autor ainda coloca a tendência da classe dominante da apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço intraurbano, sendo a otimização dos gastos de tempo despendido nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, a acessibilidade às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro principal, uma das principais vantagens.

Para Harvey (1973, p. 212), “o domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes”. O autor argumenta que a luta de classes pelo domínio das condições de deslocamento espacial, consiste na força determinante da estruturação do espaço intraurbano, em que, “nem sempre as burguesias procuram o ‘perto’ em termos de tempo e distância, às vezes elas se afastam na busca de grandes lotes e ar puro, por exemplo”. O autor complementa colocando que quando isso ocorre, elas procuram trazer para próximo o seu comércio, os seus serviços e o centro que reúne os equipamentos de comando da sociedade.

Sposito (1991) ressalta que assim como a classe de maior *status* induz a formação de aglomerações de comércio e serviços especializados próximos aos seus bairros, acontece o mesmo com a classe de menor *status*, o que difere é a especialidade dessas aglomerações. Tal evento é classificado pelos autores como surgimento de subcentros.

2.5. A expansão do centro principal

A partir de meados do século XX, o crescimento populacional da maioria das cidades resultou no processo de expansão do centro principal, através da

absorção de suas áreas limítrofes e do afastamento da sua população residente. Esse processo não aconteceu de forma homogênea, revelando dentro do tecido urbano, uma heterogeneidade que muitas vezes permitiu a existência de áreas de degradação – vazios urbanos – e, em outros casos, a rápida ou gradativa transformação do uso residencial de padrão médio ou alto, em uso comercial e de serviços, permitindo convivência temporal dos usos (SPOSITO, 1991).

Corrêa (1989) comenta que esse processo se iniciou com a produção de novos territórios na malha urbana pelas camadas de alta renda, em que, os centros principais passaram a ter o seu uso residencial ocupado pela classe de menor poder aquisitivo. O autor ainda coloca que à medida que essas camadas ascendiam como consumidores, suas lojas e serviços começaram a surgir nos centros das cidades – nas áreas abandonadas pelos comércios e serviços que atendiam às burguesias.

É válido ressaltar que o comércio e os serviços especializados, voltados para a classe de maior renda, passaram a se localizar nas proximidades dos bairros ocupados por ela, o mesmo ocorreu com as camadas de menor renda, que ocuparam áreas distantes do centro, na maioria das vezes, em espaços periféricos (SPOSITO, 2007).

Villaça (1998) afirma que a questão da diversidade e dosagem equilibrada de comércio e serviços é importante, pois gera centros especializados. O autor destaca que tais centros frequentemente atendem a toda a área metropolitana, ou a maior parte dela, como faz o centro principal, porém, precisamente por sua especialização – pois estão voltados para a classe predominante da localidade em que estão inseridos –, são utilizados com menor frequência ou por um menor número de usuários, enquanto o centro principal exerce uma atração ou polarização mais constante sobre um número maior de pessoas.

Sobre essa temática, pode-se designar como um “desdobramento do centro”, a forma como as atividades consideradas tipicamente centrais – comércio e serviços – passaram a estar localizadas no interior das cidades e, na maioria das situações, situaram-se ao longo de vias de maior circulação de veículos, traduzindo-se na configuração de eixos comerciais e de serviços importantes (SPOSITO, 1991).

A autora coloca que na cidade contemporânea, este processo inicia-se com a emergência de “subcentros”, como resultado do seu frenético crescimento territorial e, da consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo o papel comercial e de serviços, devido ao aumento das distâncias a ele e, em muitos casos, da ineficiência do sistema viário e de transporte coletivo, fator que compromete a acessibilidade e mobilidade no espaço intraurbano.

Andrade (2005) define o termo subcentro como aglomerações diversificadas de comércio e serviços, consistindo em uma réplica do centro principal, com o qual concorre em parte, sem se igualar, atendendo diretamente a apenas uma área da cidade. Autor complementa que quanto maior a variedade de comércio e serviços existentes num subcentro, menor o número de viagens que um indivíduo necessita para ter todas as suas necessidades atendidas.

Em relação a esta questão, Villaça (1998) aponta que o subcentro se dá a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios, que como todas as “localizações” da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos.

Ao analisar as cidades brasileiras, Sposito (1991) coloca que até meados da década de 1970, grande parte delas tinha praticamente um centro único e monopolizador, com forte concentração de atividades comerciais e de serviços. A autora menciona que a tendência à localização de atividades terciárias tipicamente centrais, inicia-se a partir de 1970 nas áreas metropolitanas e de 1980 nas cidades médias.

Quanto a esta informação, Villaça (1998) afirma que por volta da década de 1970, os centros das metrópoles – com algumas exceções – já estavam bastante abandonados, principalmente como local de compras, diversão e escritórios dos profissionais liberais da burguesia. Na década de 1980 estavam quase totalmente ocupados pelas camadas populares.

O Autor ainda afirma que este processo pode ser entendido ideologicamente como a decadência do centro, que é representada pela sua tomada por parte das camadas populares, ou seja, pela maioria da população. Nessas condições, sendo o centro realmente da maioria, ele é o centro da cidade – de todos – que, para a classe de maior poder aquisitivo, representou a

decadência desse espaço.

Sposito (1991) coloca que para entender melhor essa (des)centralização, que produz novas centralizações, é necessário avaliar um pouco das repercussões espaciais dos processos de concentração e centralização econômica que se verificam sob o modo capitalista de produção. Pois, como afirma Villaça (1998) torna-se cada vez mais acentuada a divisão de nossas metrópoles em duas cidades distintas uma da outra – a dos mais ricos e a dos mais pobres e excluídos.

O autor supracitado ainda comenta que as classes de maior renda geram um deslocamento espacial em conjunto com o mercado imobiliário e, tendem a fazer com que o centro principal cresça – contínua ou descontinuamente – na sua mesma direção, revelando uma tendência a desenvolver o que popularmente se chama de um “centro novo” ou subcentro. Andrade (2005) aponta os *shoppings centers* como os principais simulacros do centro direcionados a essa classe, que representam uma grande força de concentração e de rentabilidade espacial.

Villaça (1998) coloca que o fenômeno de surgimento de subcentros ao longo da malha urbana, pode ser denominado de “nova centralidade” e conclui,

Sob estas novas formas de (re)produção da centralidade, voltamos a reforçar ser caráter de estratificação socioespacial e, portanto, de estratificação urbana, revelando-se em muitos casos até uma segregação urbana. Tal separação socioespacial, que também se observa marcadamente em relação ao habitar. (VILLAÇA, 1998, p.239)

Em relação a essa temática, Santos (1993) observou que no decorrer deste processo são criados sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outros mais valorizados. Por isso, são atividades mais dinâmicas que se instalam nessas áreas privilegiadas. Quanto aos lugares de residência, a lógica é a mesma: as pessoas de maiores recursos buscam alojar-se onde lhes pareça mais conveniente. É desse modo que as diversas parcelas da cidade ganham ou perdem valor ao longo do tempo.

Pelo exposto, pode-se concluir que a prática da segregação socioespacial e o fenômeno das novas centralidades possuem um caráter biunívoco.

Del Rio (1990) coloca que desenho urbano e sua análise não definem uma disciplina, mas um campo disciplinar, para onde convergem, portanto, métodos de análise e atuação de várias disciplinas. A temática abordada nesta de pesquisa compreendeu estudos em diversas áreas acadêmicas, tais como, arquitetura, planejamento urbano, sociologia e geografia urbana.

O debate sobre os conceitos-chave apresentados neste Capítulo permitirá uma melhor compreensão dos resultados obtidos nesta pesquisa.

METODOLOGIA

Após a decisão de investigar o histórico de produção do tecido urbano do setor sudeste de João Pessoa, surgiu à necessidade de uma metodologia adequada que embasasse a pesquisa. Para isso, realizou-se um estudo bibliográfico em dissertações, teses, periódicos e livros especializados no tema, a fim de se determinar o método a ser utilizado.

A pesquisa respaldou-se no modelo que estuda a lógica de produção de um tecido intraurbano, proposto por Castex, Depaule e Panerai (1980) e atualizado por Castex et al (2005) e Panerai (2006). E foi complementada pelos estudos de Corrêa (1989), que permitiram compreender como o objeto empírico de análise se comporta em relação aos demais espaços da cidade, a partir do estudo da sua dinâmica de segregação socioespacial.

Em relação aos estudos adotados, enquanto o primeiro detalha os estágios do histórico de produção de determinado tecido urbano, o segundo ilustra uma possível consequência do primeiro: a segregação socioespacial.

A possibilidade de utilizar métodos ou estudos complementares foi colocada por Del Rio (1990) em um documento que aborda propostas metodológicas para estudos sobre a Morfologia Urbana,

Apesar de existirem diversas teorias e propostas metodológicas para a análise de um desenho urbano, nenhuma delas é completa e suficiente por si própria e todas vêm complementar as metodologias de planejamento urbano e arquitetura. (Del Rio, 1990, p.71)

Ainda em relação à utilização de procedimentos metodológicos ao apreender um espaço intraurbano, Castex et al (2005, p. 134) afirmaram que os instrumentos de análise devem ser suficientemente genéricos para que possam ser aplicados a qualquer cidade. “Em suma, eles servem para começar a observar as cidades e nelas reconhecer algumas lógicas recorrentes” (IDEM, 2005, p. 134).

A seguir estão descritos os procedimentos metodológicos adotados nesta pesquisa.

3.1. Modelo da lógica evolutiva de um tecido urbano – Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006)

A metodologia proposta por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), apresenta-se como uma contribuição contemporânea pertinente no campo da morfologia urbana, atuando sobre os processos e elementos de formação da estrutura da cidade, tendo sido aplicada, *a priori*, na cidade de Versailles (1979), sob o fundamento de demonstrar a sua lógica evolutiva (DEL RIO, 1990).

Castex et al (2005) colocam que como os elementos constituintes de um tecido urbano apresentam características semelhantes, repetindo-se de uma cidade para outra, devem ser apresentados de uma maneira geral, afim de permitir a sua fácil identificação ao se iniciar um estudo mais detalhado sobre a história da cidade.

Esse modelo investiga a lógica evolutiva de um tecido urbano, abordando uma análise históricoespacial, que considera o seu processo inicial de formação até a sua situação atual – momento contemporâneo –, cujos eventos são catalogados em recortes de tempo-espço, de acordo com três estágios.

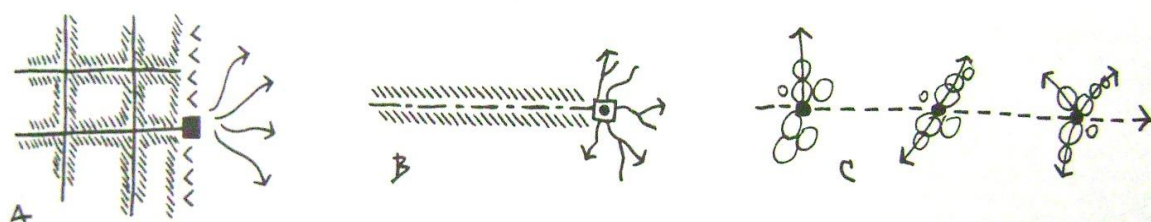
3.1.1. Estágios da lógica evolutiva de um tecido urbano

Os estágios da lógica evolutiva de um tecido urbano identificados por Castex, Depaule, e Panerai (1980; 2005; 2006) são:

- (A) Estágio de Superação de Limites - Delimita o recorte de tempo-espço em que ocorreu o avanço territorial sobre alguma barreira física, influenciando e possibilitando o início do processo de expansão do tecido urbano analisado;
- (B) Estágio de Crescimento - Define o recorte de tempo-espço em que o processo de crescimento urbano da área estudada ocorreu com maior intensidade;
- (C) Estágio de Combinação e Conflitos - Indica o recorte de tempo-espço em que surgiram as combinações e conflitos decorrentes das questões socioespaciais, que interferem diretamente no espaço intraurbano apreendido.

De acordo com os referidos autores, estes estágios compreendem o processo de crescimento – evolução, produção, formação, *et coetera* – de uma cidade, que resultam em um conjunto de fenômenos, apreendidos de um ponto de vista morfológico, ou seja, a partir de sua inscrição material no território. A Fig. 08 refere-se às ilustrações que esquematizam esse modelo.

Figura 08: Esquemas analíticos das lógicas evolutivas do tecido urbano. (A) Superação de Limites; (B) Crescimento; (C) Combinação e conflitos.



Fonte: DEL RIO, 1990.

Deve-se ressaltar que apesar de haver uma distinção de tempo-espço entre os “estágios evolutivos” propostos por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), as características de um recorte tempo-espacial podem estar presentes com menor relevância em outro.

Para os autores, compreender o processo de crescimento urbano é importante porque oferece uma apreensão global da cidade numa perspectiva dinâmica, podendo-se haver períodos de estabilidade, quando se firma a coesão interna de uma cidade e sucessivos momentos de ruptura, marcados por ampliações importantes, por avanços bruscos no território. Em tal perspectiva,

(...) estado atual de uma cidade é apenas um instante precário e transitório em sua evolução. É por isso que o estudo do processo de crescimento implica a recusa da concepção de cidade museu, de obra acabada, estática e congelada. (PANERAI, 2006, p.10)

Os autores concluem que quando a lógica de produção de um espaço intraurbano se dá a partir de um processo de crescimento ordenado, isto é, aquele no qual a cidade apresenta em cada estágio de sua evolução uma estrutura clara e inteligível, passa pelo entendimento do que se denomina “elementos reguladores”. “Fisicamente, o crescimento das cidades parece ser regulado pela relação entre dois tipos de elementos: aqueles que organizam a expansão – linhas e pólos – e aqueles que a contém – limites” (PANERAI, 2006, p.60).

3.1.2. Elementos reguladores

Os conceitos apresentados a seguir relacionam-se com as definições dos “elementos reguladores” propostos por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005), que estão contidos no documento atualizado por Panerai (2006), intitulado “Análise Urbana”.

- *Limite*

O limite é um obstáculo a um crescimento linear, um ponto de parada ou um acidente, que impede a extensão de certo tecido urbano. De modo geral, tal obstáculo desempenha o papel de limite durante um dado período, e quando ultrapassado, permanece sendo o local de uma mudança no modo de crescimento, que se materializa na diferença entre o tecido urbano anterior e aquele posterior. Divide-se em:

- (1) Obstáculos naturais, inscritos no sítio e na topografia;
- (2) Obstáculos construídos, que intencionalmente ou não, cerceiam a expansão da malha urbana.

- *Pólo de crescimento*

O pólo indutor de crescimento é o elemento urbano a partir do qual ocorre o crescimento, sendo caracterizado como a sua referência inscrita no tecido urbano, organizando a constituição dos crescimentos secundários, que em geral são fragmentos de crescimentos lineares.

Qualquer que seja sua causa ou origem, o pólo de crescimento está marcado no tecido como um lugar singular, possuindo uma carga simbólica e, não precisa estar relacionado apenas ao processo de crescimento, como ele sucede uma superação de limites, pode estar mais direcionado ao estágio em que esta se inclui.

- *Linha de Crescimento*

Trata-se do elemento morfológico resultante do crescimento que se efetua

segundo uma direção, produzindo um traçado sobre o qual irão se alinhar os demais espaços livres e os elementos edificados, ordenando o tecido urbano em suas laterais, ou seja, os crescimentos secundários.

Tem-se como o exemplo mais simples, a estrada ao longo da qual a aglomeração cresce e que se transforma em rua ou avenida. Porém, outros tipos de linha de crescimento podem desempenhar o mesmo papel: córrego, canal, ferrovia, autoestrada, eixo monumental, *et coetera*. As linhas de crescimento podem ser:

- (1) Naturais, quando se encontram presentes no território ainda antes do processo de urbanização;
- (2) Artificiais, projetadas e construídas no início de uma fase de expansão.

De acordo com os autores, as linhas e os pólos constituem ferramentas convenientes para explicar fenômenos tanto elementares, na escala da estrada, da fazenda e do vilarejo, como aqueles mais complexos, na escala da aglomeração toda. Porém, se no primeiro caso eles permitem descrever com precisão um mecanismo simples de extensão que se faz unidade após unidade, lote após lote, no segundo caso, eles os ocultam o detalhe do processo de constituição do tecido, porque indicam apenas as tendências principais.

- *Crescimento em extensão*

A extensão dá-se mediante a combinação de numerosas linhas e numerosas direções segundo processos complexos que podem ser decompostos pelo exame de alguns esquemas elementares e ser, portanto, mais bem compreendidos. Mas podem observar, também, disposições que apresentam uma hierarquia mais evidente, como no caso em que uma série de crescimentos secundários se dá segundo uma direção perpendicular ao eixo principal.

O crescimento em extensão pode combinar-se com fatores socioeconômicos e resultar em outros eventos, como adensamento habitacional e populacional, que por fim podem gerar conflitos, a exemplo da segregação socioespacial.

A identificação dos “elementos reguladores” auxilia na catalogação dos eventos em recortes de tempo-espço, e por consequência, na construção dos cenários que compreendem os “estágios evolutivos”, propostos por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006).

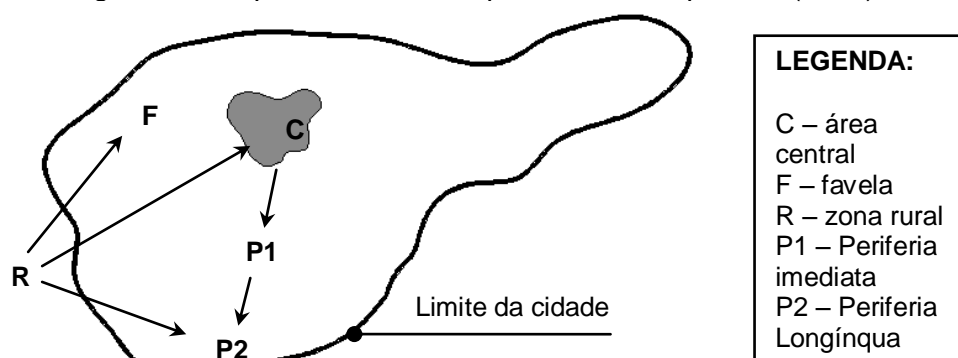
3.2. A dinâmica da segregação intraurbana – CORRÊA (1989)

O modelo periférico de expansão, proposto por Lobato Corrêa (1989), analisa a dinâmica de segregação socioespacial imposta às classes de baixo *status*, a partir da apreensão da sua mobilidade, em relação aos espaços da cidade na busca pela moradia. De acordo com o autor, em grande parte, o trajeto percorrido pela parcela da população que constitui essa camada social, se deu, a princípio, com o deslocamento da zona rural para a área central abandonada pelas elites ou para áreas de favela. Com a mudança do uso do solo do Centro ou a partir de medidas de renovação urbana – incluindo o processo de remoção de favelas –, a população, sob imposições do Estado, passou a ser deslocada para áreas mais distantes – periféricas.

Em relação às áreas periféricas das cidades, Corrêa (1989) ratifica que, em um momento posterior, o seu papel passa a ser modificado: a princípio atuando como lócus de correntes migratórias da zona rural e de pequenas cidades, bem como de grupos provenientes de áreas de favelas, passaram a tornar-se valorizadas, fazendo com que a classe de baixo *status* fosse deslocada para as hiperperiferias. Segundo o autor, é, em grande parte, através deste processo, que se expande o espaço intraurbano ao longo da periferia popular, sem amenidades.

A Fig. 09 apresenta o esquema elaborado pelo autor para ilustrar a mobilidade da classe de menor *status*.

Figura 09: Esquema do modelo periférico de expansão (1989).



Fonte: Corrêa, 1989, adaptado pela autora, 2011.

3.3. Etapas da Pesquisa

Após a escolha do tema e dos modelos a serem utilizados na pesquisa, determinou-se as etapas de trabalho, como sequenciado abaixo:

1. Pesquisa de dados referentes à fundamentação teórica e ao levantamento históricoespacial:

- Pesquisa bibliográfica e documental, em fontes como livros, periódicos, jornais, revistas, sítios de *internet*, dissertações de mestrado e teses de doutorado;
- Pesquisa de dados em órgãos oficiais como PMJP, STTRANS e IBGE.

2. Sistematização e análise dos dados:

- Sistematização do material coletado;
- Estudo dos dados obtidos a partir do método principal, proposto por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), a fim de se definir e analisar os estágios das lógicas evolutivas do tecido urbano em estudo;
- Aplicação do estudo de Corrêa (1989).

3. Diagnóstico final e resultados:

- Análise crítica e comparativa do produto da pesquisa e elaboração do documento final.

Durante a sistematização e análise dos dados, percebeu-se a importância de apresentar sob a forma de mapas esquemáticos, as informações referentes ao processo do histórico de produção e aos recortes de tempo-espço do espaço intraurbano analisado.

Os mapas foram elaborados a partir de duas referências principais: Coutinho (2004), que fez um levantamento cartográfico sobre a evolução da malha urbana de João Pessoa, desde a sua fundação até a década de 1990; e PMJP, que forneceu informações – cartográficas e históricas – sobre a malha urbana da cidade nos anos de 1950, 1960, 1980 e 2000 e 2007.

Deve-se ressaltar que o objetivo desses dados na presente pesquisa, foi de ilustrar a ordem de inserção dos elementos urbanos identificados em cada recorte de tempo-espço analisado, possibilitando, portanto, a construção dos cenários referentes aos estágios evolutivos.

Os dados ainda foram complementados pelas demais referências bibliográficas e iconográficas pesquisadas, em especial, Bonates (2009), Lavieri e Lavieri (1999) e Souza e Vidal (2011).

As informações relacionadas ao corredor da Avenida Dom Pedro II foram fornecidas pela STTRANS, Almeida (2011) e Oliveira (2006), que permitiram analisar a sua evolução na malha urbana de João Pessoa e determinar a sua extensão aproximada em cada recorte de tempo-espço.

Por fim, relacionou-se os mapas esquemáticos, resultantes de cada estágio evolutivo, com o esquema de Corrêa (1989), a fim de se observar como ocorreu o deslocamento da população para o setor sudeste da cidade.

INÍCIO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ACELERADO NA CIDADE DE JOÃO PESSOA/PB – 1910/1950

As informações apresentadas neste Capítulo referem-se ao período em que se iniciou o processo de urbanização acelerado de João Pessoa, que resultou na produção de novos territórios na sua malha urbana, a exemplo da área objeto empírico de análise desta pesquisa – que ocorreu em meados do Século XX. Diante disso, julgou-se pertinente um levantamento de informações referentes às principais medidas de reforma urbana ocorridas na cidade durante a primeira metade desse século.

João Pessoa foi fundada às margens do rio Sanhauá, afluente do rio Paraíba, no ano de 1585 e, até meados do século XIX, possuía uma malha urbana densa e concentrada em torno do seu núcleo de origem, com variado uso e ocupação do solo (ARAÚJO; SOUSA, 2011). As transformações no tecido urbano da cidade ocorreram de forma mais incisiva no início do Século XX, a partir da necessidade de gerir as cidades sob o princípio da higienização (SÁ, 2009).

De acordo com a autora acima, nesse momento, João Pessoa era marcada pela singeleza e por pouca expressividade urbana. Em relação a essa situação, Vidal (2004) fez a seguinte consideração,

A capital paraibana no século XX em descompasso com os ventos da modernização urbana. Uma cidade pequena, com uma malha urbana ainda reduzida, concentrada nos arredores do seu núcleo original de fundação, guardando feições nitidamente coloniais no desalinho das ruas, na falta de continuidade entre as edificações, na pavimentação escassa, tal qual a imagem descrita pelo engenheiro militar João Claudino de Oliveira Cruz em 1889, uma “boa terra” onde “tudo falta” sem abastecimento d’água, sem energia elétrica, sem saneamento, sem limpeza urbana, como que adormecida num longo sono de desenvolvimento urbano desde sua fundação (VIDAL, 2004, p. 17).

Entre as décadas de 1910 e 1950, a cidade sofreu inúmeras intervenções urbanas, resultando em uma redefinição dos seus espaços. Ao longo de diversas administrações tentou-se modificar a imagem de cidade colonial (SÁ, 2009). Durante a busca por uma cidade urbanizada e modernizada, destacaram-se: o plano de Saturnino de Brito, as intervenções cirúrgicas, o plano de Nestor de

Figueiredo e a urbanização da Lagoa. Trigueiro (1989) afirma que o processo de modernização foi estimulado pelo prestígio político conquistado por personalidades locais e pelo desenvolvimento econômico da Paraíba, cuja prosperidade iniciada entre 1910 e 1924 teve como fatores determinantes: a elevação do preço do algodão – base de sua economia –, a renovação do seu quadro político e a indicação do paraibano Epitácio Pessoa à Presidência da República – 1919/1922 –, que conduziu recursos financeiros ao Estado.

Entre os anos de 1920 e 1924 houve uma redefinição dos aspectos morfológicos da cidade com o início do seu processo de urbanização acelerado, a partir da realização de obras viárias e da urbanização da “Lagoa” do parque Solón de Lucena, que possibilitou o desenvolvimento dos seus espaços adjacentes e periféricos e a expansão sentido a orla marítima (OLIVEIRA, 2006; SILVEIRA, 2001). Na década de 1930 houve a definição do vetor de expansão urbana que partiu deste novo espaço urbanizado – a Lagoa –, em direção a leste – praia. A partir de então, ocorreu à produção de territórios que deram início a expansão da cidade em outras direções (SILVEIRA, 2004). Na primeira metade do século XX, percebe-se a expansão da cidade em dois sentidos, leste e sudoeste, e a indução da expansão para outras direções, como foi o caso do objeto empírico de análise desta pesquisa.

4.1. As primeiras medidas de reforma urbana

É comum, na historiografia local, afirmar que o processo de urbanização e modernização de João Pessoa teve início com o governo de João Lopes Machado, que atuou como presidente do estado da Paraíba durante o período de 1908 a 1912 (VIDAL, 2004). Aponta-se que sua preocupação com a cidade decorreu da sua função de médico sanitário e da sua vivência na capital Federal durante o período em que o discurso de salubridade e reformas urbanas estava em curso (COUTINHO, 2004).

Devido às suas experiências no campo profissional, o governante era adepto do trinômio sanear, embelezar e circular e, diante das carências no espaço intraurbano da cidade, propôs solucionar, a princípio, o problema do

abastecimento d'água, pois para ele uma cidade com pretensões de modernidade e salubridade, não podia continuar a ser abastecida por água de bicas, chafarizes e cacimbas –, não era compatível com a imagem de progresso que a água chegasse em barris, no lombo de burros (VIDAL, 2004). Este fato foi enfatizado por Rodriguez (1962),

Dentre as medidas, o sistema de abastecimento d'água era a principal. A população se servia da água das bicas, chafarizes e cacimbas espalhadas pela cidade. Nos finais de semana existia o hábito de tomar banho nos mananciais, dividindo os espaços públicos com os animais que faziam o transporte público. Essa situação só se resolveria em abril de 1912 quando foi acionado o sistema de captação de água em poços na Mata do Buraquinho. Foi construído um reservatório na área central que distribuía o precioso líquido para toda a cidade. (RODRIGUEZ, 1962, p. 122)

Esta situação também foi relatada por Sá (2009), que coloca ter ocorrido em 1912 a implantação do primeiro serviço de abastecimento de água na cidade, o qual apesar de ter apresentado limitações, atingindo apenas seis ruas da área central, representou um equipamento urbano importante na busca por tornar os espaços dotados de higiene e salubridade (SÁ, 2009).

A preocupação com o abastecimento d'água acabou por propiciar outro avanço no campo urbanístico, a abertura da primeira avenida da capital, a Avenida João Machado, criada devido à implantação da adutora do serviço de abastecimento d'água, interligando o principal manancial da época, localizado na Mata do Buraquinho, ao reservatório na Cidade Alta. Tratava-se de uma avenida com vinte e dois metros de largura e quase um quilômetro e meio de extensão. A abertura da via, a partir de 1910, veio a constituir um marco importante no processo de modernização da cidade (VIDAL, 2004; OLIVEIRA, 2006). A Fig. 10 ilustra as seis primeiras ruas que receberam o abastecimento d'água na cidade.

Figura 10: Abastecimento de água na Cidade da Parahyba em 1912, em destaque, as seis principais ruas da cidade que receberam o abastecimento de água.



Fonte: Sá, 2009.

Ao longo da Avenida João Machado, os lotes foram delimitados com grandes dimensões, a fim de que seus moradores pudessem construir casarões ajardinados, já que era símbolo do progresso e da modernidade, bem como, sua presença era considerada representativa em relação às regras de higiene e conforto, conforme as aspirações de progresso da época, constituindo algumas moradias para as classes mais abastadas (VIDAL, 2004), ressaltadas na Fig. 11.

Figura 11: Rua João Machado em 1920.



FONTE: Stuckert, 2003 *apud* Sá, 2009.

De acordo com Sá (2009), a abertura dessa via favoreceu a estruturação dos espaços do bairro Jaguaribe, ressaltando a expansão a sudoeste da cidade. A autora expõe a afirmação feita por Vidal (2004),

A primeira expansão planejada que identificamos foi à criação do bairro de Jaguaribe, na década de 1910. Tratou-se de um loteamento aberto, por iniciativa dos proprietários, em áreas antes ocupadas por sítios. O surgimento do bairro e a configuração que ele assumiu estão vinculados às obras realizadas no início dos “anos 10” para a implantação do primeiro serviço de abastecimento de água (VIDAL, 2004, p. 53).

Ainda durante o período do mandato de João Machado, foram iniciadas as obras para implantação de energia elétrica, que influenciou na melhoria das condições de circulação, pois, a partir de 1914, os bondes de tração animal foram substituídos pelos bondes elétricos, que além de mais velozes, não deixavam as ruas por onde os trilhos passavam sujas devido ao acúmulo dos excrementos dos animais (OLIVEIRA, 2006; COUTINHO, 2004).

De acordo com Vidal (2004), a administração de João Machado não se caracterizou por intervenções modificadoras do tecido urbano existente, no entanto, as melhorias no campo das infraestruturas foram acatadas com satisfação pela sociedade, tendo impulsionado a capital paraibana a alinhar-se ao processo de modernização e urbanização que se desenvolveu nas grandes capitais do país e, sido assimiladas como sinônimo de progresso.

O presidente Castro Pinto, sucessor de João Machado, ao final de seu primeiro ano de governo, manifestou a sua preocupação com as questões urbanas, colocando que as intenções do ex-governante deveriam ser continuadas (VIDAL, 2004). Diante desta necessidade, em 1913, o governo estadual convida o engenheiro Saturnino de Brito, que na ocasião encontrava-se envolvido com o trabalho do saneamento urbano de Recife, para propor um sistema de abastecimento de esgoto para João Pessoa (OLIVEIRA, 2006).

Em 1914, Saturnino Brito apresentou seus estudos, que de acordo com o seu relatório, embora convidado para elaborar um projeto de esgotos, ressaltou a importância de sanear, embelezar e prever a expansão urbana em um único plano, submetendo ao governo da Paraíba, além do plano de esgotos, uma proposta para a expansão da cidade. O engenheiro defendia a elaboração destes planos de forma integrada, buscando evitar erros provenientes de um crescimento urbano espontâneo e que pudessem vir a comprometer a expansão racional das obras sanitárias (NOGUEIRA et al, 2006; VIDAL, 2004).

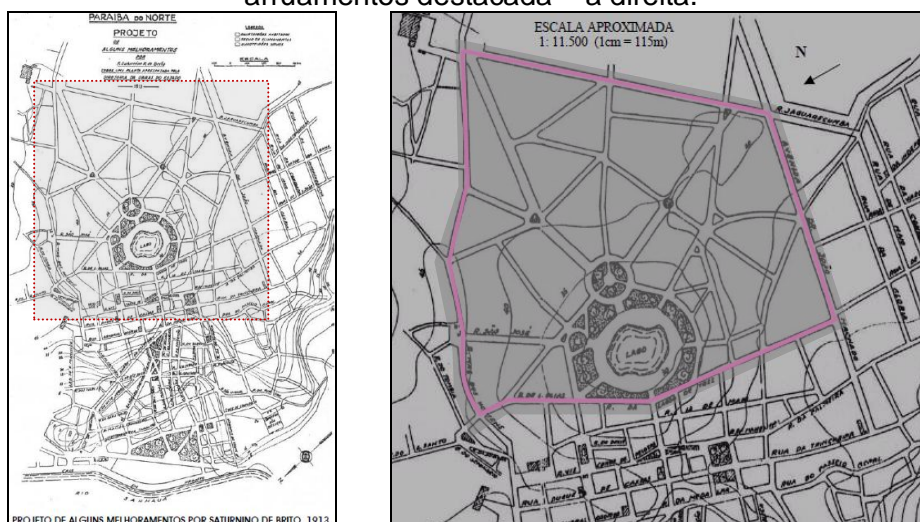
Nogueira et al (2006) elaboraram um documento contendo uma análise detalhada deste plano, que iniciou com a seguinte observação,

O traçado que o engenheiro projetou para tal área destacava-se por sua originalidade e seu caráter inovador. Assimétrico e muito irregular, ele diferia radicalmente dos traçados feitos no Brasil nas três décadas precedentes, distinguindo-se inclusive daqueles

concebidos, uma vez que não se assemelhava a nenhuma das soluções adotadas pelos planos urbanísticos mais conhecidos e produzidos – naquela época – na Europa e nos Estados Unidos. (...) Para um país que nas décadas precedentes tinha visto suas cidades se expandirem seguindo geralmente – quando o crescimento era planejado – o tradicional modelo da trama ortogonal, ou quase ortogonal, tal proposta configurava uma verdadeira revolução urbanística (NOGUEIRA et al, 2006, p.01)

As Figs. 12 e 13 ilustram o plano de arruamentos elaborado por Saturnino de Brito.

Figuras 12 e 13: Plano de Saturnino de Brito – a esquerda – com a proposta de arruamentos destacada – a direita.



Fonte: Sá, 2009; Vidal, 2004.

O Plano de Saturnino de Brito, mesmo que imbuído de um espírito modernizador, foi recusado pelas autoridades paraibanas, as quais visavam apenas que João Pessoa se expandisse seguindo as diretrizes que vinham sendo aplicadas nas cidades brasileiras mais adiantadas (OLIVEIRA, 2006).

Quanto ao mandato de Castro Pinto, não foi concluído devido a disputas políticas locais, que implicaram na sua renúncia em 1915. Diante de tantas dificuldades, o serviço de esgoto de que tanto a cidade necessitava e, cujo o projeto, encontrava-se concluído desde 1914, acabou não sendo executado, tendo sido adiado sob a alegação de falta de recursos (COUTINHO, 2004).

4.2. As reformas urbanas e as primeiras intervenções cirúrgicas

No ano seguinte a saída de Castro Pinto, Francisco Camillo de Holanda assumiu a presidência do estado, governando a Paraíba no período de 1916 a 1920 (VIDAL, 2004). Durante este governo, houve uma “revolução administrativa”, em que foram inseridas na cidade obras como: prolongamento de ruas, calçamentos, edificações e abertura de avenidas e praças. Os recursos eram provenientes dos altos preços do algodão no período da I Guerra Mundial, e dos projetos de combate às secas por parte do Governo Federal, que tinha na presidência o paraibano Eptácio Pessoa. A partir de então, foram esboçadas as primeiras linhas que delinearão a expansão urbana de João Pessoa (OLIVEIRA, 2006; NOGUEIRA et al, 2006).

A sua administração empreendeu um forte programa de melhorias e embelezamento urbano da capital, tendo como marco da sua gestão, a idealização e início da abertura da Avenida Eptácio Pessoa, como enfatizado por Coutinho (2004),

(...) foi nesta época que surgiram as primeiras idéias de conduzir de forma mais efetiva a urbanização da cidade em direção a orla marítima, motivando a abertura de uma grande avenida que promovesse definitivamente a ligação do Centro com o litoral (COUTINHO, 2004, p.63).

O local escolhido para a realização dessa obra foi o território próximo à Usina Cruz do Peixe, que se localizava próximo à estrada de Tambaú e, de acordo com Coutinho (2004, p.64), “seguiria o eixo oeste-leste com aproximadamente cinco quilômetros de extensão e trinta metros de largura, uma completa novidade para a cidade”. A Fig. 14 ilustra o início da abertura da Avenida Eptácio Pessoa.

Figura 14: Início da abertura da Avenida Eptácio Pessoa.



Fonte: Coutinho, 2004.

O autor ainda coloca que esse fato, durante todo o século XX, ocasionou um processo de modificação na paisagem, através do trajeto da nova avenida. Diante deste cenário chegou ao fim o período Camillo de Holanda.

Oliveira (2006) enfatiza o mandato de Camillo de Holanda colocando que ele estava sintonizado com os governantes da sua época, promovendo desapropriações, demolições, construções de praças e edifícios e aberturas de vias, incrementando o espaço urbano. “Apoiado tecnicamente e esteticamente por profissionais de arquitetura e engenharia, o Presidente do estado instalava uma prática que seria seguida por seus sucessores” (IDEM, 2006, p.67).

4.3. As reformas urbanas e as intervenções cirúrgicas a partir da década de 1920

O processo de modernização, que vinha se delineando timidamente no início do século XX, encontrou nos “anos 20” seu momento de culminância. Paralelamente à execução das obras do saneamento, foram realizadas correções de alinhamentos das principais vias, abertura de ruas e embelezamento dos trechos degradados. (VIDAL, 2004, p.23)

A remodelação da cidade empreendida a partir da década de 1920 foi marcada pela realização de numerosas obras e reformas que promoveram um elevado grau de destruição em alguns trechos de João Pessoa (SÁ, 2006). Além disso, o plano de saneamento elaborado por Saturnino de Brito, e tão discutido na década anterior, passou a ser impulsionado neste momento pelos governos do presidente Sólon de Lucena e do prefeito de João Pessoa Walfredo Guedes

Pereira – a designação de um prefeito para a capital surgiu a partir do mandato de Sólón de Lucena (COUTINHO, 2004). OLIVEIRA (2006, p.68) coloca que a administração de Guedes Pereira foi uma das mais realizadoras da “capital paraibana, intervindo na estrutura física e organizando um corpo técnico com a responsabilidade de nortear o crescimento urbano da cidade”

Porém, foi com o saneamento e urbanização dos espaços da Lagoa, que Guedes Pereira obteve o elemento-chave do seu mandato, uma vez que possibilitou a superação de um limite físico, o qual iniciou o processo de ocupação do seu entorno e impulsionou a expansão da cidade para leste, consolidando a Avenida Eptácio Pessoa (LAVIERI; LAVIERI, 1999; SILVEIRA, 2004). A Fig. 15 mostra a vista aérea da Lagoa na época do mandato de Guedes Pereira.

Figura 15: Vista aérea da Lagoa no período do governo de Guedes Pereira.



Fonte: Acervo Humberto Nóbrega, s.d *apud* Coutinho, 2004.

Silveira (2004) registra este fato da seguinte forma,

O primeiro grande obstáculo do processo de superação de limites da cidade e, assim ao desdobramento da mancha urbana na direção leste, foi vencido no ano de 1924, com o registro da urbanização do Parque Solon de Lucena. Com a urbanização da Lagoa ocorreu também o estímulo à urbanização dos espaços desocupados nas faixas da periferia, com a ocupação da parte alta da cidade e a expansão do núcleo histórico central. A Lagoa dos Irerês representou o principal limite físico ao desenvolvimento do percurso da Avenida Eptácio Pessoa. (SILVEIRA, 2004, p. 146)

Outras colocações acerca das realizações no campo urbanístico desta época foram: a construção da Praça Vidal de Negreiros – que para Coutinho (2004) marcou a maior cirurgia urbana realizada por Guedes Pereira –, e a

abertura de avenidas Dom Pedro II e Camillo de Holanda (OLIVEIRA, 2006).

Outra obra pública realizada por Guedes Pereira foi a construção da Praça da Independência, ilustrada na Fig. 16. Este espaço passou a compor um conjunto de intervenções urbanísticas no sentido leste da cidade, promovendo o início de produção do bairro da Torre, na década seguinte (COUTINHO, 2004).

Figura 16: Praça da Independência.



Fonte: Coutinho, 2004.

Silveira (2004) coloca que a produção dos espaços livres – verdes – tinha objetivos políticos de embelezamento, como a criação de novas áreas de lazer contemplativo e a geração de pólos de atração social, objetivando adequar a estrutura da cidade aos novos meios de transporte, funcionando como pontos nodais de referência e visibilidade urbana e contribuindo para redefinição espacial da cidade.

Com o final do governo Sólón de Lucena e a presença de Guedes Pereira à frente da Prefeitura Municipal, encerrou-se o ciclo iniciado por João Machado. “Durante dezesseis anos – 1908 a 1924 – a capital se beneficiou com as benesses do palácio da redenção” (COUTINHO, 2004, p 71).

A Lagoa foi urbanizada em dois períodos: entre 1921 a 1924 e entre 1935 a 1940. “Formou o principal elemento do conjunto de espaços verdes, praças, vias arborizadas e ajardinadas, implantadas na cidade, com o objetivo de higienizar e embelezar a cidade, além de acrescentar espaços de lazer para a população” (SILVEIRA, 2004, p.145).

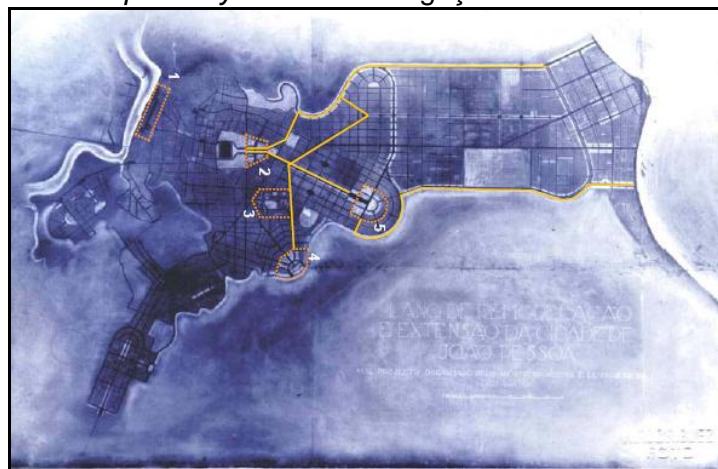
4.4. O início da década de 1930 e o Plano de Nestor de Figueiredo

A partir da década de 1930, de acordo com as recomendações do Estado Novo, cada Interventor Federal passou a estruturar a política urbana das suas capitais. Na Paraíba, desde os primeiros meses do governo do Interventor Antenor Navarro, em 1931, começou-se a estruturar a Diretoria de Viação de Obras Públicas – DVOP –, comum em todos os estados, que se incumbiu do planejamento e da execução de todas as obras do novo governo (COUTINHO, 2004).

Em 1932, o urbanista Nestor de Figueiredo foi convidado por Navarro para elaborar um plano urbanístico para João Pessoa. Após sobrevoar a cidade, o urbanista apreendeu as marcas do processo de modernização implementado pela gestão do prefeito Guedes Pereira e, em março do mesmo ano, apresentou sua proposta, à nível de anteprojeto, de remodelação e extensão para a cidade de João Pessoa (Jornal da União, 1932 *apud* OLIVEIRA, 2006). De acordo com o documento elaborado pelo urbanista, o parque Sólon de Lucena foi eleito como o ponto focal para irradiar a expansão da cidade, tendo a Lagoa, sido escolhida como o elemento urbano capaz de estabelecer a conexão entre a “cidade existente e a cidade futura”, como caracterizou Oliveira (2006, p.75).

Ao descrever o plano de Nestor de Figueiredo, Coutinho (2004) coloca que uma característica bastante peculiar do projeto era a utilização de avenidas tipo *park-way*, que garantiriam um deslocamento rápido por toda a cidade. Além disso, o engenheiro propôs a urbanização da área referente ao bairro da Torre – o projeto possuía um desenho urbano peculiar em relação ao produzido na cidade naquele momento; a preservação da Mata do Buraquinho – local onde encontrava-se o manancial que abastecia a capital; e uma malha viária que facilitasse o acesso ao Porto de Cabedelo (OLIVEIRA, 2006). A Fig. 17 refere-se ao plano elaborado por Nestor de Figueiredo.

Figura 17: Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, 1932. Em amarelo as *parkways* e as novas ligações viárias.



Fonte: Peregrino, s.d *apud* Vidal, 2004.

Embora o plano não tenha sido implementado, deixou suas marcas no desenho urbano de João Pessoa, tais como: a preservação da mata do buraquinho e a implantação das largas avenidas e de um sistema rodoviário – que será apresentado no próximo capítulo. Entretanto, foi a urbanização da Torre que concretizou parte do seu plano de expansão. Outro fato importante colocado por Nestor de Figueiredo e já percebido pelos governantes naquele momento, foi de considerar a expansão da cidade, tendo como ponto focal a Lagoa do Parque Sólón de Lucena (COUTINHO, 2004; SILVEIRA, 2004).

4.5. A consolidação da expansão de João Pessoa ao litoral

Em 1933 deu-se continuidade a abertura da via em direção a orla marítima – a Avenida Epitácio Pessoa –, a qual se estendeu até o ano de 1936, durante o governo de Argemiro de Figueiredo. A partir da urbanização da Lagoa, as avenidas criadas, apresentaram novas dimensões, possuindo largura bem superior a das antigas ruas. Essas vias compreenderam um dos produtos do ideário estético e da cultura urbana de João Pessoa adquirida no início do Século XX, articulando-se com o deslocamento das populações mais abastadas e com a nova escala da urbanização da cidade (SILVEIRA, 2004). A Fig. 18 retrata a finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa.

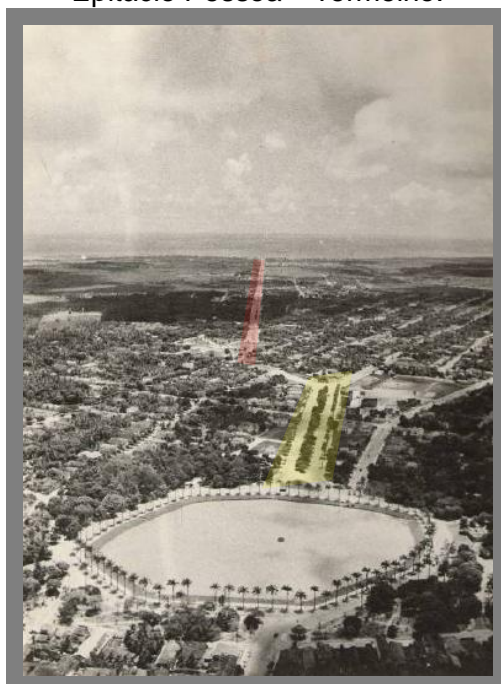
Figura 18: Finalização das obras da Avenida Epitácio Pessoa no governo de Argemiro de Figueiredo.



Fonte: Nóbrega, s.d *apud* Coutinho, 2004.

Silveira (2004) comenta que este acontecimento induziu, em 1938, à formação do segundo eixo constituinte do corredor da Avenida Epitácio Pessoa, a Avenida Getúlio Vargas. Esta via possuía cinquenta e dois metros de largura – calçadas de seis metros, canteiro central de dez metros e duas pistas com quinze metros de largura cada –, proporcionando três faixas de rolamento de cada lado, além de duas faixas para estacionamento nas laterais. Fig. 19 apresenta a Lagoa e as avenidas Epitácio Pessoa e Getúlio Vargas.

Figura 19: Vista aerea da cidade de João Pessoa tomada a partir da Lagoa do Parque Sólon de Lucena, com destaque para a Avenida Getúlio Vargas – amarelo – e Avenida Epitácio Pessoa – vermelho.



Fonte: Nóbrega, s.d *apud* Coutinho, 2004.

Ao analisar a configuração da cidade na década 1940, Oliveira (2006) considera algumas colocações do historiador José Octavio Mello (1955), que mencionou o fato da cidade manter ainda fortes vínculos com o ambiente do campo e apresentar um tamanho pequeno. A expansão da cidade em direção ao litoral ocorreu apenas na década seguinte, com a construção de edificações nos territórios ao longo da Avenida Epitácio Pessoa, como foi o caso do bairro da Torre (SÁ, 2006).

Tomando as colocações de SÁ (2006), pode-se considerar que no ano de 1952, com a finalização da fase de pavimentação – em paralelepípedos – da Avenida Epitácio Pessoa, consolida-se a expansão rumo à praia após trinta e dois anos da sua abertura por parte de Camillo de Holanda.

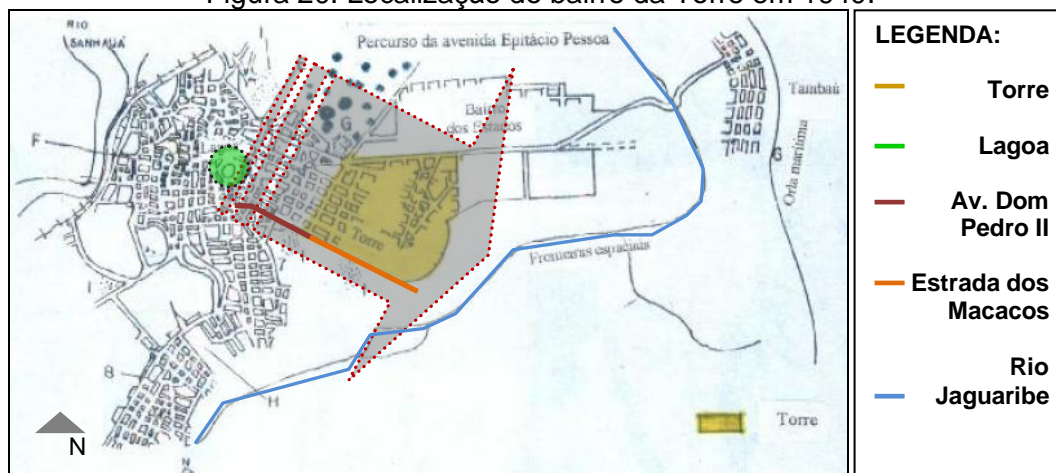
A partir da década de 1960 percebe-se a inserção de um novo território na malha urbana da cidade – a área referente ao objeto empírico de análise desta pesquisa –, que foi promovido pela estruturação do bairro da Torre, iniciada em finais de 1930, expandindo a cidade até uma nova barreira, o Vale do Jaguaribe. Este assunto será discutido nos Capítulos V, VI e VII.

ESTÁGIO DE SUPERAÇÃO DE LIMITES: A METAMORFOSE E A PRÁTICA DO ESPAÇO INTRAURBANO – 1930/1970

De acordo com Silveira (2004, p. 148), “a implantação do Parque Sólon de Lucena, transformou a mataria primitiva da Lagoa em algo merecedor de referência espacial”. Além disso, possibilitou a inserção de territórios contíguos à área central, a exemplo do bairro da Torre, que teve origem em finais da década de 1930, direcionando o crescimento urbano de João Pessoa para sudeste (COUTINHO, 2004; VIDAL, 2004).

A localização do bairro da Torre, durante as décadas de 1940 e 1950, deve ser enfatizada neste trabalho, pois ocupava a área mais periférica nessa direção. Tinha como limites: a oeste, a Lagoa; a sudeste, o Vale do Rio Jaguaribe; e a sudoeste, a Estrada dos Macacos – que funcionava como um prolongamento da Avenida Dom Pedro II, ainda restrita ao bairro do Centro, como ilustrado na Fig. 20.

Figura 20: Localização do bairro da Torre em 1940.



Fonte: Silveira, 2004, adaptado pela autora, 2011.

Segundo Silveira (2004, p.190), a Torre representou um dos principais produtos do processo de urbanização de João Pessoa, caracterizando-se como um dos “objetos sociais mais arrojados da época, por ser um espaço projetado” – conforme a proposta formulada por Nestor de Figueiredo, no início da década de 1930. O autor ainda coloca que o bairro atuou, em relação aos demais espaços da cidade, como um espaço intraurbano de transição entre o “antigo e o novo”

(IBIDE, 2004, p.191).

Deve-se apontar também, o fato desse bairro ter sido um dos locais da cidade, onde a Fundação da Casa Popular – FCP – construiu suas primeiras habitações, que se deu a partir de recursos dos institutos especializados na construção de moradias de cunho popular (SCOCUGLIA, 1999). Quanto a este assunto, Silveira (2004, p.190) enfatiza que isso ocorreu em função do bairro estar localizado “contíguo às áreas de progresso”, sendo contemplado com “Plano de Lançamento da Ampliação dos Recursos da Fundação Casa Popular”, cujas diretrizes recomendavam as seguintes questões,

(...) Primeiramente, deveriam ser escolhidas áreas de terrenos em locais bem situados, quer quanto à carência habitacional que efetivamente exista nas circunvizinhanças, quer quanto às tendências acentuadas de desenvolvimento econômico ou crescimento populacional da região e, ainda, quanto à certeza de condições favoráveis do mercado imobiliário, à fácil venda pelos preços estudados dos terrenos ou bônus que estes representem. (SILVEIRA, 2004, p. 190)

A princípio, a Torre foi planejada para atender as classes mais abastadas, contudo, devido ao deslocamento delas em direção à orla, acabou abrigando, na maior parte dos seus territórios, a classe média e a população oriunda da zona rural, cujas suas residências representavam tipologias arquitetônicas modestas, assunto enfatizado por Coutinho (2004) e Vidal (2004). Esse fato já indicava a dinâmica de segregação socioespacial que ocorreu no setor sudeste, com maior amplitude, a partir das décadas seguintes. A Fig. 21 ilustra um exemplo das primeiras moradias construídas no bairro da Torre.

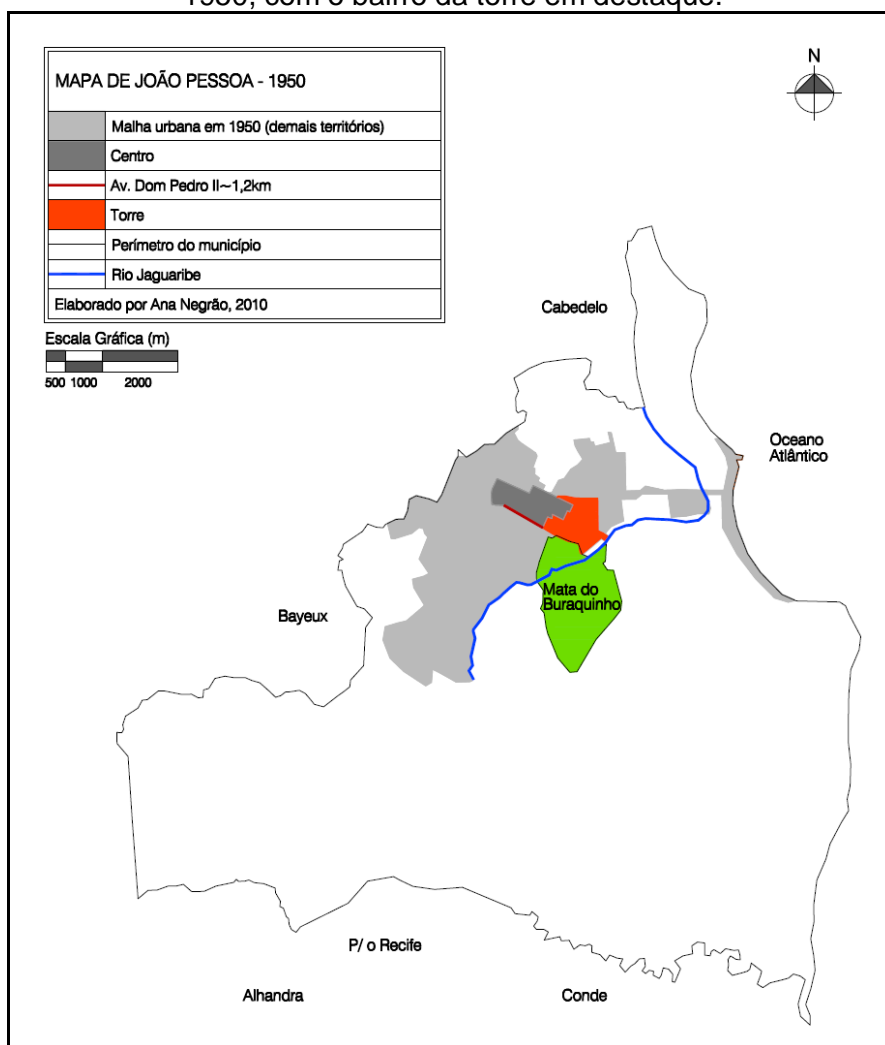
Figura 21: Exemplo das primeiras tipologias inseridas no bairro da Torre, final da década de 1940.



Fonte: Coutinho, 2004.

A Fig. 22 apresenta a malha urbana de João Pessoa durante a década de 1950, com o bairro da Torre destacado na cor laranja. Este território iniciou o processo de expansão no sentido sudeste, ao expandir o tecido urbano da cidade até o limite físico composto pelo Vale do Rio Jaguaribe. Este fato pode ser reforçado pela colocação de Panerai (2006) quando menciona que a superação de um limite geográfico é antecedida por um crescimento territorial.

Figura 22: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa durante a década de 1950, com o bairro da torre em destaque.



Fonte: Ana Negrão, 2010.

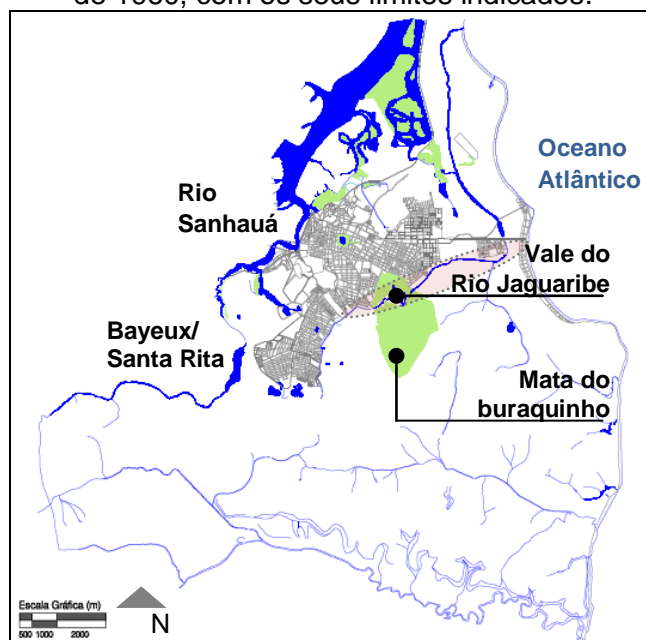
Considerando o conceito de limite colocado por Panerai (2006), pode-se enquadrar o Vale do Rio Jaguaribe como um obstáculo natural, inscrito no sítio e na topografia de João Pessoa.

O estágio de superação de limites desta pesquisa compreende o recorte tempo-espaial em que houve a superação dessa barreira geográfica e efetivou-se o crescimento urbano da cidade em direção a sudeste. A superação do Vale do Rio Jaguaribe consolida-se a partir de uma série de eventos, descritos nos itens que dão continuidade a este Capítulo.

5.1. O anel rodoviário

Apesar das modificações introduzidas no tecido urbano de João Pessoa até finais da década de 1950, a cidade ainda encontrava-se contida em uma estrutura urbana com configuração compacta em torno do bairro do Centro. A oeste, Bayeux e Santa Rita, passagem para o interior do estado e para a cidade de Natal/RN, representavam uma barreira político-administrativa ao crescimento nessa direção. As outras barreiras eram geográficas: a noroeste, os vales dos rios Paraíba e Sanhauá e a sudeste o Vale do Rio Jaguaribe e a Mata do Buraquinho (RODRIGUEZ, 1980), como pode ser visto na Fig. 23.

Figura 23: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa em princípios da década de 1960, com os seus limites indicados.

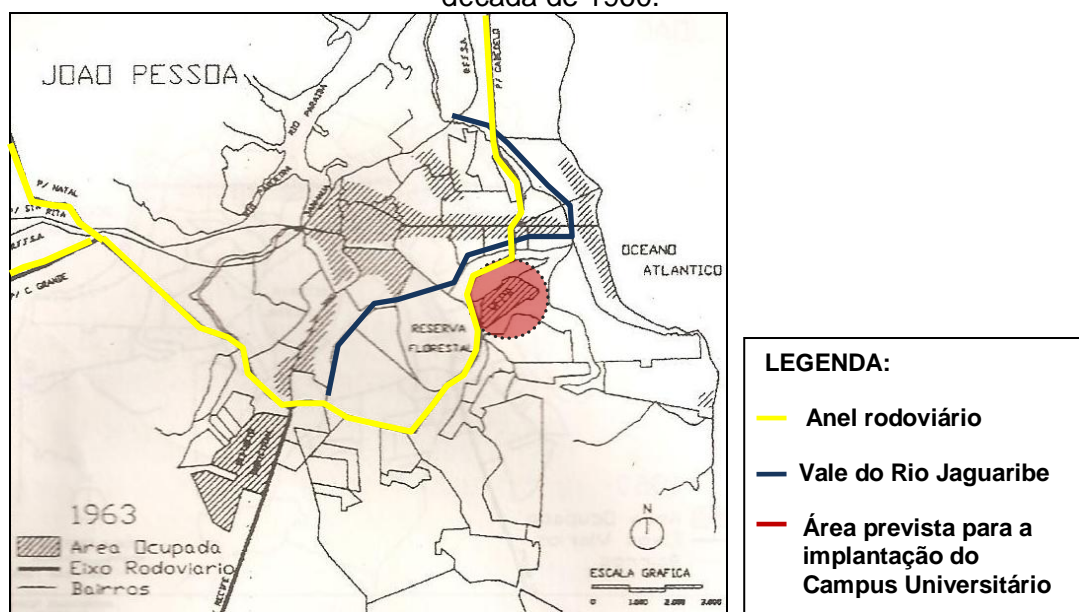


Fonte: Coutinho, 2004, adaptado pela autora, 2011.

A partir da década de 1960, percebe-se a formação de novos territórios na malha urbana da cidade, impulsionada pela localização do bairro da Torre, que como colocado no item anterior, foi responsável pela “esgarçada” do seu tecido urbano até um novo limite físico (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p.42).

Antes que o setor sudeste de João Pessoa fosse ocupado efetivamente, um fato importante antecedeu esse acontecimento: o avanço territorial sobre o Vale do Rio Jaguaribe, através da ampliação do sistema rodoviário, com a implantação de um anel rodoviário composto pelas BR 101 e BR 230, que passou a interligar o município de Cabedelo – ao norte – à saída sul da cidade, como exposto na Fig. 24.

Figura 24: Ilustração do anel rodoviário na malha urbana de João Pessoa durante a década de 1960.



Fonte: Lavieri e Lavieri, 1999, adaptado pela autora, 2011.

A necessidade de se implantar um anel rodoviário surgiu a partir de uma perspectiva desenvolvimentista do Governo Federal, pertencente ao “Plano Rodoviário Nacional de 1956-1960” (TRAJANO FILHO, 2003). Segundo Almeida (2011), a execução foi iniciada no ano de 1963 e a conclusão ocorreu no final dessa mesma década.

Esse fato ligou-se a uma série de obras federais que deu continuidade, como mencionou Coutinho (2004), a “mudanças consideráveis no panorama de João Pessoa”, relacionadas ao seu processo de urbanização. Junto à execução

do anel rodoviário, outro acontecimento ganhou importância, a implantação do Distrito Industrial, na direção sudoeste, ambos relacionados, a nível federal, ao processo planejado relacionado à “especialização em áreas urbanas” (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p. 43). Silveira (2004) confirma este fato, afirmando que no Brasil, a partir de 1963, passou-se a presenciar operações baseadas em ações políticas através das intervenções de órgãos federais, marcando um momento de importante estruturação e expansão urbana. O autor ainda ressalta a importância desse elemento urbano – o anel rodoviário – para a cidade, como exposto a seguir,

As intervenções públicas de caráter nacional alargaram os horizontes da cidade (...) como efeito de uma política ampla de integração nacional e de conformação de um sistema rodoviário. Viu-se com os eventos, um momento significativo de reestruturação urbana da cidade, baseado nas relações da acessibilidade e da mobilidade com o uso do solo. Nesse cenário, a implantação do anel rodoviário de João Pessoa, em 1963, deu sustentação material ao ideário político modernizante. (SILVEIRA, 2004, p.218)

O projeto citado visou conformar um sistema rodoviário que articulasse diversas localidades do país, como parte do “Programa de Integração Nacional”, que além de deslocar um fluxo cada vez mais intenso em direção ao Distrito Industrial e às cidades do interior do estado, constituísse uma alternativa para o escoamento das mercadorias do Porto de Cabedelo – município localizado ao norte de João Pessoa –, de forma a não se transitar pelo interior da malha urbana da cidade (ANDRADE, 1975). Rodriguez (1980) enfatiza que essa política de estradas tornava fisicamente possível a circulação nacional de mercadorias. Em relação à política de execução desse tipo de sistema rodoviário, a autora fez os seguintes ressaltos,

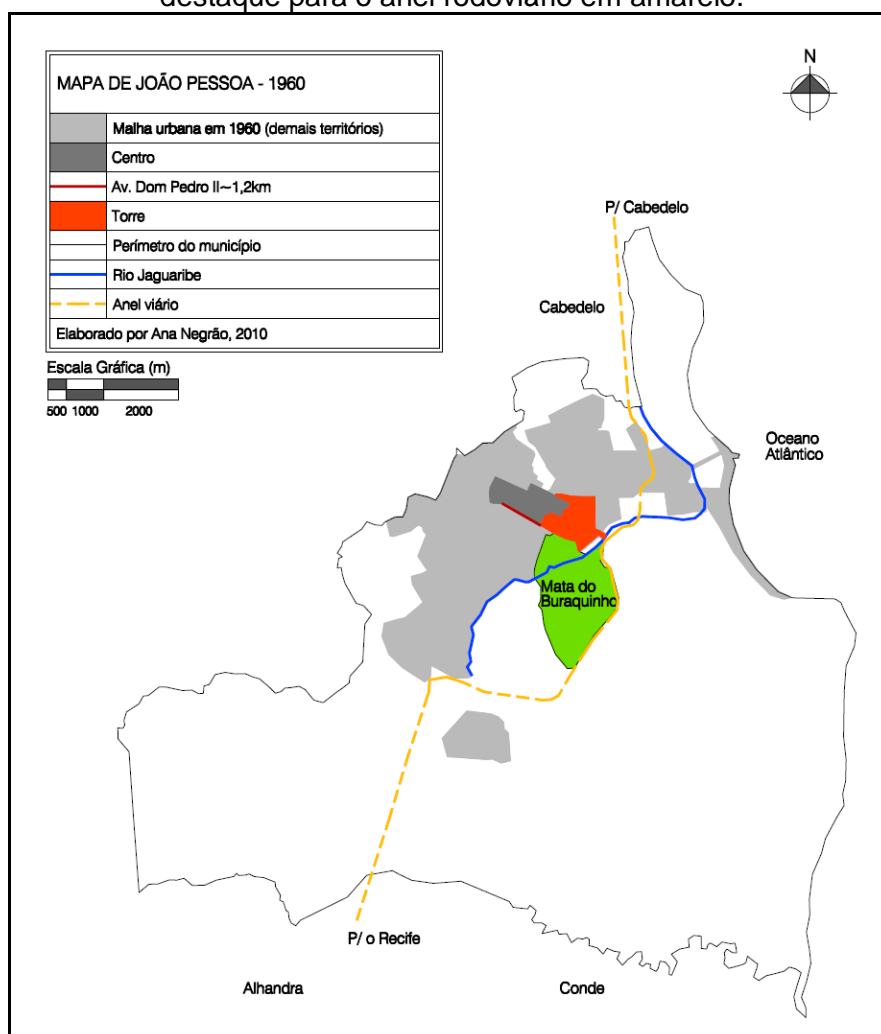
O desenvolvimento de uma política rodoviária com certa agressividade modificaria as direções dos fluxos de mercadorias e de pessoas, encurtaria as distâncias, daria origens a nós de tráfego e traria fortes transformações no sistema de relacionamento das várias cidades do nordeste. Alguns centros tradicionais se beneficiariam das mudanças do sistema de comunicações e das transformações econômicas, valorização de certos produtos em detrimento de outros. (RODRIGUEZ, 1980, p. 53)

A implantação do sistema rodoviário foi documentada por diversos autores

locais, os quais afirmaram que essa ação não influenciou apenas as relações entre cidades, mas o próprio espaço intraurbano de João Pessoa, pois evidenciou seus territórios a sudeste.

Tem-se de acordo com os conceitos elaborados por Panerai (2006), um avanço territorial sobre uma barreira física, constituída por um obstáculo geográfico, o Vale do Rio Jaguaribe, podendo-se caracterizar como a efetiva superação de limites. Percebe-se, portanto, a importância do anel rodoviário para a compreensão do processo de produção da área referente ao objeto empírico de estudo desta pesquisa. A Fig. 25 apresenta a malha urbana de João Pessoa, com a inserção do anel rodoviário.

Figura 25: Mapa esquemático da malha urbana de João Pessoa na década de 1960, com destaque para o anel rodoviário em amarelo.



Fonte: Ana Negrão, 2010.

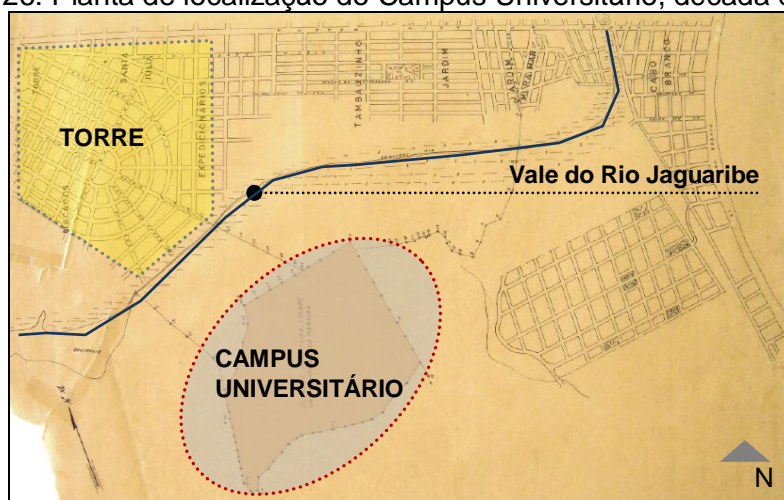
5.2. O Campus Universitário

O avanço territorial para além do Vale do Rio Jaguaribe, continuou com a inserção do Campus Universitário em suas proximidades, que se caracterizou como um marco institucional na expansão urbana da cidade, uma vez que induziu através da transferência das atividades universitárias que ocorriam no bairro do Centro, o crescimento nessa direção (SCOCUGLIA, 1999). Deu-se com o incentivo do Governo Federal, que buscava a execução de “novas construções com o sentido da unificação de todos os setores de ensino e pesquisa, sob a forma já tradicional de cidades universitárias” (CIDADE universitária..., 1954, p.2 *apud* PEREIRA, 2008).

Ao analisar a inserção do Campus Universitário no tecido urbano de João Pessoa, Pereira (2008, p.121) coloca que o local de sua implantação começou a ser estudado em finais da década de 1950, cujo foco foi uma área ampla e desabitada, próxima a “uma simples abertura de uma avenida que margeava o Rio Jaguaribe [atual Avenida Dom Pedro II]”.

A Fig. 26 ilustra a demarcação do terreno escolhido para a implantação do Campus Universitário. Deve-se ressaltar que tanto os estudos de viabilidade para a execução do anel rodoviário e do Campus Universitário, quanto à própria construção deles, ocorreram em períodos aproximados.

Figura 26: Planta de localização do Campus Universitário, década de 1950.



Fonte: Seção de Projetos da Prefeitura Universitária/UFPB *apud* PEREIRA, 2008.

Devido a problemas financeiros, a construção do Campus Universitário ocorreu apenas em meados da década de 1960, a partir da sua federalização – aprovada em 13 de dezembro de 1960 – que, como coloca Melo (2006), foi um acontecimento que “representou um grande marco na criação de universidades federais e federalizações de universidades estaduais e particulares” (MELO, Z., 2006, p.42). Assim, em dezembro de 1965, foi principiada a construção do Campus. Os serviços foram iniciados com a edificação da Escola de Engenharia, passando a funcionar no ano de 1967, como ilustrado na Fig. 27.

Figura 27: Campus Universitário no início da sua implantação, década de 1960, com os blocos de engenharia na parte inferior da imagem.



Fonte: Pereira, 2008.

A escolha da localização do Campus Universitário foi fundamental no processo de crescimento de João Pessoa e teve como fator principal pertencer a Fazenda São Rafael, terras de propriedade do Estado, fator que reduziu os custos de implantação desse equipamento (PEREIRA, 2008). A escolha da área foi comentada por este autor,

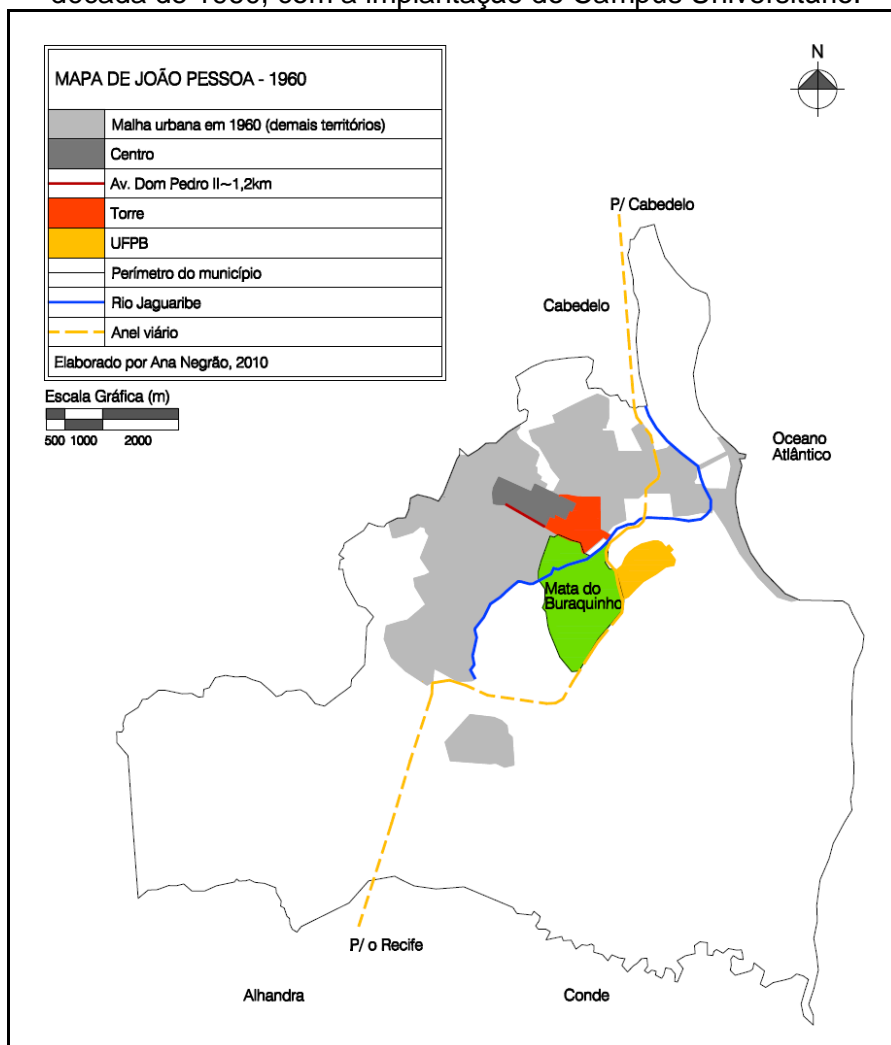
Promove a Universidade, ao mesmo tempo, o prolongamento da cidade de João Pessoa para um bairro até então virgem, sem nenhuma presença do homem como implantador de fogos urbanos (...) oferecendo uma contribuição pioneira à urbanização da Capital, levando para terras até então despovoadas, a presença do homem e, dentro em pouco, da nova Capital que se estenderá por todas aquelas terras. (NOVO bairro, 1966, p.3 *apud* PEREIRA, 2008, p. 124)

Esse fato também foi observado por Trajano Filho (2003), que afirmou,

O local escolhido para implantação do Campus Universitário trazia evidentes implicações para a cidade, a principal delas: extrapolar a área urbana prevista no Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, elaborado por Nestor de Figueiredo no início da década de 1930 – área constituída para bairro da Torre – a qual a cidade ainda não tinha superado”. (TRAJANO FILHO, 2003, p. 79)

A Fig. 28 identifica a malha urbana da cidade de João Pessoa na década de 1960, destacando o setor sudeste até o período de implantação do Campus Universitário, que reforçou a superação do limite do Vale do Rio Jaguaribe, efetivada com a inserção do anel rodoviário.

Figura 28: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1960, com a implantação do Campus Universitário.



Fonte: Ana Negrão, 2010.

5.3. Os conjuntos habitacionais populares

Ainda na década de 1960, o Estado identificou um problema relacionado à aquisição de moradias pela população de menor poder aquisitivo, que não atingiu apenas João Pessoa, mas todo o país (SCOCUGLIA, 1999). Pode-se colocar que a efetiva superação da barreira do Vale do Rio Jaguaribe foi conveniente para o Estado, do ponto de vista político, ao considerar o setor sudeste uma alternativa para a produção de assentamentos residenciais destinados a essa parcela da população, concretizados sob a forma de conjuntos habitacionais populares (BONATES, 2009; SCOCUGLIA, 1999).

O interesse por essa área foi motivado por vários fatores, dentre eles deve ser destacado que as terras situadas no setor sudeste pertenciam ao Estado e, naquele momento, localizava-se na periferia da cidade, que mesmo não tão longínqua ao centro, situavam-se distantes da praia, fato que as tornava desvalorizadas (BONATES, 2009). Outro fator considerado foi apontado por Pereira (2008, p.231), “o modelo de moradia predominante nesses conjuntos – residência unifamiliar isolada ou agrupada duas a duas – demandava a ocupação de grandes glebas, de modo a estimular ainda mais o interesse por esse território”, pois era demasiadamente extenso.

Portanto, pode-se considerar a atuação do Estado, a partir das políticas federais, como o principal agente produtor do setor sudeste de João Pessoa. Em um primeiro momento, com a execução do anel rodoviário e a implantação do Campus Universitário e, em seguida, com a atuação do Sistema Financeiro de Habitação – SFH –, em conjunto com o Banco Nacional de Habitação – BNH.

5.3.1. O Banco Nacional de Habitação – BNH

Embora o presente Capítulo enfoque os resultados obtidos que concernem diretamente ao histórico de produção do setor sudeste de João Pessoa, devido à importância da atuação do SFH/BNH na formação deste espaço intraurbano, julgou-se pertinente contextualizá-lo neste item.

Para se iniciar a discussão acerca do BNH, deve-se enfatizar as primeiras tentativas de implantação das políticas habitacionais que ocorreram anteriormente a atuação desse órgão. Bonduki (1999) afirma que o problema da provisão de moradia para o cidadão comum, passou a ser considerado pelo governo federal como uma meta a ser instituída durante a “Era Vargas”, período situado entre os anos de 1930 a 1945. Nesse intervalo, considerou-se o tema como uma condição básica à reprodução da força de trabalho e, conseqüentemente, à industrialização do país, utilizando-o como instrumento de formação ideológica, política e moral do indivíduo, juntamente com o deslocamento do setor político para o setor industrial/urbano, o que alterou a política do Estado brasileiro com relação a essa finalidade.

Bonates (2009) ao abordar essa temática, coloca que os Institutos de Aposentadoria e Pensões – IAPs – foram os primeiros órgãos estatais a tratar da questão habitacional via construção de moradias para uma determinada parcela da população – a de média e baixa renda. Esses institutos, criados a partir da década de 1930, tiveram importância fundamental na provisão do crédito imobiliário. Segundo a autora, embora tenham sido criados apenas em 1937, incorporaram a função habitacional ao quadro de atividades desenvolvidas, pois antes, tinham a atribuição exclusiva da previdência social – aposentadorias e pensões e da assistência médica. Bonduki (1999) afirma que grande parte dos conjuntos edificados voltava-se para o aluguel, e não para a venda das habitações, no entanto, Bonates (1999) aponta que os IAPs não eram órgãos específicos para tratar do problema habitacional.

Devido a isto, em 1946 foi criada a Fundação da Casa Popular – FCP –, cuja finalidade era de tratar exclusivamente da questão da moradia no país. Em relação a este fato, Bonduki (1999) faz as seguintes considerações,

A FCP adotou a construção de casas de locação com alternativa de acesso à moradia, mas, de maneira geral, seus programas privilegiavam a casa própria, sobretudo em conjuntos habitacionais. Possibilitando o acesso à propriedade, aspiração cada vez mais forte entre os trabalhadores, a FCP foi, desde o início, utilizada com objetivos públicos. (BONDUKI, 1999, p. 124)

França et al (2008) colocam que esse período caracterizou-se pelo início da ideologia pela casa própria, em que outros fatores contribuíram para a sua

crescente importância na sociedade, tais como, a promulgação da Lei do Inquilinato, em 1942, e a crise habitacional que se instaurou no período da Segunda Guerra e nos anos seguintes. Esses fatos provocaram a diminuição das unidades para locação. Como consequência, ainda na década de 1940, a produção informal – e/ou irregular – de moradias cresceu, sendo impulsionada pela autoconstrução da casa própria, que contribuiu para o processo de periferização e favelização das cidades (FRANÇA et al, 2008).

Quanto a essas tentativas de implementação das políticas habitacionais de cunho popular, Bonates (2009) ressalta que mesmo não tendo sido suficientemente eficazes no enfrentamento em relação à questão da moradia, as ações da “Era Vargas” influenciaram decisivamente no que foi produzido posteriormente no setor da habitação, sendo a estrutura desenvolvida pelos IAPs e práticas pioneiras, absorvida pelas políticas que criaram o Sistema Financeiro da Habitação – SFH – e o Banco Nacional da Habitação – BNH –, durante o Regime Militar – 1964-1986. A partir de então, muitos dos condicionantes para a execução das moradias sofreram profundas alterações, a escala e dimensão das operações, a indústria de materiais e equipamentos destinados à construção, o mercado fundiário e o mercado imobiliário, os investimentos na expansão dos sistemas viários destinados à circulação do automóvel e o perfil e volume da demanda habitacional.

Nesse momento, devido ao contexto capitalista de produção, julgava-se necessário catalisar recursos para um posterior investimento na economia. Dentre as medidas que foram tomadas pelo novo governo com o objetivo de reaquecê-la, estava a de investir maciçamente na construção civil, atuando na esfera da habitação, como ressaltou Scocuglia (1999), a partir da criação do SFH/BNH, órgão que norteou toda a produção imobiliária desse período.

O BNH foi criado a partir da Lei nº. 4380, de 21 de agosto de 1964, aprovada no mandato do Presidente Castelo Branco, tendo sido instituído com a responsabilidade de ser o órgão central, normativo e orientador do SFH, possuindo como suporte material, o Plano Nacional da Habitação, com o intuito maior de produzir moradias em massa (PNH, 1974 *apud* FRANÇA et al, 2008), cuja finalidade, de acordo com Bonduki (1999), foi de garantir a expansão do

sistema de produção capitalista.

Os recursos captados eram repassados às Companhias Públicas dos Estados e Municípios do Brasil – COHABs – e aos Institutos de Orientação às Cooperativas Habitacionais – INOCOOPs –, ambos financiados com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS –, na construção de conjuntos habitacionais de baixa e média renda. O BNH também foi responsável por conceber financiamentos para a população de classe de renda média e média alta, através de recursos oriundos do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos – SBPE –, ou seja, da caderneta de poupança. O INOCOOP também utilizou este fundo (BONATES, 2009; FRANÇA, et al, 2008; SCOCUGLIA, 1999).

Pode-se afirmar que do ponto de vista quantitativo, a produção habitacional do BNH transformou o perfil de produção das cidades brasileiras, resultando em um cenário muito diferente do período anterior. Os conjuntos habitacionais financiados por este órgão foram, de modo geral, considerados de grande porte, contendo centenas de unidades. Bonates (1999) observa que esta dimensão foi um dos motivos que resultou no modelo periférico de expansão, em que os conjuntos eram locados, com frequência, em bairros distantes, onde havia grandes glebas urbanas a baixo custo, favoráveis para a produção em larga escala – um dos objetivos da política desse órgão. “Então, face ao grande número de novas habitações construídas com esse novo modelo de implantação instaurado, as cidades passaram por significativas transformações na estrutura e na paisagem urbana” (BONATES, 2009, p.37).

Lavieri e Lavieri (1999) afirmam que no período de atuação do BNH houve também uma grande dinamização dos serviços de infraestrutura básica, em especial água e luz, através dos programas de financiamento na área de desenvolvimento urbano, implementados desde o final da década de 1960, a partir dos programas dos conjuntos habitacionais, que previam na sua execução, estender tais serviços até as áreas onde seriam executados. Os autores concluem que essa ação acabou por possuir um duplo efeito: o de provocar a valorização do solo e o de estimular a aceleração do processo de ocupação dos vazios urbanos localizados no percurso que as linhas de água e luz passaram a

fazer em direção aos conjuntos, promovendo a especulação imobiliária.

Em relação ao contexto que envolve a produção dos conjuntos habitacionais pelo BNH em João Pessoa, há um consenso na historiografia local, que a expansão da sua malha urbana ganhou impulso em finais da década de 1960, que ocorreu principalmente em direção a sudeste.

Araújo et al (1982, p. 30) afirmam que a produção desse órgão na cidade, teve início em 1968 com a implantação de seis conjuntos habitacionais populares, dentre eles, o conjunto Castelo Branco, que “abriu a linha de frente na expansão habitacional da cidade na direção sudeste, forçando a tendência de ocupação da área, iniciada com a execução do Campus Universitário” (ARAÚJO et al, 1982, p. 30), como já mencionado.

5.3.2. O Conjunto São Rafael – atual bairro do Castelo Branco

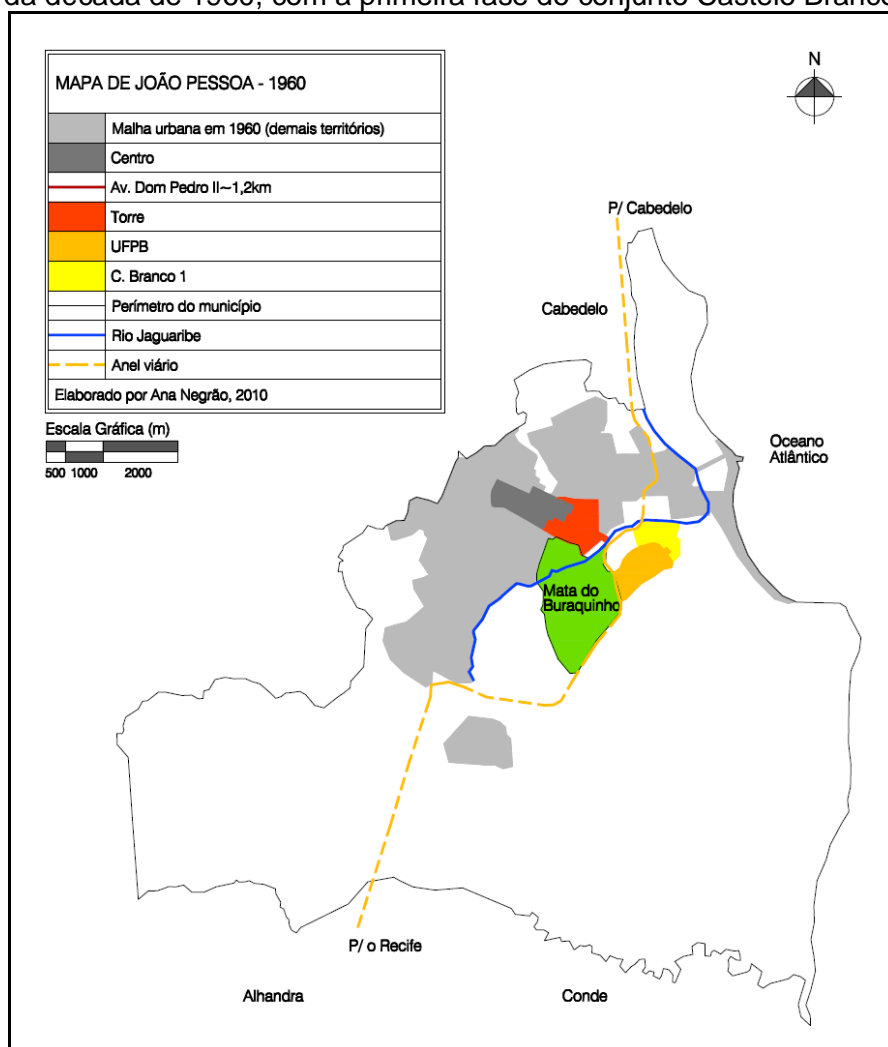
O Conjunto São Rafael teve a sua primeira denominação devido às terras onde fora locado, antiga fazenda São Rafael. A partir do decreto do Governador João Agripino, passou a ser denominado Conjunto Presidente Castelo Branco. A sua implantação também ocorreu em terras pertencentes ao Estado, situando-se em espaços considerados, naquele momento, periféricos do setor sudeste da cidade, sendo ladeado pela Mata do Buraquinho, anel rodoviário – BR 230 – e Campus Universitário (FRANÇA et al, 2008). Foi o primeiro empreendimento habitacional a ultrapassar o Vale do Rio Jaguaribe, sendo caracterizado por autores, a exemplo de Lavieri e Lavieri (1999), como um dos principais componentes do vetor de direcionamento do crescimento da cidade a sudeste, iniciando a ocupação habitacional nessa área.

Além de promover a ocupação habitacional nesse setor da cidade, destacou-se por ser o primeiro conjunto resultante da política oficial de remoção de favelas, passando a abrigar os moradores da favela Adolfo Cirne, que foram relocados devido à implantação da Avenida Beira Rio, via alternativa de ligação do centro à orla marítima (COUTINHO, 2004; SCOCUGLIA, 1999). Constituiu-se ainda, o primeiro grupo de unidades habitacionais projetado pela Companhia

Estadual de Habitação Popular da Paraíba – CEHAP/PB –, tendo a sua execução aprovada em 1967, em três etapas – São Rafael I, II e III.

A primeira etapa foi entregue no ano de 1969, com 630 unidades habitacionais em fase de acabamento, e foi destinada a população de baixa renda. A Fig. 29 ilustra a malha urbana de João Pessoa em finais da década de 1960, com a inserção do conjunto Castelo Branco I.

Figura 29: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa no final da década de 1960, com a primeira fase do conjunto Castelo Branco.



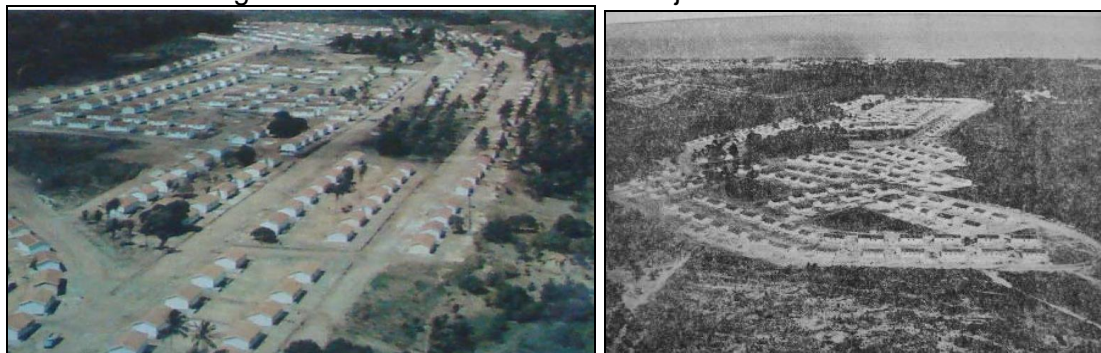
Fonte: Ana Negrão, 2010.

Nessa etapa, as instalações de água encanada ainda não haviam sido realizadas, fato que por muito tempo foi reclamado pelos moradores (PEREIRA, 2008). Para França et al (2008, p.24), o conjunto Castelo Branco “é um exemplo paradigmático da produção do BNH em João Pessoa: uma arquitetura de baixa

qualidade – estética, funcional e de acabamentos –, locada de forma tradicional em espaços distantes e precários”.

As Figs. 30 e 31 referem-se ao conjunto São Rafael I no ano da sua entrega à população e ilustram a falta de urbanização e de infraestrutura em seu entorno.

Figuras 30 e 31: Vista aérea do conjunto São Rafael I



Fonte: O Norte, 1968 *apud* França et al, 2008.

Durante o período compreendido entre 1970 e 1974, foram edificadas as segunda e terceira etapas desse conjunto, constando de 561 e 600 unidades habitacionais, respectivamente (LAVIERI ; LAVIERI, 1999).

Enquanto a segunda etapa também foi destinada à população de baixa renda, a terceira direcionou-se para os funcionários federais, com destaque para os trabalhadores do Campus Universitário. De acordo com Ribeiro (2009), 33% dos proprietários que ocuparam as residências do conjunto Castelo Branco III pertenciam ao quadro de funcionários dessa instituição. Segundo o jornal “A UNIÃO”, no dia 05 de janeiro de 1974, realizou-se no auditório do Pavilhão de Administração da Escola de Engenharia, a solenidade para entrega das chaves das primeiras 200 casas aos servidores do Campus.

Ribeiro (2009) ainda complementa que ao contrário da população do conjunto Castelo Branco III, que teve condições financeiras para permanecer financiando as suas moradias, a maior parte dos moradores das duas primeiras etapas não conseguiram manter as suas residências, pois como eram compostas basicamente pela classe de baixa renda, não possuíam condições de pagar pelas prestações e pelos serviços de infraestrutura – água, luz e esgoto –, deslocando-se novamente para as áreas de favela, enquanto as residências abandonadas

foram ocupadas por funcionários e estudantes do referido Campus.

Quanto à atuação do BNH em João Pessoa, Scocuglia (1999) enfatiza que o seu início se deu de forma lenta devido à escassez de recursos, fazendo com que os investimentos da primeira metade da década de 1970 fossem concentrados nas construções direcionadas para a classe de melhor poder aquisitivo, o que causou uma desaceleração na construção dos conjuntos habitacionais de cunho popular.

Contudo, a autora supracitada, verifica que os conjuntos habitacionais populares construídos até meados da década de 1970 passaram a reforçar ainda mais a superação de limites do setor sudeste da cidade. A Tabela 02 mostra que a produção do conjunto Castelo Branco foi responsável por aproximadamente 39% das unidades residenciais pertencentes aos conjuntos habitacionais produzidos entre o período de 1968-1974, totalizando 1791 unidades, sendo caracterizado como o maior conjunto habitacional da cidade nesse recorte temporal.

Tabela 02: Tabela referente aos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH, no período de 1968 a 1974.

CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS PELO SFH (1968/1974)				
NOME	ANO	UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
Jardim 13 de Maio	1968	413	13 de Maio	IPASE/IPEP
Redenção	1968	70	Jardim Luna	IPASE
Boa Vista	1968	558	Ipês	IPASE
Pedro Gondim	1968	281	Pedro Gondim	IPEP
Cidade dos Funcionários	1968	381	Cidade dos Funcionários	IPEP
Castelo Branco I	1969	630	Castelo Branco	COHAB
Castelo Branco II	1970	561	Castelo Branco	CEHAP
Costa e Silva	1971	812	Costa e Silva	CEHAP
Castelo Branco III	1974	600	Castelo Branco	CEHAP
João Agripino	1974	293	João Agripino	INOCOOP
TOTAL		4.599		

Fonte: Tadei e Duayer *apud* LAVIERI & LAVIERI, 1992 modificado pela autora, 2010.

Na segunda metade da década de 1970, observou-se um declínio em relação à produção dos conjuntos habitacionais populares nesse setor, verificando-se a inserção de apenas 187 unidades habitacionais no Castelo

Branco, como apresentado na Tabela 03. Este fato foi observado por Ribeiro (2009) ao relatar que na segunda metade da década de 1970, houve um aumento da construção de unidades habitacionais isoladas e um decrescimento da construção dos conjuntos residenciais populares, verificado não apenas em João Pessoa, mas em todo o Brasil.

Tabela 03: Total de unidades habitacionais produzidas no setor sudeste durante a segunda metade da década de 1970.

CONJUNTOS HABITACIONAIS PRODUZIDOS NO SETOR SUDESTE (1975/1979)				
NOME	ANO	UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
Mini conjunto I	1975	24	Castelo Branco	CEHAP
Mini conjunto II	1975	28	Castelo Branco	CEHAP
Mini conjunto III	1977	135	Castelo Branco	CEHAP
TOTAL		187		

Fonte: Tadei e Duayer *apud* LAVIERI & LAVIERI, 1992 modificado pela autora, 2011.

Outro fato relevante que ocorreu durante a década de 1970, foi o alargamento e prolongamento da Avenida Dom Pedro II até o Campus Universitário, via que esteve concentrada nos territórios do Bairro do Centro desde a sua abertura em 1920. Esta intervenção teve a finalidade de suprir a carência de uma rede viária que permitisse o acesso a essa instituição, antes realizado por duas ruas que se apresentavam em estado precário, a Estrada dos Macacos e a Avenida Tito Silva (ALMEIDA, 2011). Deve-se enfatizar que a Estrada dos Macacos foi denominada Avenida Dom Pedro II na época desse prolongamento.

Percebe-se, nesse momento, o início da inter-relação da Avenida Dom Pedro II com os territórios situados em seu entorno imediato, fato que reforça a afirmação de Panerai (2006, p.85) ao ressaltar a importância das vias, “ao mesmo tempo em que elas estruturam a cidade em seu todo, também organizam o tecido localmente, assegurando o seu caráter ordenador do espaço”.

5.4. Considerações finais sobre o Estágio de Superação de Limites

Diante das informações apresentadas nos itens anteriores, têm-se como fatos que deram início à produção do setor sudeste de João Pessoa, os seguintes

eventos: a expansão do seu tecido urbano nessa direção, com a consolidação do bairro da Torre; a superação de limites do Vale do Rio Jaguaribe, a partir da ampliação do sistema rodoviário da cidade – BR101 e BR 230; a implantação do Campus Universitário; e o impulso à construção dos conjuntos habitacionais populares, acionado pelo Banco Nacional de Habitação – BNH –, com o conjunto Castelo Branco. O fato do Estado ser detentor de terras nessa região foi fundamental para que a produção desse setor fosse iniciada. Esse fator enquadra-se na colocação de Castells (1978), de que, o espaço não está organizado ao acaso, os processos sociais exprimem a sua estruturação.

Quanto aos “elementos reguladores” propostos por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), pode-se colocar o Campus Universitário, no recorte temporal das décadas de 1960 e 1970, como o pólo indutor de crescimento do setor sudeste da cidade, pois descortinou também, a possibilidade de implantação do uso habitacional nessas áreas, com a concretização do conjunto Castelo Branco, que passou a funcionar como elemento do vetor de direcionamento do crescimento urbano nesses espaços, uma vez que, atraiu a formação de novos conjuntos habitacionais populares, assunto a ser discutido no Capítulo VI.

Diante disso, torna-se pertinente a colocação de França et al (2008) baseada no relatório de atividades da CEHAP/PB, publicado no jornal “O Norte”, do dia 3 de março de 1967, de que o terreno para a construção do conjunto Castelo Branco foi escolhido levando-se em consideração a tendência do crescimento urbano da capital em direção a sudeste. Rodriguez (1980) reforça que este fato ocorreu em função da instalação da Cidade Universitária, a qual ressaltou o favorecimento à construção de conjuntos residenciais em sua vizinhança. Outro autor que frisa a importância do Campus Universitário é Andrade (1975), fazendo a seguinte afirmação, “uma cidade que se formou como centro administrativo, teve depois seu desenvolvimento impulsionado pela função universitária” (1974, p. 36).

Quanto ao contexto geral da paisagem urbana de João Pessoa neste momento, pode-se citar o cenário descrito por Pereira (2008),

Ao término da década de 1970, dois vetores de crescimento evidenciavam o processo de seletividade do espaço intraurbano, através do qual passavam a ser mais visíveis as separações

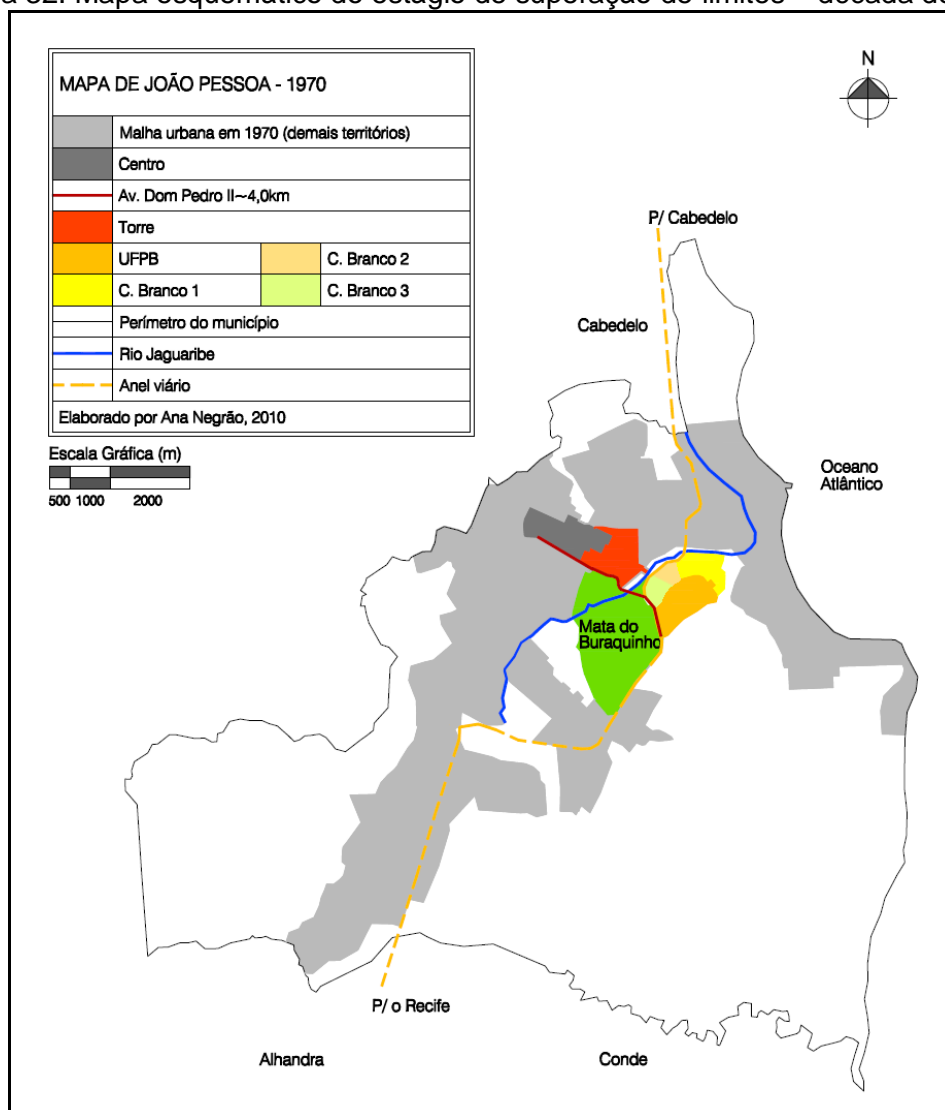
sociais. Não era ainda uma divisão tão definitiva quanto seria nos anos posteriores, mesmo assim, as áreas construídas pelas imediações da Avenida Epitácio Pessoa e pela praia tendiam a abrigar as famílias mais abastadas, enquanto a porção sudeste era ocupada pela população de menor renda. (PEREIRA, 2008, p. 231)

A observação acima se enquadra nas colocações de Hoyt (1939), o qual afirma que as cidades tendem a dividir-se em setores, que de modo geral, podem perder prestígio quando se aproximam de áreas periféricas, em que a classe de menor renda é deslocada para essas áreas, gerando um quadro de segregação imposta, principalmente pelo Estado. Esta colocação pode ser relacionada ao objeto empírico de análise desta pesquisa, uma vez que o local da inserção do conjunto Castelo Branco foi determinado pelo Estado – pelos motivos já descritos. Essa dinâmica de segregação ganhou mais ênfase na década seguinte, com a produção de novos conjuntos habitacionais populares no setor sudeste, observando-se uma tendência à reorganização da malha urbana da cidade, considerando a sua expansão e a ampliação do distanciamento entre as classes sociais, o que evidenciou a segregação socioespacial.

A partir do exposto, pode-se afirmar que o recorte temporal referente ao estágio de superação de limites do objeto empírico de análise desta pesquisa, compreende o período de finais de 1930 a finais de 1970. Percebe-se, nesse momento, que os espaços produzidos consolidaram um traçado urbano ainda concentrado próximo as áreas adjacentes ao Centro.

A Fig. 32 foi elaborada a partir dos dados que caracterizam o recorte espacial do estágio de superação de limites (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Figura 32: Mapa esquemático do estágio de superação de limites – década de 1970.



Fonte: Ana Negrão, 2010.

ESTÁGIO DE CRESCIMENTO: OS CONJUNTOS HABITACIONAIS E A PERIFERIZAÇÃO PLANEJADA DE JOÃO PESSOA – 1980

Foi apresentado no Capítulo anterior, o primeiro estágio do histórico de produção dos territórios situados no setor sudeste de João Pessoa, onde, os primeiros “elementos reguladores”, de acordo com a classificação de Panerai (2006, p.59), revelaram-se nesse “cenário”: limite ou obstáculo geográfico, pólo indutor do crescimento e elemento componente do vetor de expansão, caracterizando o estágio de superação de limites.

O presente Capítulo dá continuidade ao processo que constituiu a produção desse espaço intraurbano, ou como coloca Castex et al (2005, p.124), “como esse espaço foi produzido na prática”. Os protagonistas foram o Estado e as políticas federais de habitação popular, que inseriram nesse setor da cidade, no recorte temporal de uma década – 1980 –, um considerável contingente de unidades habitacionais, que ocuparam um extenso território.

Verificou-se ainda, que essa ocupação se deu a partir da construção dos conjuntos habitacionais populares pelo BNH em parceria com órgãos-gestores, como o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais – INOCOOP – e a Companhia Estadual de Habitação – CEHAP – (ARAÚJO, 2006). Sendo o primeiro, voltado para uma população de melhor renda e atuando em locais mais bem localizados – próximos da área central –, e o segundo, destinado para a classe de menor renda, focando em locais periféricos (BONATES, 2009; SCOCUGLIA, 1999).

Sendo assim, aferiu-se que a consolidação da linha de implantação desses conjuntos no setor sudeste, definiu um novo patamar na ocupação do espaço intraurbano de João Pessoa, a formação de novas áreas periféricas. Considerando uma linha retilínea em relação ao bairro do Centro, enquanto o conjunto Castelo Branco foi situado a uma distância aproximada de 3,5 km, os implantados posteriormente foram inseridos em um raio de aproximadamente 7,5 km, seguindo uma lógica de quanto menor a renda da população residente, mais distantes foram localizados daquele espaço (LAVIERI E LAVIERI, 1999).

O contingente de unidades habitacionais produzido nesse setor de João Pessoa colocou o problema da moradia da classe menos abastada, o Estado e as políticas habitacionais de cunho popular, como os elementos-chave para o entendimento da formação desse espaço intraurbano, que delinearam o estágio de crescimento referente ao objeto empírico de análise desta pesquisa.

6.1. A produção do BNH no setor sudeste de João Pessoa

Apesar do presente Capítulo enfocar o setor sudeste de João Pessoa, devido à identificação de um considerável contingente de unidades residenciais inserido pelo BNH nesse espaço intraurbano, percebeu-se a pertinência de relacioná-lo com as demais áreas da cidade, uma vez que, como apresentado no item anterior, a intervenção do Estado na problemática da habitação popular, através do referido órgão, apresentou-se como um dos fatores principais para revelar como se deu a produção desse espaço intraurbano.

Essas ações sofreram influências da aceleração do processo de favelização em João Pessoa, que se deu principalmente no entorno do anel rodoviário – trechos próximos a Cabedelo e ao Distrito Industrial – e em áreas carentes de infraestrutura e inadequadas para moradia – como os vales de rios, mangues, regiões de topografia acidentada e linhas de transmissão de energia elétrica (BONATES, 2009). Scocuglia (1999) menciona que este fato fez o BNH focar nos programas de construção de conjuntos habitacionais populares em áreas periféricas cada vez mais distantes, cujo objetivo principal foi reforçado em erradicar as favelas, a exemplo de alguns conjuntos inseridos na área referente ao objeto empírico de estudo.

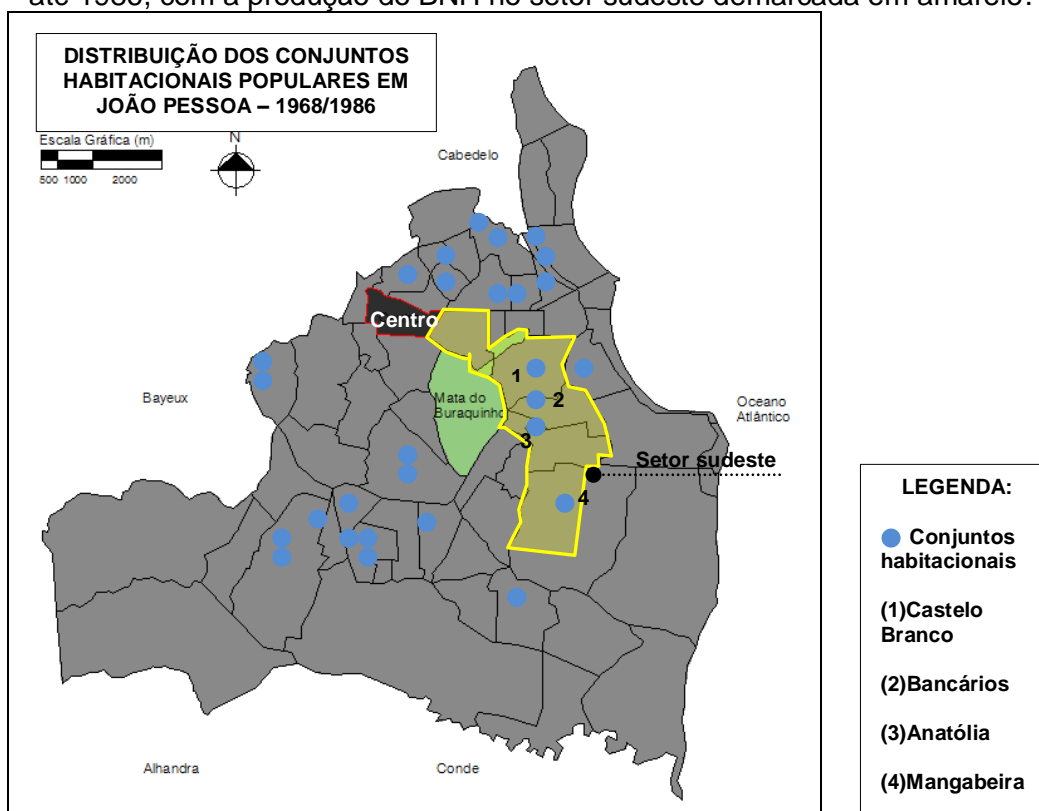
A colocação acima pode ser reforçada pela afirmação de Maia (2007), a qual considera que esse processo foi característico das cidades brasileiras, com ênfase na década de 1980, quando passaram a receber um forte contingente migratório, principalmente em função da concentração fundiária no campo. A autora ainda complementa que ao chegar às cidades, os migrantes, não encontravam habitações acessíveis e passavam a ocupar as áreas de domínio público, particularmente aquelas que não estavam sob o comando do mercado

imobiliário, produzindo áreas de favelas. E conclui, “nesse momento, ocorreu a periferização da cidade produzida pelo Estado, com a construção dos conjuntos habitacionais populares” (MAIA, 2011, p.01).

Sendo assim, em relação à área referente ao objeto empírico de análise desta pesquisa, pode-se caracterizar a década de 1980, como um período de consolidação dos territórios periféricos, que concentrou a maior parte dessa produção nas etapas referentes ao conjunto Mangabeira. Consolida-se, portanto, uma linha de expansão além do Campus Universitário, resultado principalmente da existência de grandes glebas urbanas “a baixo custo” e do estoque de terras cuja posse pertencia ao Estado. A maioria dos empreendimentos produzidos era de grande porte e atendeu a uma clientela com um poder aquisitivo mais restrito (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

A Fig. 33 ilustra a distribuição, na malha urbana de João Pessoa, dos conjuntos habitacionais populares produzidos pelo BNH no período de 1968 a 1986, com o setor sudeste destacado.

Figura 33: Distribuição dos conjuntos habitacionais populares durante o período de 1968 até 1986, com a produção do BNH no setor sudeste demarcada em amarelo.



Fonte: Bonates, 2009, adaptado por Ana Negrão, 2011.

Deve-se ressaltar que nem todos os conjuntos produzidos pelo BNH, nesse período, resultaram da política de remoção de favelas, alguns foram implementados devido à formação de cooperativas, a exemplo dos conjuntos Bancários e Anatolia, que tiveram como órgão financiador o INOCOOP.

Durante esse período construiu-se no setor sudeste 56% das unidades de habitação produzidas pelo BNH em toda a malha urbana de João Pessoa. Verificou-se ainda, que durante a década de 1980, esse setor concentrou 76% da produção dos conjuntos habitacionais populares, perfazendo um total de 11.220 unidades em apenas três conjuntos – Bancários, Anatolia e Mangabeira –, como pode ser visto na Tabela 04. Deve-se destacar que o recorte temporal descrito na tabela abaixo segue até 1986, pois, foi neste ano, que ocorreu a extinção do referido órgão.

Tabela 04: Comparativo referente à produção do BNH em João Pessoa – 1968/1986 – entre os territórios situados a sudeste e os demais territórios da cidade.

UNIDADES HABITACIONAIS PRODUZIDAS PELO BNH NO SETOR SUDESTE (1968/1986)			
DÉCADA	TERRITÓRIOS A SUDESTE	DEMAIS TERRITÓRIOS	% DE UNIDADES A SUDESTE
1960	630 unidades	1.073 unidades	57%
1970	1.535 unidades	5.798 unidades	21%
1980	11.220 unidades	3.532 unidades	76%
TOTAL	13.385 unidades	10.403 unidades	56%

Fonte: CEHAP, 2011; Lavieri e Lavieri, 1999, adaptado pela autora, 2010.

Esse evento enquadra-se nas colocações de Panerai (2006) quando menciona que ao longo do Século XX, constata-se nas cidades, uma inversão entre o centro antigo e sua periferia, onde esta última, passa a representar, em superfície e proporção, a maior parcela da população. Sendo assim, a cidade vai sendo redefinida no contexto da dinâmica do modo capitalista de produção, em uma perspectiva entendida como espaço de produção, consumo e força de trabalho, onde a disputa por localizações influencia a estruturação urbana (VILLAÇA, 1998).

6.2. Os conjuntos habitacionais Bancários, Anatolia e Mangabeira

Este item enfoca a inserção dos conjuntos habitacionais populares no setor sudeste de João Pessoa durante a década de 1980. Dentro do contexto de expansão da malha urbana de João Pessoa, neste recorte temporal, as terras situadas a sudeste foram as mais visadas, percebendo-se um crescimento mais acelerado, com a estruturação desse território, a partir dos conjuntos Bancários, Anatolia e Mangabeira.

Embora esses conjuntos tenham sido implantados em um mesmo período, distinguiam-se por diversas características, enquanto os dois primeiros voltavam-se para a classe média, situavam-se próximo ao anel rodoviário e ao Campus Universitário e foram financiados pelo INOCOOP, o terceiro voltava-se para a parcela de menor renda ou oriundas da zona rural, situava-se distante do anel rodoviário e foi financiado pela CEHAP. A Tabela 05 ressalta os conjuntos habitacionais populares, Bancários, Anatolia e Mangabeira.

Tabela 05: Conjuntos habitacionais populares: Bancários, Anatolia e Mangabeira.

CONJUNTOS HABITACIONAIS PRODUZIDOS NA DÉCADA DE 1980			
NOME	ANO	UNIDADES	INSTITUIÇÃO
Bancários	1980	1.500	INOCOOP
Anatolia	1981	222	INOCOOP
Mangabeira	1982/87	10.543	CEHAP
TOTAL		12.265	

Fonte: Fonte: CEHAP, 2011; Lavieri e Lavieri, 1999, adaptado pela autora, 2010.

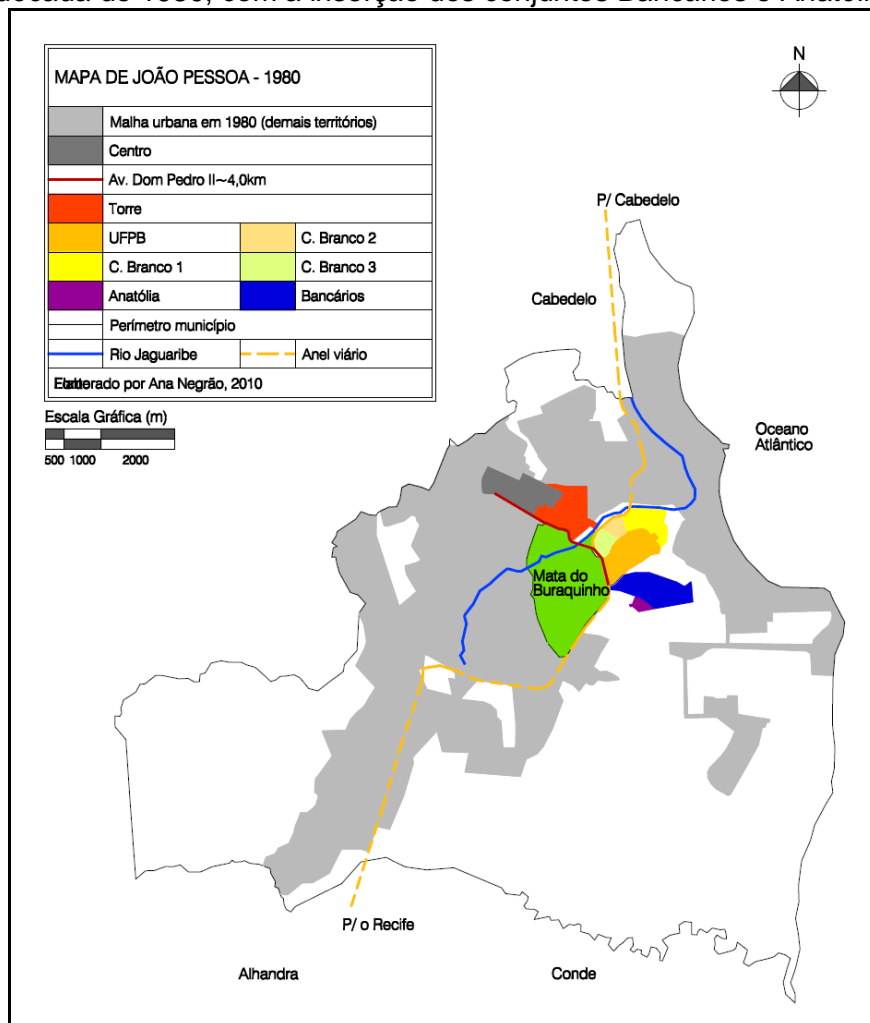
O conjunto Bancários foi o primeiro assentamento a ser inserido nesse setor após o Campus Universitário, e teve a finalidade de contemplar trabalhadores vinculados às instituições bancárias e aos servidores da UFPB. O projeto desse conjunto foi realizado no ano de 1978, com a denominação de Loteamento Itubiara, tendo seu nome alterado para conjunto Bancários em 1980, ano da conclusão de sua construção (ORRICO, 2009). Nesse período, a construção coletiva era um artifício utilizado para o barateamento das moradias, como colocado por Silva (2000),

Os preços dos terrenos aumentam a 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 tem sido aproveitadas com outros tipos de construções, conjuntos financiados pelo BNH, IPEP e Caixa Econômica Federal. (SILVA, 2000, p. 06 *apud* ORRICO, 2009)

Esse conjunto foi construído num espaço adjacente ao Vale do Jaguaribe e a Mata do Buraquinho, ao conjunto Castelo Branco e ao Campus Universitário, sendo localizado nas proximidades do anel rodoviário e, estando nesse momento, a constituir a região mais periférica, quando considerado o eixo no sentido Centro/região sudeste da cidade. No ano seguinte, contíguo a ele, houve a entrega de 222 unidades referentes ao Conjunto Anatolia, que se caracterizou por ser o menor território de João Pessoa – aproximadamente 1% da área da cidade. A figura 34 ilustra a inserção dos conjuntos Bancários e Anatolia na malha urbana de João Pessoa, no início da década de 1980.

Figura 34: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1980, com a inserção dos conjuntos Bancários e Anatolia.

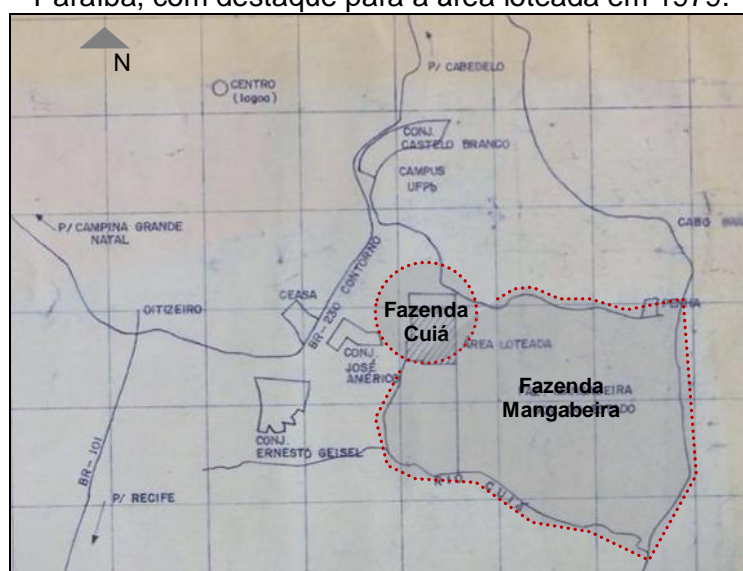


Fonte: Ana Negrão, 2010.

Ao passo que a classe média tentou solucionar o problema da escassez de recursos através da construção coletiva, segundo Orrico (2009, p.28), “o homem ao sair da zona rural por falta de empregos, passou a compor a malha urbana da capital”. Com isso, os resultados deste processo refletiram-se na cidade, criando contrastes cada vez maiores entre os bairros e habitações voltadas para a classe mais abastada e as moradias e favelas em condições subumanas, ou ainda, os conjuntos habitacionais localizados em regiões demasiadamente distantes, desprovidos de infraestrutura básica, como foi o caso do conjunto Mangabeira.

O Conjunto Residencial Tarcísio de Miranda Burity, popularmente conhecido como Mangabeira, teve seu projeto finalizado em 1979, ano que foi iniciada a sua construção, e visava: “resolver os déficits habitacionais de populações de baixa renda e oriundas das favelas” (SILVA, 2006, p.16). De acordo com Araújo (2006), a primeira etapa foi finalizada no ano de 1983, tendo sido construída na área territorial que compreendeu a Fazenda Cuiá, pertencente ao Estado. As outras etapas foram executadas nas terras desmembradas da Fazenda Mangabeira (OLIVEIRA, 2006). Esta distribuição está ilustrada na Fig. 35.

Figura 35: Croqui da Fazenda Mangabeira de Propriedade do Estado Paraíba, com destaque para a área loteada em 1979.



Fonte: Oliveira, 2006.

Quanto à localização do Conjunto Mangabeira, Bonates (2005) fez as

seguintes considerações,

A localização de Mangabeira é explicada pelo fato de o governo do estado ser proprietário de extensas glebas nessa área, o que favoreceu ali a implantação das habitações produzidas pela CEHAP e pelo IPEP. Isso não significa, todavia, que as terras foram doadas, seu custo foi repassado aos mutuários, embutido no financiamento, segundo informações obtidas de um técnico da própria CEHAP (BONATES, 2009, p.140).

Dentre os bairros e conjuntos habitacionais que compreendem o objeto empírico de análise desta pesquisa, o Conjunto Mangabeira foi localizado na região mais periférica da cidade, destacando-se pela longa distância que se encontrava da área central e pelo porte do empreendimento, que na mesma década teve continuidade com a inserção de outras etapas – II, III, IV, V e o PROSIND – (ORRICO, 2004). De acordo com a CEHAP (2011), o conjunto Mangabeira foi sendo construído em etapas devido à falta de liberação imediata de recursos. O ano de conclusão e a quantidade de unidades habitacionais produzidas estão descritas na Tabela 06.

Tabela 06: Etapas do conjunto Mangabeira durante a década 1980, durante a década de 1980.

CONJUNTOS HABITACIONAIS PRODUZIDOS EM MANGABEIRA (1980)				
NOME	ANO	UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
Mangabeira I	1982	3.238	Mangabeira	BNH/CEHAP
PROSINDI	1982	1.000	Mangabeira	BNH/CEHAP
Mangabeira II	1983	3.020	Mangabeira	BNH/CEHAP
Mangabeira III	1983	500	Mangabeira	BNH/CEHAP
Mangabeira IV	1983	1.500	Mangabeira	BNH/CEHAP
Mangabeira V	1984	240	Mangabeira	BNH/CEHAP
Mangabeira VI	1987	1.045	Mangabeira	CEHAP
TOTAL		10.543		

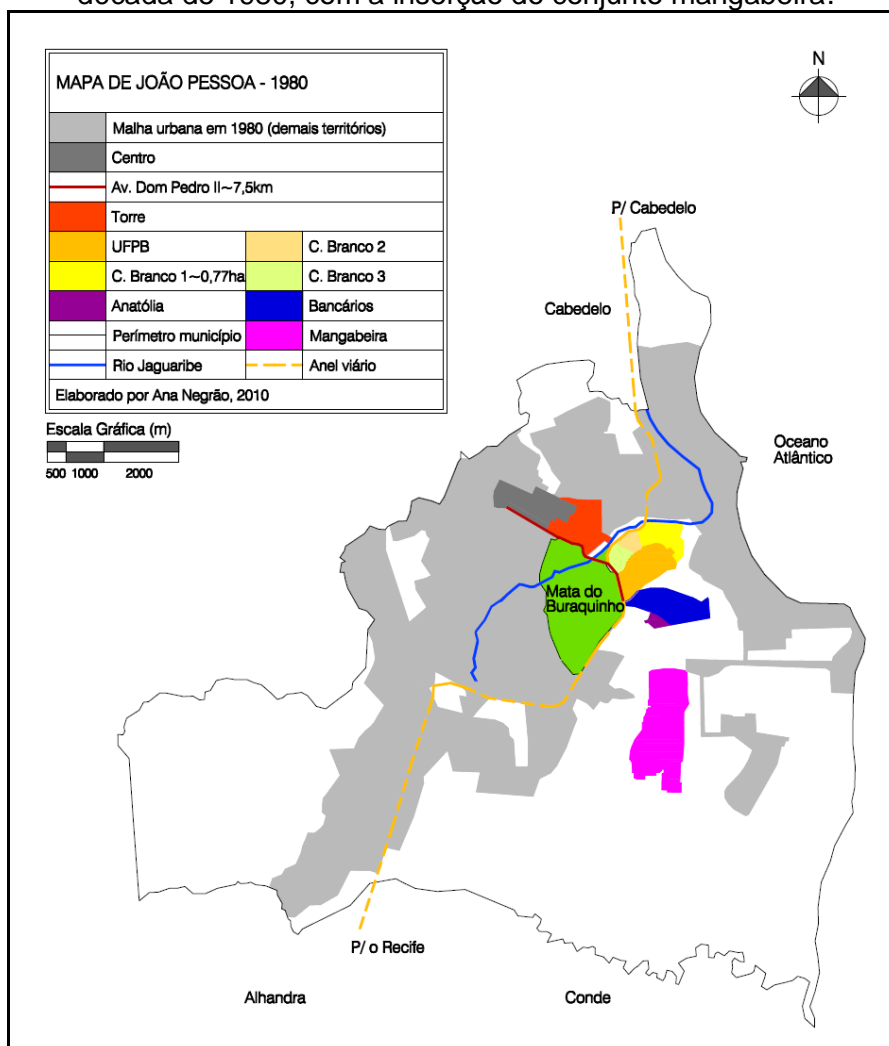
Fonte: CEHAP, 2011.

As características do conjunto Mangabeira também foram ressaltadas por Lavieri e Lavieri (1999),

Ainda naquela direção, foi dado o primeiro passo ao início das ocupações para além da faixa do contorno da BR, através da implantação do Conjunto Mangabeira. Este conjunto, localizado em terras do Estado, veio destoar bastante dos demais, seja pelo seu porte bem mais acima dos restantes, seja por sua localização (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p.51).

A Fig. 36 mostra a inserção das referidas etapas do conjunto Mangabeira na malha urbana de João Pessoa durante a década de 1980.

Figura 36: Mapa esquemático da malha urbana do setor sudeste de João Pessoa na década de 1980, com a inserção do conjunto mangabeira.



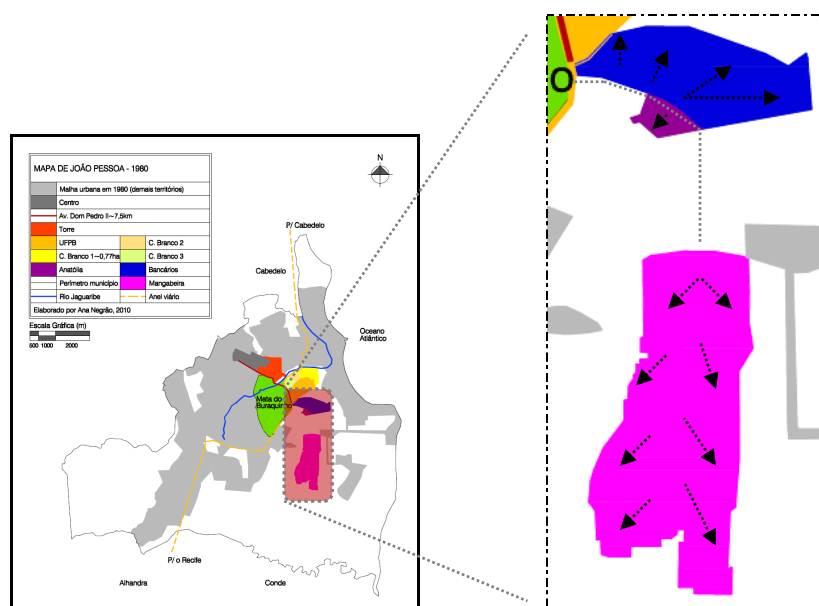
Fonte: Ana Negrão 2010.

Ao se considerar o método principal adotado nesta pesquisa, percebe-se que a inserção desses conjuntos habitacionais no setor sudeste de João Pessoa pode ser caracterizada como o início de um “crescimento em extensão”, uma vez que delineou crescimentos secundários, expandindo consideravelmente a área desse espaço intraurbano, o que reforça o fato desse evento ser identificado no estágio de crescimento. Para Panerai (2006), a extensão do tecido dá-se mediante a combinação de numerosas linhas e numerosas direções, instaurando-se uma hierarquia entre o eixo principal e as linhas secundárias.

É importante destacar ainda, que nesse período, devido à distância surgida entre Bancários e Mangabeira, identificou-se algumas discontinuidades nesse espaço intraurbano, vazios urbanos, que receberam apenas algumas construções, passando por um processo de ocupação mais intenso na década seguinte, como será visto adiante.

A Fig. 37 esquematiza os crescimentos secundários citados acima.

Figura 37: Esquematização dos crescimentos secundários



. Fonte: Ana Negrão, 2011.

Esses conjuntos, além de acentuarem a periferização da cidade, devido a sua localização, foram entregues a população em condições muito precárias de infraestrutura, como falta de pavimentação, pouca acessibilidade aos transportes urbanos coletivos, ausência de saneamento básico e precário abastecimento de água, gerando insatisfações e conflitos sociais, conforme assinala a matéria intitulada “*Descrédito de quem chegou primeiro*”, veiculada pelo Jornal Folha de Mangabeira, por ocasião do aniversário de 21 anos do conjunto,

Casas entregues e as mudanças não paravam de chegar. Em poucos dias Mangabeira I estava habitada. Os problemas que rodearam a construção permaneciam no mesmo lugar. Isso fazia com que o conjunto se tornasse um local desagradável para se viver. A consequência disso não demorou para chegar. Aos poucos as pessoas começaram a abandonar o conjunto e as queixas começaram a encabeçar abaixo assinados. A falta de pavimentação nas ruas fazia subir a poeira que se harmonizava

com a infestação de insetos, tirando o sossego dos moradores. Os mais inquietos venderam suas casas por qualquer valor. Não imaginavam que um dia o local seria disputado a centavos pelos grandes estabelecimentos comerciais da cidade. A avenida principal se tornaria em um grande centro comercial, quando tivessem chegado todas as melhorias que, meses após a inauguração começaram a surgir no conjunto. (JORNAL FOLHA DE MANGABEIRA, 14/05/2004 *apud* ARAÚJO, 2006, p.98)

A Fig. 38, do início dos anos de 1980, quando da inauguração do conjunto Mangabeira I, revela as impressões do descrédito apontado no recorte de jornal.

Figura 38: Vista panorâmica de Mangabeira, na ocasião da entrega.



Fonte: Silva 2005 *apud* Araújo, 2006.

De acordo com Scocuglia (1999), tais fatos aumentaram a insatisfação da população com a política habitacional do BNH e suas agências locais. Estas características contribuíram para agravar as condições de segregação socioespacial, que refletiram uma lógica que se distinguia entre a cidade dos conjuntos habitacionais populares e a “cidade modernizada”, intencionalmente diferenciadas, porque não foram resultado de um “crescimento espontâneo”, e sim, planejado pelo poder público e por outros agentes, fato que relaciona-se com a teoria de Hoyt (1939), já mencionada.

Esse fato também foi aferido por Villaça ao estudar a problemática da localização urbana em cinco metrópoles brasileiras. Fuentes (2009) comenta que esse era o cenário da maioria dessas cidades durante a década de 1980 e afirma,

(...) o descongestionamento dos centros urbanos, aliado ao desejo das classes dominantes pelo distanciamento das classes mais pobres e o menor valor econômico da terra desprovida de

infraestrutura, foram alguns dos indutores do crescimento “planejado” das cidades. Esse crescimento obedeceu a uma lógica semelhante, às das cidades européias no século XIX, induzindo o crescimento periférico com a implantação de grandes conjuntos habitacionais populares em áreas distantes ao Centro, totalmente carentes de infra-estrutura e serviços urbanos. (FUENTES, 2009, p.416)

Esses aspectos mostram que a disposição do espaço intraurbano traduz as relações conflitantes entre o capital e o trabalho, condicionado não somente no sentido material, mas nas relações de poder projetadas territorialmente e nas práticas socioespaciais inscritas no espaço (SOUZA, 2001). Essa problemática foi observada por Panerai (2006) ao colocar que a evolução dos modos de vida urbana engendra um consumo expressivo de espaços e, a cidade, que antes se apresentava compacta, passa a estar permeada por zonas não construídas e com ocupações distantes e mau atendidas (PANERAI, 2006).

O processo de “periferização planejada” da área analisada segue o pensamento de Harvey (1973, p. 212), que relaciona a localização intraurbana com a renda de seus habitantes, e impõe a ela, o comando sobre os recursos sociais. O autor ainda afirma que “o domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes”, que em relação ao setor analisado, foi imposto a sua população residente.

De acordo com Castex et al (2005), este contexto pode definir estágios de apropriação e ocupação, articulando os vetores de expansão e o processo de crescimento urbano através de propriedades territoriais e de leis socioespaciais, sendo o espaço livre de circulação, um dos principais elementos morfológicos de articulação desse crescimento.

Quanto a esta temática, Villaça (1998) coloca a importância do sistema de transporte intraurbano, que para ele, está diretamente relacionado aos eixos viários em relação à questão da localização. Destaca o seu papel na ocupação realizada pela população dos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis, visto que este fator altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações em locais mais distantes da área central e das áreas mais privilegiadas, que são ocupadas por uma parte excedente da população.

O início da intensificação da inter-relação dos espaços inseridos no setor

sudeste com o seu corredor de transporte principal é o foco do próximo item.

6.3. Os efeitos da produção dos territórios a sudeste de João Pessoa no corredor da Avenida Dom Pedro II

A formação de territórios distantes da área central definiu um novo patamar de ocupação no espaço intraurbano de João Pessoa, o que resultou em grandes deslocamentos da população residente nessas áreas para os outros espaços da cidade, que na década de 1980, eram realizados de forma precária, devido à carência de sistemas infraestruturais, a exemplo dos eixos viários e de um sistema de transporte coletivo, que permitisse com que os deslocamentos fossem realizados com eficiência. Esse fato relaciona-se com a questão da localização urbana citada no final do item anterior.

Sendo assim, principalmente em relação ao porte dos empreendimentos, os conjuntos habitacionais populares concorreram com as demais áreas da cidade para o aumento dos investimentos públicos em infraestrutura, uma vez que a maior parte, a exemplo dos situados a sudeste, foi construída em locais ainda desabitados e distantes do Centro.

Quanto ao eixo viário principal do setor sudeste, a definição da Avenida Dom Pedro II como um corredor de transporte ocorreu ainda na década de 1980. De acordo com Oliveira (2006, p.119), a partir das necessidades descritas acima, foram elaborados estudos sobre o sistema viário da cidade, que definiram “num horizonte de 20 anos, o modelo de transportes urbanos que funcionam desde o fim da década de 1980 até o presente”.

O autor acima ainda destaca que a prefeitura local ficou subsumida pelas ações da esfera estadual, a qual atuou através de planos direcionados aos escritórios de agências federais de planejamento implantados na cidade. Foi sob projeto executado por um desses escritórios, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte – GEIPOT –, que houve a definição dos principais eixos viários de João Pessoa e os estudos para a implementação de linhas de transporte coletivo, a partir do projeto intitulado “Aglomerados Urbanos” – AGLURB.

Nesse período, o GEIPOT instalou um escritório local com o objetivo de desenvolver o plano de transportes urbanos do município de João Pessoa. O trabalho iniciou-se com a realização de uma pesquisa domiciliar de origem e destino de viagens, diagnósticos e proposições do modelo de transportes a ser adotado. As estratégias incluíam recomendações para implantação imediata na área do Centro e depois, numa segunda etapa, a implantação do sistema de transporte público coletivo da cidade (SILVEIRA, 2004).

Oliveira (2006) concluiu que a atuação do GEIPOT, resultou em um dos mais importantes planos de transportes já desenvolvidos para João Pessoa. A malha viária principal caracterizava-se por uma estrutura rádioconcêntrica que interligava centros locais menores com a sua área central. No final da década de 1980, definiu-se o desenho da organização do sistema de transportes e trânsito de João Pessoa, que se deu em função dos seus principais eixos viários. Essa estrutura pode ser remetida ao “modelo setorial” elaborado por Hoyt (1939).

Em relação à área analisada, verificou-se que o seu eixo viário principal, junto com o espaço intraurbano situado em seu entorno imediato, apresenta-se como um setor desse modelo, voltado para média e baixa renda.

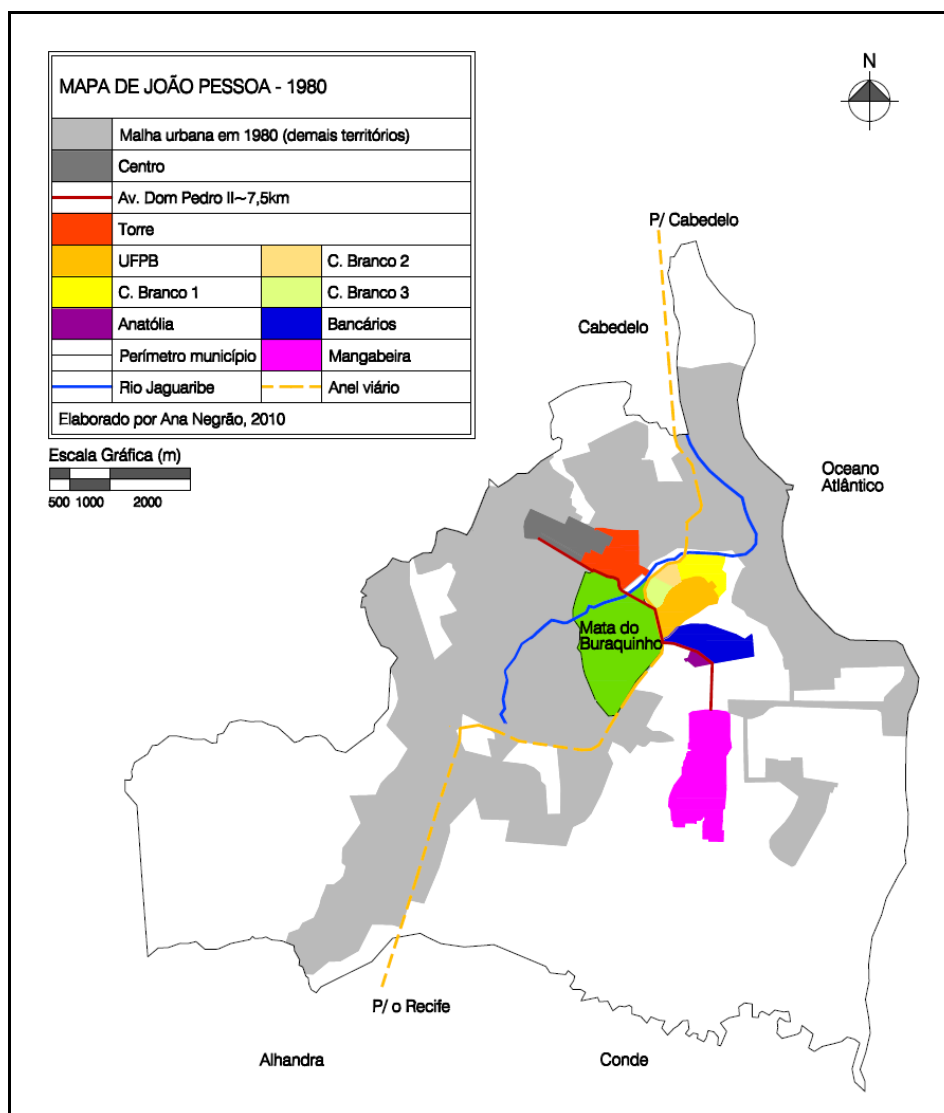
Villaça (1998) percebe que a associação entre os sistemas viários fortemente radiais e, o desnível social entre classes e a enorme dimensão das camadas populares e miseráveis, leva as metrópoles brasileiras a apresentar um destacado padrão espacial segundo setores de círculo, o que remete ao modelo de Hoyt (1939).

De acordo com os conceitos definidos por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), os conjuntos habitacionais inseridos no setor sudeste de João Pessoa, principalmente durante a década de 1980, delinearam uma linha de crescimento e influenciaram na formação/extensão do corredor da Avenida Dom Pedro II. Diante disto, percebe-se que o corredor surgiu em função da produção desse espaço intraurbano, diferente de outros espaços da cidade, que tiveram a constituição dos seus territórios, após a abertura dos seus eixos viários principais, a exemplo da Avenida Epitácio Pessoa.

A Fig. 39 ilustra os principais corredores de transportes do aglomerado urbano de João Pessoa, definidos no projeto descrito acima, com destaque para o

recorte temporal, a revelação da “linha de crescimento” e do “crescimento em extensão” do território investigado, consolidados, a princípio, com a implantação dos conjuntos habitacionais supracitados, e reforçados pela extensão do corredor de transporte da Avenida Dom Pedro II, caracterizando o estágio de crescimento, como ilustrado na Fig. 40.

Figura 40: Mapa esquemático do estágio de crescimento – década de 1980.



Fonte: Ana Negrão, 2011.

Observa-se na figura acima, que a inserção desses conjuntos modificou não apenas o traçado urbano do setor sudeste, como o desenho da cidade. Esse fato pertenceu a um contexto geral das cidades brasileiras, como observado por

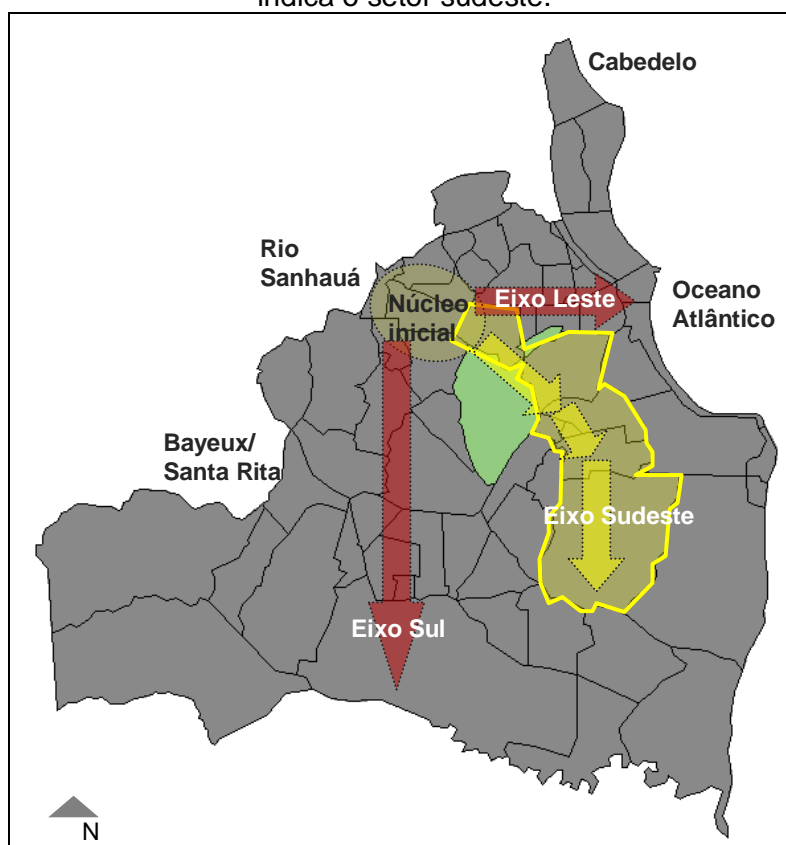
Sposito (2007), que relacionou a constituição da extensa periferia, com o modelo de produção do espaço intraurbano nas cidades latino-americanas, sobretudo na segunda metade do Século XX, o que gerou novas áreas de assentamento humano de natureza residencial, a partir de iniciativas públicas de implantação de conjuntos habitacionais populares voltados aos segmentos de menor poder aquisitivo.

Em relação à produção dos conjuntos habitacionais populares, após a extinção do BNH, houve um declínio na produção das unidades habitacionais (BONATES, 2009). Scocuglia (1999) menciona que este fato ocorreu devido às atribuições impostas às COHABs que deveriam se adequar às novas condições financeiras do país, as quais afetaram a capacidade de produção do agente público estadual. Nesse período ocorreu também uma transformação na essência do INOCOOP, a instituição de caráter eminentemente público passou a atuar para a iniciativa privada. As atribuições do BNH passaram a ser responsabilidade da Caixa Econômica Federal, assunto abordado no próximo Capítulo.

ESTÁGIO DE COMBINAÇÕES E CONFLITOS – 1990/2010

O “crescimento em extensão” (PANERAI, 2006, p.65), ocasionado pela inserção dos conjuntos habitacionais populares durante a década de 1980, delineou o traçado urbano e a dimensão territorial do espaço referente ao objeto empírico de estudo desta pesquisa. Como exposto, direcionou-se para esse setor da cidade, um considerável contingente de unidades residenciais, formando, como resultado dessa prática de ocupação, um setor, à época, periférico. Esse evento foi significativo para João Pessoa, pois resultou na consolidação de mais um eixo de expansão urbana, que ocorreu de forma avançada, constituindo-se uma excrescência urbana (SILVEIRA, 2001), como ilustrado em amarelo na Fig. 41.

Figura 41: Eixos de expansão em João Pessoa. A área demarcada pela cor amarela indica o setor sudeste.



Fonte: Ana Negrão, 2011.

Este fato relaciona-se com a afirmação de Panerai (2006, p.75), de que “o adensamento é um fenômeno, por demais, vinculado ao crescimento urbano”, gerando “combinações”, a exemplo da questão socioeconômica/uso e ocupação do solo, que podem ocorrer ao longo desse processo e, resultar em “conflitos” (CASTEX; DEPAULE e PANERAI, 1980; 2005; 2006). Este Capítulo aborda os fatos diagnosticados como componentes do estágio de combinação e conflitos, referente ao objeto empírico de análise no recorte temporal de 1990 a 2010. Durante a análise dos dados, observou-se as seguintes questões:

- Adensamento habitacional voltado para a população de baixa renda;
- Adensamento habitacional referente à população de média renda;
- Adensamento populacional;
- Deslocamento das atividades características do centro principal para esse setor da cidade;
- Segregação socioespacial.

7.1. Adensamento habitacional

Com o encerramento das atividades do BNH, João Pessoa passou novamente a enfrentar o problema da provisão de moradias de cunho popular. A partir de 1990, na tentativa de mitigar esse problema, vários agentes participaram do processo de incremento do parque habitacional da cidade (SCOCUGLIA, 1999). Bonates (2009) os classifica em duas categorias: agentes públicos e agentes privados, e os distingue colocando que os agentes públicos são representados pelas instituições do governo estadual ou municipal que receberam a concessão de financiamentos da CAIXA – a nível federal – ou financiaram diretamente a produção de moradias para a população de renda mais baixa. Essas instituições são no nível municipal: a Prefeitura Municipal de João Pessoa – PMJP – e no nível estadual: a CEHAP, a FAC e o IPEP. Já os agentes privados são aqueles que receberam a concessão de financiamentos da CAIXA, podendo ser cooperativas de habitação, como a Cooperativa Habitacional do Estado da Paraíba – COHEP – e as empresas do ramo da construção civil.

Quanto à atuação dos agentes públicos, estes preservaram a área de

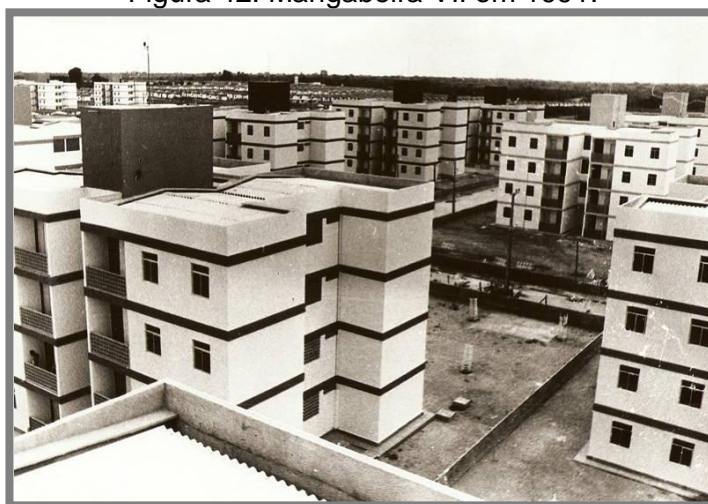
influência mais adotada na década anterior, produzindo conjuntos habitacionais populares localizados na região sudeste da cidade, focando em Mangabeira (CEHAP, 2011; FERNANDES, 2006). Este fato foi ressaltado por Bonates (2009) ao analisar a atuação da CEHAP no referido recorte temporal, “a maioria das habitações financiadas pela CEHAP foi implantada seguindo o modelo periférico de expansão na direção sudeste, onde o governo continuava sendo proprietário das terras” (IDEM, 2009, p.140).

A autora acima ainda comenta a respeito das características tipológicas referentes à produção efetivada pela CEHAP, “é importante mencionar que nos primeiros anos dessa década, prevaleceu à produção prioritária de blocos de apartamentos, como os edificadas no conjunto Mangabeira VII’ (BONATES, 2009, p.140), fato que reforçou o foco no relativo adensamento habitacional dessa área, que se tornou uma alternativa “conveniente” para direcionar a população de baixa renda.

De acordo com dados fornecidos pela CEHAP (2011), em relação à Mangabeira, deve-se mencionar que durante a década de 1990, além das 1.962 unidades habitacionais produzidas no conjunto Mangabeira VII, ano de 1991, foram construídos grupos de moradias relacionados a sindicatos, financiados pela CEHAP, IPEP e FAC, que totalizaram um montante de 7.853 unidades.

A Fig. 42 ilustra um exemplo da tipologia multifamiliar produzida pela CEHAP no conjunto Mangabeira VII.

Figura 42: Mangabeira VII em 1991.



Fonte: CEHAP, 2011.

Quanto à atuação dos agentes privados no setor sudeste, estes focaram na construção de edificações residenciais nos territórios referentes aos vazios urbanos resultantes da produção dos conjuntos habitacionais populares Bancários, Anatolia e Mangabeira, onde foram criados os loteamentos Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária. Os dados coletados indicam que essa ocupação se deu no momento de valorização dessas terras, devido a sua proximidade com o Campus Universitário, que atraiu para suas adjacências, usuários dos seus serviços, principalmente estudantes (IBGE, 2010; FURTADO, 2006). Esse equipamento urbano apresenta-se, novamente, como um “pólo indutor do crescimento” desse setor.

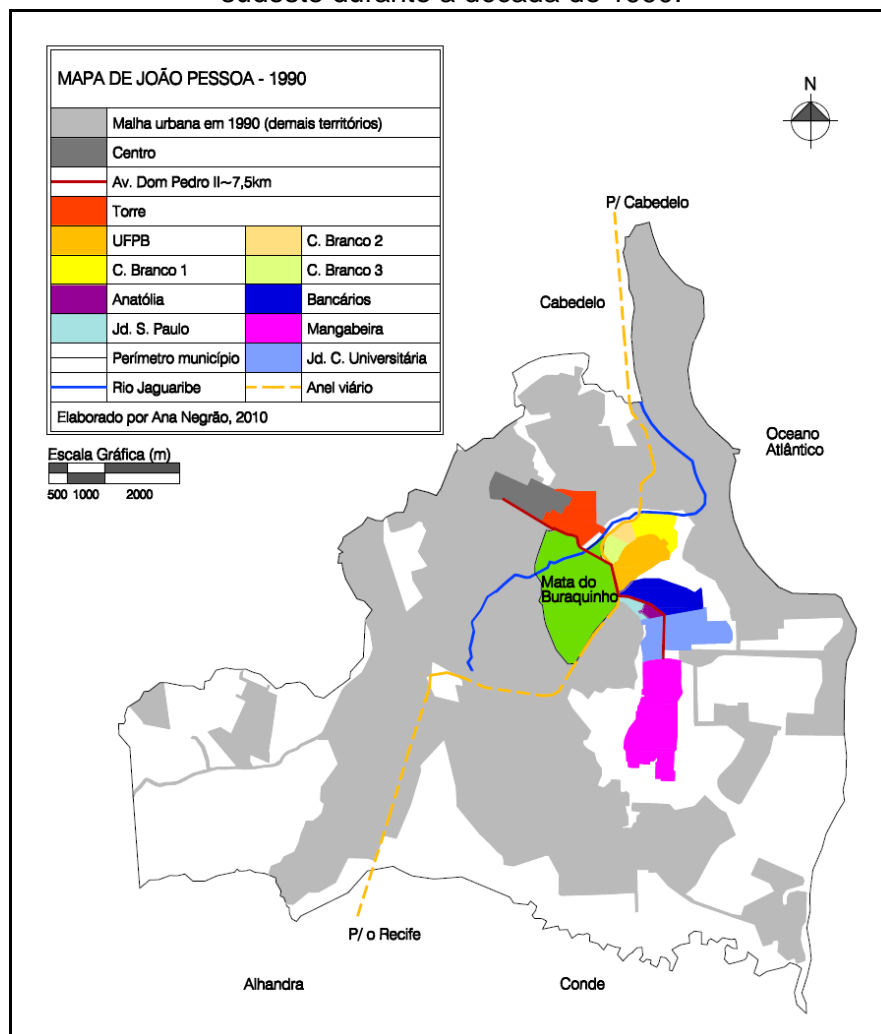
O processo de adensamento desses loteamentos tomou intensidade, a partir de meados da década de 1990, quando se percebe o início da verticalização dessa área, reforçando o adensamento habitacional, que também focou no modelo de residência multifamiliar, consequência do aumento na procura por esse setor da cidade (BONATES, 2009; FURTADO, 2006; PMJP, 2011). Pode-se colocar que esse fato se deu como resultado de uma “combinação”: interesses econômicos dos empreendedores imobiliários/uso e ocupação do solo, que gerou um “conflito”, o aumento do preço do solo.

Furtado (2006, p.49) elaborou um documento a respeito da forma como foi iniciada a ocupação no Jardim Cidade Universitária e colocou que no início da década de 1990, o bairro mantinha-se como um grande vazio urbano, demarcado, porém desabitado: “Na via principal, Rua Walfredo Macedo Brandão, destacavam-se apenas duas construções de edifícios multifamiliares e um posto de abastecimento de combustível”. O autor realizou um levantamento sobre o crescimento vertical do bairro, concluindo que quantidade de prédios residenciais estabelecida na década de 2000 atingiu um patamar quantitativo elevado: “da marca de apenas dois edifícios existentes em 1990, contabilizou-se, no início de 2000, o quantitativo de 146 edifícios do tipo multifamiliar (FURTADO, 2006, p.52). O autor conclui que esse fato se deu quando os empreendedores imobiliários constataram uma valorização desse solo urbano, resultado da combinação mencionada anteriormente.

A Fig.43 ilustra as manchas urbanas referentes ao início do adensamento

dos loteamentos Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária durante a década de 1990. Percebe-se que, nesse momento, o setor apreendido não se comporta tanto como uma região periférica, quando considerada a sua relação com os demais bairros da cidade.

Figura 43: Mapa esquemático da malha urbana da cidade de João Pessoa com a inserção dos loteamentos Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária no setor sudeste durante a década de 1990.



Fonte: Ana Negrão, 2010.

Um estudo sobre o uso e ocupação do solo nos Bancários, Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária realizado pelo Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado – LAURBE/UFPB –, em 2009, mostra que o adensamento residencial nessas áreas aumentou cerca de 30% no período compreendido entre os anos de 2000 e 2007.

A Fig. 44 ilustra a tipologia de edificação multifamiliar predominante encontrada nas áreas próximas à UFPB.



Figura 44: Tipologia predominante nas áreas próximas à UFPB. Fonte: Ana Negrão 2010.

Lavieri e Lavieri (1999) também ressaltaram os reflexos da ocupação desse setor,

(...) essa ação acabou por possuir um duplo efeito, o de provocar a valorização e o de estimular a aceleração do processo de ocupação dos vazios urbanos localizados no trajeto que as linhas de água e luz passaram a fazer em direção aos conjuntos, promovendo a especulação imobiliária. (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p.45)

De acordo com Bonates (2009), os espaços dos Bancários também foram foco dos agentes privados. O “Relatório de evolução dos bairros dos municípios de João Pessoa”, elaborado pela PMJP (2011), destaca a atual potencialidade da UFPB em atrair a população para o seu entorno, quando coloca que sua população é constituída na maioria por jovens, ressaltando que essa característica se deve à proximidade do bairro com a instituição de ensino superior UFPB.

Os fatos relatados acima se relacionam diretamente com a colocação de Sposito (2007), de que, tanto a produção da cidade, crescimento territorial e vertical, quanto o seu consumo, localização dos usos de solo, estão subordinados às leis de mercado e são determinados pela instituição da propriedade privada da terra, que os impõem o caráter de mercadoria.

A prática de ocupação identificada no setor sudeste, fez com que esse

território, atualmente, represente 10% da área total do município de João Pessoa, concentrando aproximadamente 20% dos domicílios da cidade, em que, cerca de 10% localizam-se em Mangabeira.

Deve-se enfatizar que em 04 de setembro de 1998, através do projeto de Lei nº 1574, tendo como autor Luciano Cartaxo Pires de Sá, os conjuntos habitacionais de João Pessoa deixaram de ser denominados conjuntos para se chamarem bairros (ORRICO, 2004).

7.2. Adensamento populacional

O adensamento habitacional promovido no setor sudeste de João Pessoa, a princípio, no período entre as décadas 1970 e 1980, com a política habitacional do BNH e, posteriormente, a partir da década de 1990, com os agentes públicos e a inserção de novas unidades habitacionais no conjunto Mangabeira e, a atuação dos agentes privados nos espaços próximos ao Campus Universitário, influenciaram no adensamento populacional dessa área. De acordo com os dados do IBGE (2000, 2010), apresentados na Tabela 07, percebe-se que o setor sudeste concentra, atualmente, cerca de 20% da população total de João Pessoa – 10% situa-se em Mangabeira –, resultado da prática de ocupação imposta pelo Estado e pelos empreendedores imobiliários. Diante disso, pode-se afirmar que os conjuntos habitacionais populares produzidos durante a década de 1980 foram determinantes nesse processo.

Os dados apresentados na referida tabela ainda destacam que a população do Jardim São Paulo e do Jardim Cidade Universitária quase dobrou entre as décadas de 2000 e 2010, o que pode ser considerado um reflexo da verticalização ocorrida nesses bairros. Pode-se observar também, que houve uma redução da população residente na Torre, Ribeiro (2009) coloca que isso se deve a mudança de uso do solo na área, pois esse espaço, a partir da década de 1990, passou a englobar as atividades típicas do centro – comércio e serviços. Segundo um estudo realizado por ele em 2007, 35% do uso do solo desse bairro passou a ser destinado ao comércio e serviços.

Tabela 07: Comparativo da população residente nos bairros que compreendem o objeto empírico de análise e seu comparativo com a cidade de João Pessoa.

POPULAÇÃO SETOR SUDESTE		
BAIRRO	2000	2010
Torre	17.104	1.500
Castelo Branco	11.208	11.642
Bancários	10.367	11.863
Jardim São Paulo	2.543	4.530
Anatólia	1.126	1.162
J. Cd. Universitária	11.108	21.425
Mangabeira	67.398	75.988
Setor Sudeste	120.854	128.110
João Pessoa	678.214	723.515

Fonte: IBGE, 2000, 2010.

Esse contingente populacional, em conjunto com a distância que esse setor foi localizado do centro, induziu o deslocamento das atividades típicas da área central para esses espaços, o que pode ser caracterizado como uma “combinação” entre a prática de ocupação do solo e interesses dos empresários comerciais, este assunto será discutido no próximo item.

7.3. O desdobramento da área central

A prática de ocupação ocorrida no setor sudeste de João Pessoa, atraiu o deslocamento de atividades típicas do centro principal, principalmente de comércio e serviço, cuja finalidade foi de servir a parcela da população residente em seus espaços. Aferiu-se que, atualmente, essa mudança no uso do solo concentra-se no perímetro do seu eixo viário principal, o corredor da Avenida Dom Pedro II. De acordo com Villaça (1998), esse processo é resultado de interesses socioeconômicos dos empreendedores comerciais. Realizou-se uma coleta de dados, *in loco*, em que se constatou que 71% do uso do solo ao longo do perímetro do corredor é de comércio e serviço, como apresentado na Tabela 08.

Tabela 08: Uso e ocupação do solo ao longo do corredor da Avenida Dom Pedro II.

USO DO SOLO NO CORREDOR	
USO	%
Comercio e Serviço	71
Institucional	5,5
Residencial	12
Misto	2,5

Fonte: Ana Negrão, 2011.

Em relação ao deslocamento das atividades típicas do centro principal para esse setor da cidade, verificou-se também, a implantação de empreendimentos de grande porte, que se comportam como pólos geradores de tráfego – PGT’S, a exemplo de hipermercado e *shopping center*, que direcionam para esse corredor de transporte, um grande fluxo de pedestres e de veículos, inclusive de outras áreas da cidade.

Esse evento resulta em um aspecto que pode ser considerado um “conflito”: a valorização do solo desse setor. Para autores como Marx, Harvey e Villaça, esse aspecto compreende uma característica da cidade contemporânea, que remete novamente a questão da localização urbana.

As informações acima podem ser reforçadas por Sposito (1991, p.10) quando coloca que, o “desdobramento do centro” iniciou-se a partir do momento em que as atividades consideradas tipicamente centrais – comércio e serviços – passaram a localizar-se no interior das cidades, próximos aos demais territórios que, na maioria das situações, localizaram-se ao longo de vias de maior circulação de veículos, traduzindo-se na configuração de eixos comerciais e de serviços importantes. De acordo com Villaça (1998), essa ação, associa-se à locomoção dos seres humanos na busca pelo controle do tempo e da energia gastos no deslocamento.

Outro “conflito” identificado, resultante da prática de ocupação desse setor da cidade, foi ressaltado por Cavalcanti (2011), ao apontar que a “combinação” entre o contingente populacional que habita esse setor e as atividades de comércio e serviços instaladas ao longo do corredor da Avenida Dom Pedro II, geram impactos negativos durante os deslocamentos, como problemas de mobilidade e acessibilidade, uma vez que esse eixo viário não comporta a atual

quantidade de usuários que transitam nesses espaços. Ainda foi relatado um aumento nas faixas de rolamento nas imediações da UFPB, ocorrido entre os anos de 2008 e 2009, medida tomada para mitigar os problemas encontrados durante os deslocamentos.

Sposito (1991) coloca que na cidade contemporânea esse processo surge como resultado do seu frenético crescimento territorial e da consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo o papel comercial e de serviços devido ao aumento das distâncias a ele e, em muitos casos, da ineficiência do sistema viário e de transporte coletivo, fator que compromete a acessibilidade e mobilidade no espaço intraurbano. Esses fatores também podem acentuar o processo de segregação socioespacial (VILLAÇA, 1998).

7.4. A segregação socioespacial

A partir da apreensão da dinâmica intraurbana do setor sudeste de João Pessoa, tornou-se evidente a estratificação do solo ocorrida na malha urbana da cidade. Pereira (2006) coloca este fato da seguinte forma, “enquanto a área ocupada pela pequena burguesia avançou para o mar, a classe proletária localizou-se, de modo preferencial, nas terras da zona sul, região periférica” (PEREIRA, 2008). Araújo (2006) ressalta esta colocação,

Assim, de um lado, na porção sudoeste-sul-sudeste, nos conjuntos habitacionais e bairros populares, concentram-se os trabalhadores assalariados, os desempregados e os pobres, nicho da mão de obra barata. No outro, a cidade dos ricos, cuja modernização revela-se pelo seu embelezamento: praças, monumentos públicos, pavimentação e iluminação das grandes vias, centros comerciais, como os *shopping centers*. Nesse lado, forma-se a cidade da urbanidade e das amenidades, no outro a cidade da penúria e da escassez. (ARAÚJO, 2006, p.76)

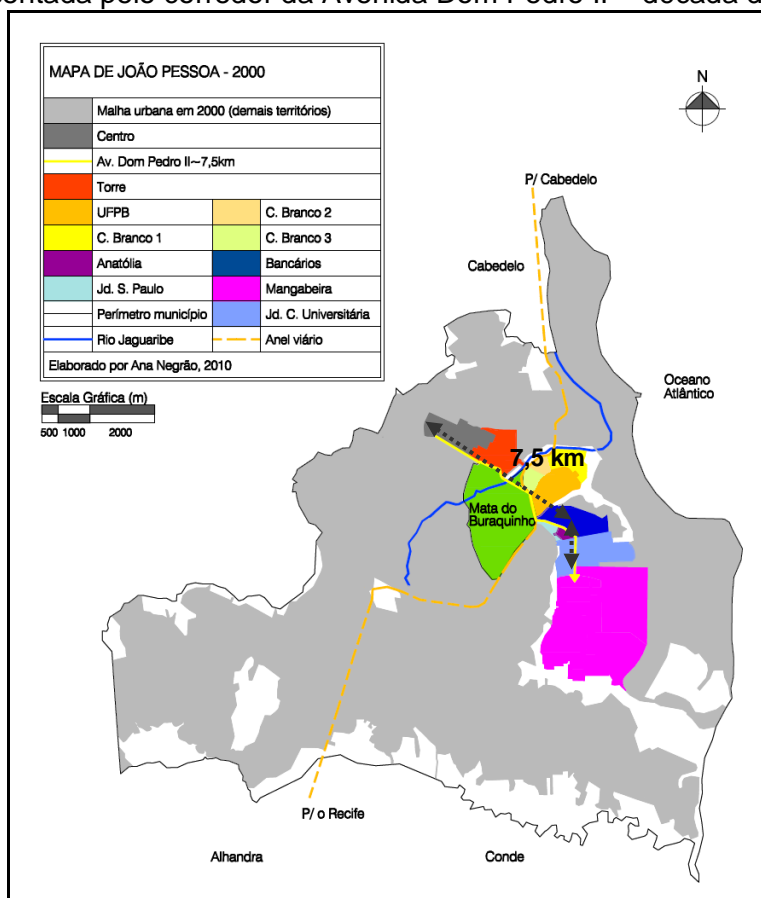
De acordo com Castells (1939, *apud* CORRÊA, 1989), a distribuição das residências no espaço produz uma diferenciação social que promove uma estratificação do uso e ocupação do solo, e quando a distância social produz uma forte expressão espacial, ocorre a segregação urbana.

Considerando a prática de produção desse setor, pode-se colocar que ele atua como um elemento componente da dinâmica socioespacial que ocorre na

cidade, concentrando as classes sociais de média e baixa renda em seus territórios. A sua dimensão territorial faz com que ele se configure como uma “linha profunda de expansão”, termo utilizado por Hillier e Hanson (1983) para descrever extensas linhas de crescimento, que geram excrescências urbanas.

Essa linha profunda de expansão enfatiza a estratificação do solo de João Pessoa e ressalta a relação desse setor com a sua área central, visto que é o único eixo viário que liga diretamente o setor sudeste a ela, resultado do processo de expansão urbana da cidade. Quanto a esse aspecto, Hoyt (1939) postulou que os diferentes grupos econômicos mostram tendência para se estabelecerem em áreas distintas, passíveis de referência ao longo de eixos de transporte que partem da área central da cidade. A Fig. 45 ilustra a linha profunda de expansão referida acima. A partir do mapa abaixo, pode-se perceber o crescimento territorial de Mangabeira ao longo da década de 2000.

Figura 45: Mapa esquema destacando a linha profunda de expansão do setor sudeste, representada pelo corredor da Avenida Dom Pedro II – década de 2000.



Fonte: Ana Negrão 2011.

Quanto às classes predominantes nesse espaço, já foi apontado que a classe média reside nos territórios mais próximos à área central, enquanto a parcela da população de menor renda ocupa as regiões mais periféricas. Essa configuração pode ser mais bem notada com os bairros constituídos após o anel rodoviário, onde, Bancários, Jardim São Paulo, Anatólia e Jardim Cidade Universitária direcionam-se para a classe média e Mangabeira para a classe de menor renda.

Quanto à dinâmica de segregação socioespacial de João Pessoa, pôde-se observar, através do “modelo periférico de expansão” proposto por Corrêa (1989), como se deu o deslocamento da população para esse setor da cidade, analisando-o, de acordo com os “estágios evolutivos” identificados nesta pesquisa.

A partir dessa análise, aferiu-se que, no estágio de superação de limites – mapa refere-se ao final da década de 1970 –, o bairro da Torre pode ser caracterizado como um espaço contíguo ao Centro, e o território produzido após o Vale do Rio Jaguaribe – área referente ao Campus Universitário e ao conjunto Castelo Branco –, passa a ser considerado o território mais periférico desse setor, porém, ainda próximo a área central, como apresentado nas Figs 46 e 47 – p.119.

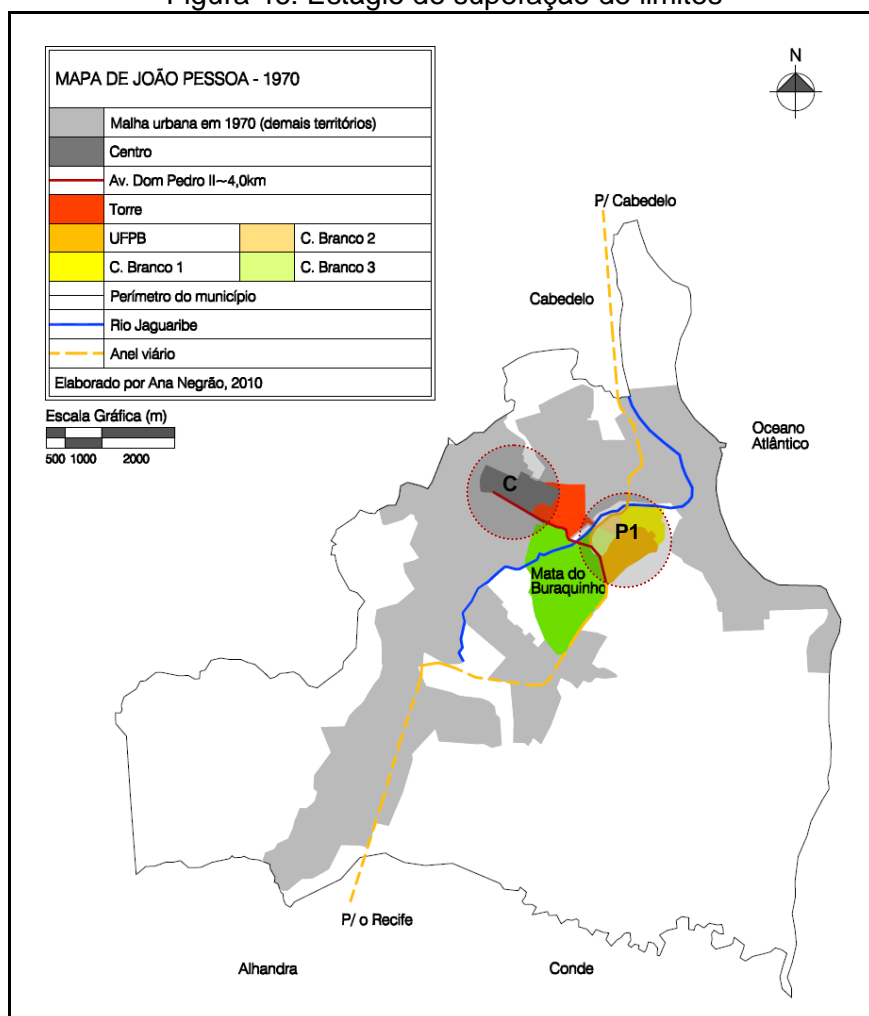
No estágio de crescimento – 1980 – a periferia foi expandida, a partir da inserção dos Bancários, Anatólia e Mangabeira, no qual, os dois primeiros conjuntos, juntamente com o território constituído no estágio anterior, passaram a configurar a periferia imediata ao centro e, o segundo conjunto, a periferia longínqua a ele, como ilustrado nas Figs. 48 e 49 – p.120.

No estágio de combinação e conflitos é apresentado o panorama geral quanto ao deslocamento da população para esse setor da cidade, com destaque para o “inchaço” do bairro Mangabeira. Tem-se, no ano de 2007 – a Fig. 50 ilustra, de acordo com os dados da PMJP, a malha urbana da cidade neste ano – a população de média renda concentrada na periferia imediata ao Centro e a população de baixa renda, na periferia longínqua a ele. Esse processo está esquematizado nas Figs. 50 e 51 – p. 121.

Essa análise revelou que a segregação socioespacial é um processo fundamental para a compreensão da estrutura urbana, que pode ser definido

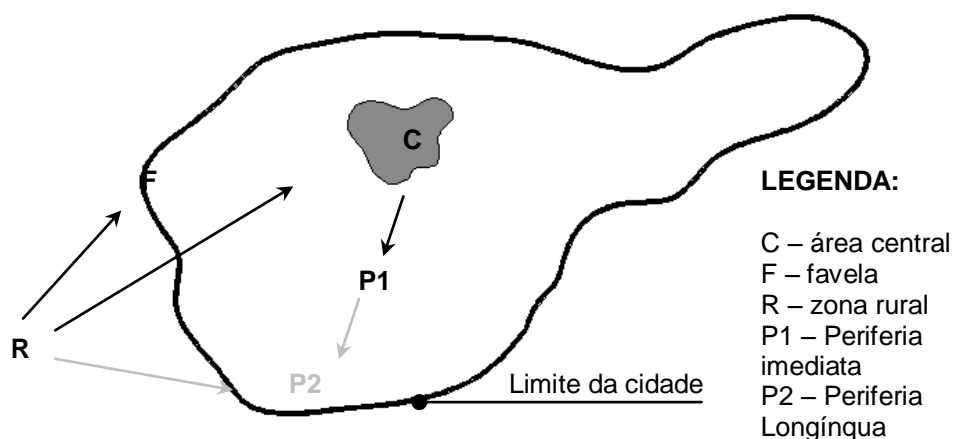
como a distância social, relacionada à distância entre grupos sociais ou entre indivíduos e grupos, que tem como “cenário” e meio de efetivação, a própria cidade (MORAES NETTO, 2009, p.02).

Figura 46: Estágio de superação de limites



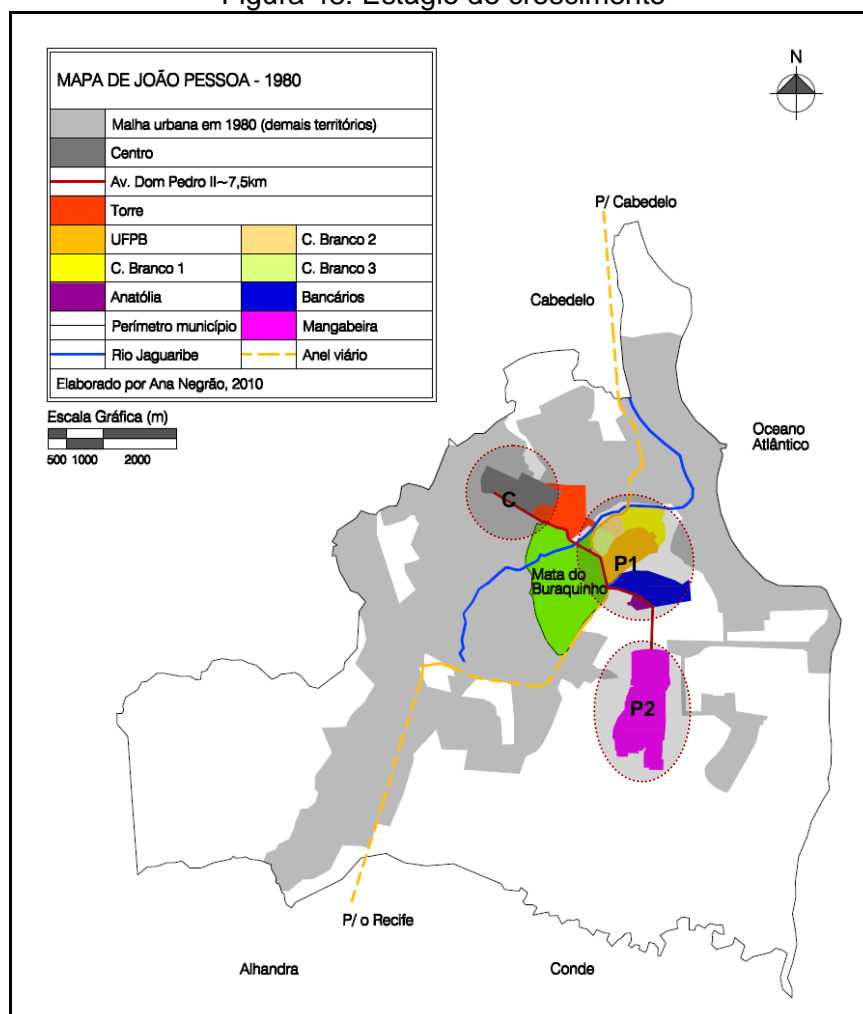
Fonte: Ana Negrão, 2011.

Figura 47: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.



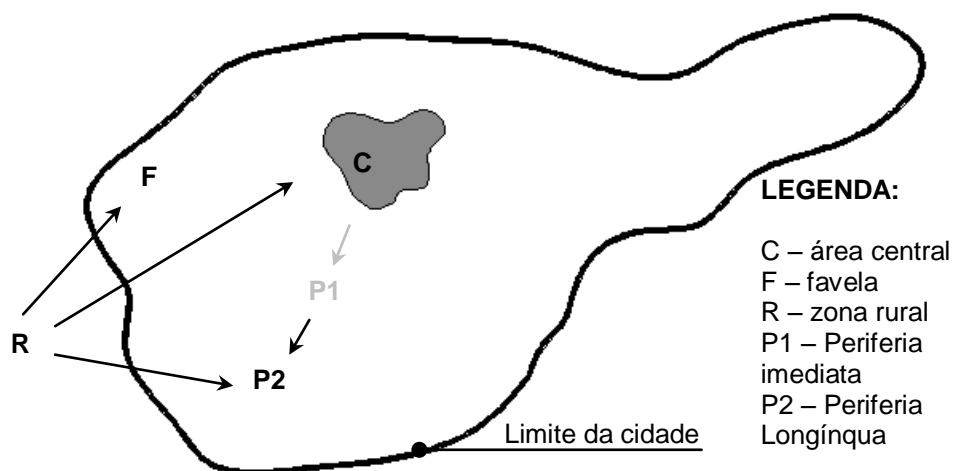
Fonte: CORRÊA, 1989 – adaptado pela autora, 2011.

Figura 48: Estágio de crescimento



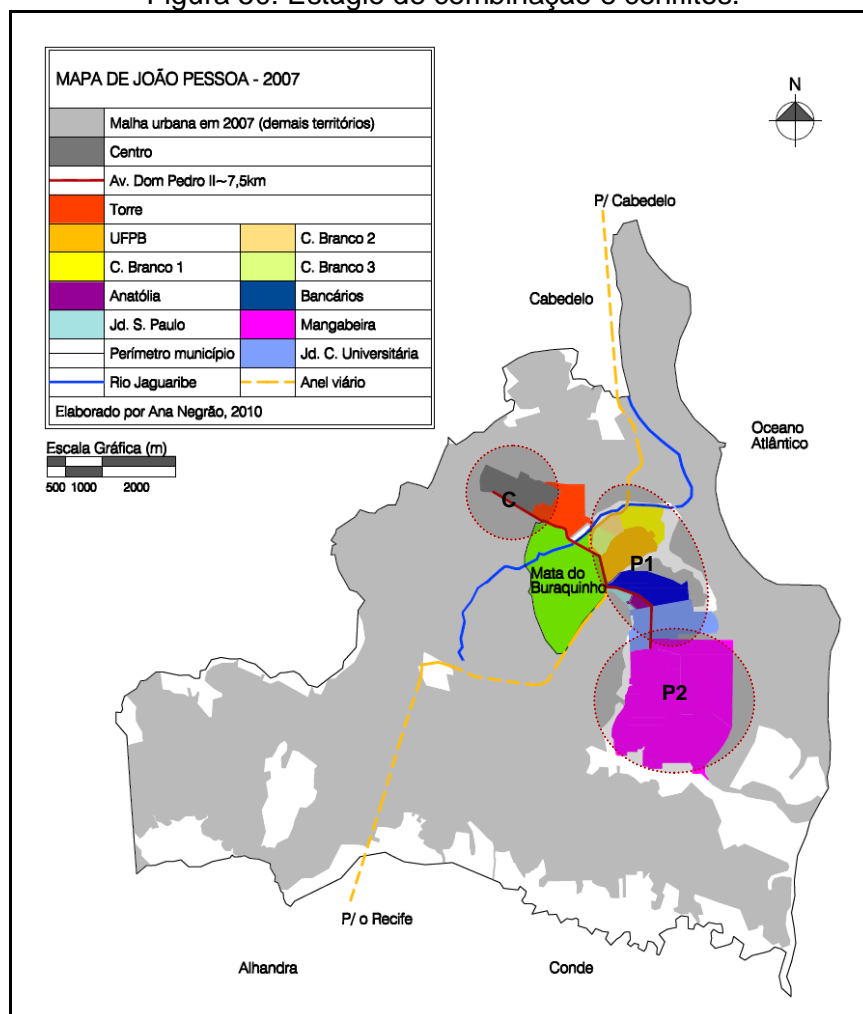
Fonte: Ana Negrão, 2011.

Figura 49: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.



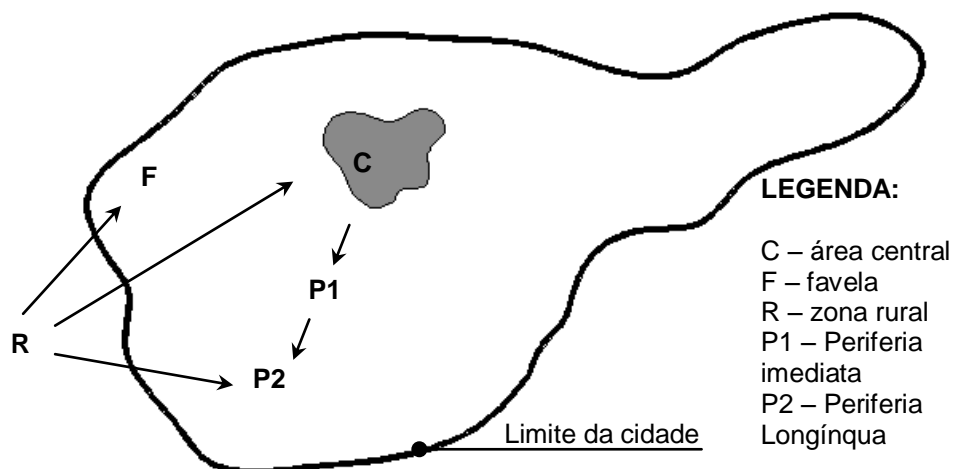
Fonte: CORRÊA, 1989 – adaptado pela autora, 2011.

Figura 50: Estágio de combinação e conflitos.



Fonte: CORRÊA, 1989 – adaptado pela autora, 2011.

Figura 51: Esquema proposto por Corrêa, a fim de ilustrar o processo de expansão do grupo de baixa renda.

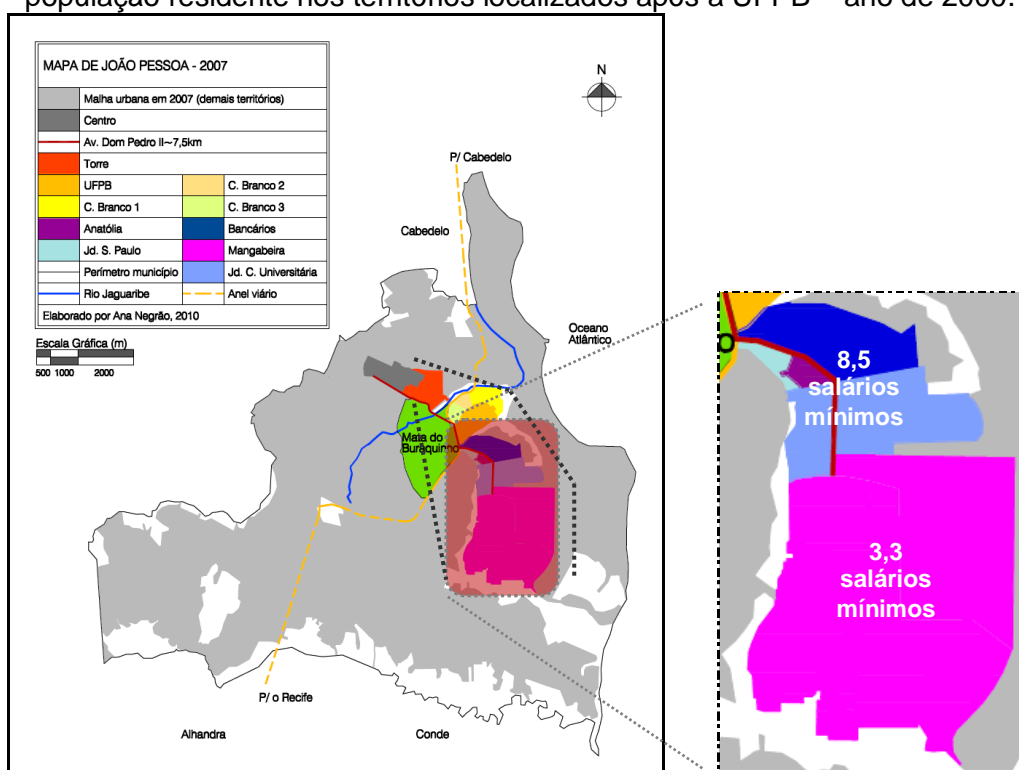


Fonte: CORRÊA, 1989 – adaptado pela autora, 2011.

Ao se analisar a dinâmica de segregação socioespacial desse setor de João Pessoa, principalmente em relação aos territórios após o anel rodoviário, que abrigam a maior parte da população dessa área e cujo processo de produção se deu em um mesmo recorte temporal, percebe-se, a condição colocada por Hoyt (1939) e Villaça (1939), de que a parcela de menor poder aquisitivo tende a situar-se nas áreas mais periféricas do tecido urbano de uma cidade. Esse processo ocorreu com a imposição de forças organizadoras, a exemplo do Estado.

Moraes Netto (2009) afirma ser possível gerar um “mapa da segregação sociespacial” através da observação da morfologia urbana e localização de áreas específicas de habitação, que são pensadas, usualmente, como produto e meio de produção da segregação. A partir da aplicação do “modelo setorial” proposto por Hoyt (1939), tem-se o “cenário” ilustrado na Fig. 52, que destaca os conjuntos localizados após o Campus Universitário.

Figura 52: Setor da classe de médio e baixo *status*, com destaque para a renda da população residente nos territórios localizados após a UFPB – ano de 2000.



A dinâmica de segregação esteve presente desde o início da produção desse setor da cidade, ela foi abordada nesse Capítulo, pois é nesse recorte temporal que se encontra mais acentuada.

7.5. Considerações finais sobre o Estágio de Combinação e Conflitos

De acordo com Panerai (2006), as combinações podem ocorrer a partir das relações do tecido urbano, com vários fatores, a exemplo do interesse do Estado, dos empresários e da própria população, que podem refletir em conflitos, como a valorização do solo, os problemas de mobilidade e acessibilidade, a segregação socioespacial, *et coetera*.

A partir do conteúdo exposto neste Capítulo, pode-se colocar que a prática de ocupação ocorrida desde o início do processo de produção do setor sudeste da cidade, esclarece as atuais inter-relações que ocorrem nessa área, a exemplo da população/uso e ocupação do solo.

Um dos principais conflitos observados nesse setor, é a inter-relação da população com o corredor da Avenida Dom Pedro II, pois, como já relatado, a capacidade desse eixo viário não foi programada para atender a atual demanda populacional dessa área.

Devido a isso, percebe-se um aumento nos transtornos repercutidos durante os deslocamentos, o que pode gerar um quadro de exclusão social, uma vez que ele funciona com o principal trajeto que interliga o bairro do Centro à sua região sudeste, reduzindo assim, a chance por oportunidades – emprego, estudo, lazer, *et coetera*. Este fator ainda ressalta a formação de identidades sociais e a dinâmica da segregação sócioespacial que é rebatida no tecido urbano de João Pessoa. Esta fase consolida as combinações, disputas e conflitos urbanos.

Outro ponto que deve ser enfatizado, é que, embora nesse recorte de tempo-espço tenha havido um considerável crescimento territorial – principalmente no bairro de Mangabeira –, foram as combinações e os conflitos que se destacaram.

CAPÍTULO VIII

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a discussão dos resultados obtidos nesta pesquisa, observou-se que os estudos utilizados no aporte metodológico, mostraram-se pertinentes para a apreensão da área referente ao objeto empírico de análise.

Através do modelo proposto por Castex, Depaule e Panerai (1980; 2005; 2006), verificou-se que o histórico de produção do setor sudeste de João Pessoa pôde ser identificado através de “estágios evolutivos”, cujos “elementos reguladores” que, para Panerai (2006, p.59), caracterizam a definição dos recortes de tempo-espaço desse processo, foram aferidos com clareza. Portanto, de acordo com a definição do autor acima, afirma-se que a área analisada possuiu um “crescimento ordenado”, pois apresentou uma estrutura “clara e inteligível” (IDEM, 2006, p.59), observadas ao longo dos estágios – estágio de superação de limites, estágio de crescimento e estágio de combinação e conflitos.

Os dados coletados permitiram traçar o perfil do histórico de produção desse espaço intraurbano, onde considerou-se, de uma forma geral, a transformação do traçado, do uso e da ocupação do solo.

No estágio de superação de limites – finais de 1930 e finais de 1970 –, identificou-se a formação do território contíguo ao Centro, o bairro da Torre, que expandiu a malha urbana da cidade até um limite físico, o Vale do Rio Jaguaribe. Durante duas décadas e meia, finais de 1930 até 1963, esse elemento geográfico atuou como barreira para o crescimento do tecido urbano da cidade em direção a sudeste, sendo superado efetivamente com a execução das obras do anel rodoviário – BR 101 e BR 230. A superação do Vale do Rio Jaguaribe teve continuidade com a construção do Campus Universitário, aferindo-se que a instalação desse equipamento funcionou com um pólo de indução para início da ocupação habitacional nessa área, a partir da inserção dos conjuntos habitacionais populares, iniciada com o conjunto Castelo Branco, sob o financiamento do SFH/BNH.

Quanto ao estágio de crescimento – década de 1980 –, verificou-se que a construção dos conjuntos habitacionais populares – Bancários, Anatolia e Mangabeira –, financiados pelo SFH/BNH, acentuou a expansão desse setor da

cidade, onde se locou um contingente de unidades habitacionais, o maior da cidade nessa época, originando espaços distantes no núcleo central. Deve-se indicar ainda, a extensão da linha de crescimento, através da implantação dos conjuntos habitacionais, que consolidou o corredor da Avenida Dom Pedro II.

Durante a análise do estágio de combinação e conflitos – 1990 a 2010 –, percebeu-se, os reflexos da prática de ocupação ocorrida nesse setor: considerável o adensamento habitacional e por consequência populacional, quando comparados as demais áreas da cidade; o deslocamento de atividades de comércio e serviços, afim de atender a parcela da população residente nesses espaços, valorizando o solo; e novamente, a influência do Campus Universitário no processo de estruturação desse espaço intraurbano. Todo esse cenário também acentuou a dinâmica de segregação socioespacial, consolidando esses espaços, como um setor da cidade, que concentra a classe de média e baixa renda.

Quanto à aplicação dos estudos de Corrêa (1989), pode-se colocar que o deslocamento da população para o setor sudeste seguiu o modelo periférico de expansão. A lógica de que, quanto menor a renda da população residente, mais distante encontra-se localizada do Centro, é a mesma identificada atualmente na área analisada.

Essa prática evidencia uma questão: enquanto João Pessoa ficou concentrada durante aproximadamente trezentos anos em seu núcleo original, esse setor da cidade que, atualmente corresponde a cerca de 20% da população e domicílios e 10% em área da cidade, foi estruturado em apenas três décadas.

Em relação à hipótese de que o corredor da Avenida Dom Pedro II seguiu a mesma lógica da maioria dos corredores de transporte de João Pessoa, que estruturaram suas áreas adjacentes, observou-se que ela não foi constatada. Aferiu-se que os espaços que compreendem o seu entorno imediato induziram a sua consolidação.

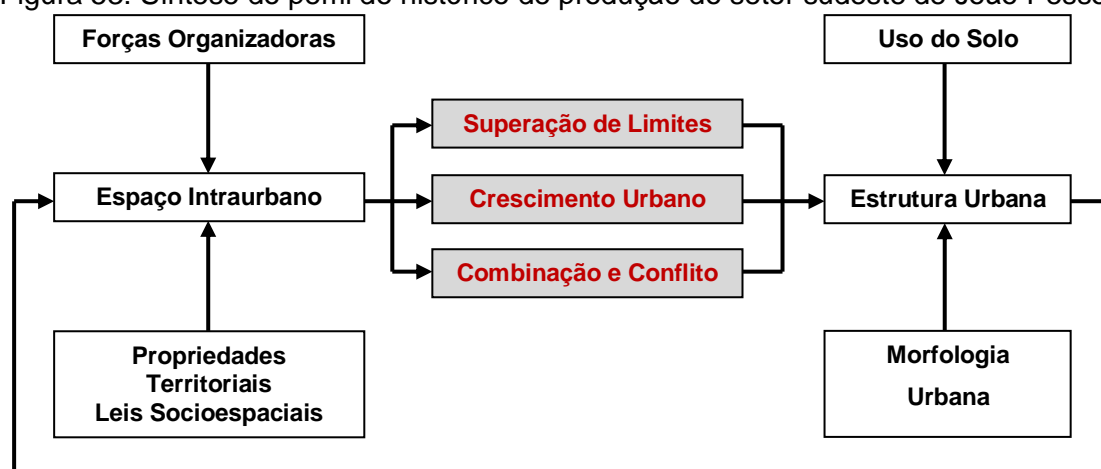
Investigou-se que o fato do Estado ter sido detentor de terras nesse setor da cidade durante recorte temporal analisado, foi determinante para a forma como ocorreu a sua prática de produção. Esse fator enquadra-se na colocação de Castells (1978), de que, o espaço não está organizado ao acaso, os processos

sociais exprimem a sua estruturação.

Sendo assim, pode-se afirmar que o setor sudeste foi produzido, a partir de políticas federais, a princípio com a execução do anel rodoviário e do Campus Universitário, e posteriormente, com a inserção dos conjuntos habitacionais populares, com o financiamento do SFH/BNH.

O histórico de produção desse espaço intraurbano pode ser sintetizado de acordo com o esquema ilustrado na Fig. 53.

Figura 53: Síntese do perfil do histórico de produção do setor sudeste de João Pessoa.



Fonte: Ana Negrão, 2011.

De acordo com o método principal adotado, como a área apreendida é extensa, este estudo indicou as tendências principais de produção desse espaço intraurbano.

Esta pesquisa além de realizar um diagnóstico do histórico de evolução do setor sudeste de João Pessoa, apresenta-se como um exemplo da aplicação de dois estudos realizados com a finalidade de apreender a estruturação de uma cidade – ou uma parte dela. A partir dessa experiência, pode-se afirmar que eles representam uma ferramenta significativa para mostrar como pode ocorrer a sua prática de produção. Pode-se destacar a sua pertinência no âmbito acadêmico, a partir da constatação da escassez de estudos referentes ao setor sudeste, visto que a maior parte dos trabalhos refere-se à região da orla. E a sua importância no campo técnico, ao revelar as dinâmicas desse território como uma ferramenta para embasar opções de planejamento urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Antônio Augusto de. Entrevista concedida por telefone em 25 de julho de 2011. João Pessoa, 2011.

ANDRADE, Manuel Correia de. O processo de ocupação do espaço regional do nordeste. In: **Estudos Regionais**. Recife, SUDENE/CPR, 1975.

ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de. **Metamorfose dos Centros Urbanos: Uma Análise das Transformações na Centralidade de João Pessoa – PB – 1970/2006**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, UFPB, João Pessoa.

ARAÚJO, Darlene; SOUSA, Alberto. A arquitetura do poder público e a transformação da paisagem na capital paraibana, 1915-1940. **Vitruvius**, São Paulo, n. 128, jan. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.128/3719>>. Acesso em 28 jun. 2011.

ARAÚJO, Luciana Medeiros de. **A produção do espaço intra-urbano e as ocupações irregulares no Conjunto Mangabeira, João Pessoa – Pb**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pós-Graduação em Geografia, UFPB, João Pessoa.

ARAÚJO, Maria de Fátima U. de; LIMA, Cícero Aurélio G.; MUNIZ, Maria Tavares; SOUZA, Idamiram Batista de. Estudo da localização dos conjuntos habitacionais em João Pessoa. 1983. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo), UFPB, João Pessoa.

BONATES, Mariana Fialho. **Ideologia da casa própria...sem casa própria: o programa de arrendamento residencial na cidade de João Pessoa – PB.** João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2009.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil:** arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1999.

BORGES, L.; KRAFTA, R.. Configuração Urbana e Tráfego Veicular. **In:** Anais do VII Encontro Nacional da Anpur. Recife, PE Brasil, 1997.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 1978.

CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean Charles; PANERAI, Philippe; SAMUELS, Ivor. **Urban Forms:** the death and the life of the urban block. Oxford: Architectural Press, 2005.

CASTOR, Dimitri Costa. **Uma análise das relações entre a dinâmica de segregação das classes sociais e a legislação urbanística:** O Zoneamento ao longo do setor estruturado pelo corredor da Avenida Epitácio Pessoa, na cidade de João Pessoa, Paraíba. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFPB, João Pessoa.

ARAÚJO, Luciana Medeiros de. **A produção do espaço intra-urbano e as ocupações irregulares no Conjunto Mangabeira, João Pessoa – Pb.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pós-Graduação em Geografia, UFPB, João Pessoa.

CAVALCANTI. Joel. Entrevista concedida na STTRANS em 04 de agosto de 2012. João Pessoa, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

COUTINHO, Marco Antônio Farias. **Evolução urbana e qualidade de Vida: O caso da Avenida Epitácio Pessoa**. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento em Meio Ambiente) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento em Meio Ambiente, UFPB, João Pessoa.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

FERRAZ; Antonio Clóvis. TORRES; *Guilhermo Espinosa*. **Transporte Público Urbano**. São Paulo: RIMA, 2004.

FRANÇA et al. Atuação do BNH em João Pessoa (1964-1970): a história contada nas páginas dos jornais. In: **Arquitetura e Documentação**. Belo Horizonte, 2008.

FUENTES, Maria Cecília Sodré. **O empreendimento Residencial Parque Vicente Leporace: marco da habitação social na cidade de Franca**. Franca, 2009. Disponível em : <http://legacy.unifacef.com.br/novo/3fem/Encontro/Arquivos/Maria%20Cecilia.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2010.

FURTADO, Raimundo Nonato Oliveira. **Impactos na Qualidade de Vida e Ambiental: Um Estudo Sobre o Bairro Cidade Universitária**. João Pessoa: CEFET-PB, 2008.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Ed. Loyola, 1993.

HILLIER, Bill; HANSON, Julianne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HOYT, Homer. **The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities**. Washington, 1939.

LAPA, Tomás de Albuquerque; RIBEIRO, Edson Ribeiro; SILVEIRA, José Augusto R. da. Percursos e Processo de Evolução Urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa – PB. **Vitruvius**, São Paulo, n. 446, nov. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp446.asp>>. Acesso em: 25 set. 2009.

LAVIERI, Beatriz; LAVIERI, João Roberto. “Evolução Urbana de João Pessoa pós-60”. In: **A Questão urbana na Paraíba**. João Pessoa, UFPB/NDIHR, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 1999.

MAIA, Doralyce Sátyro. A periferização e a fragmentação da cidade: loteamentos fechados, conjuntos habitacionais populares e loteamentos irregulares na cidade de Campina Grande-PB, Brasil. **Scripta Nova [Online]**, Vol. XIV, n. 331(80), 1, mar.2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-80.htm>>. Acesso em: 02 abr. 2011.

MAIA. Doralice. **A rua e a cidade: geografia histórica, morfologia e cotidiano**. Relatório de pesquisa e plano de trabalho apresentado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ. 2005.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo, Martins Fontes, 1977.

MELO, ZÉLIA Cavalcante de. O processo de federalização Federal da Paraíba. In: FERREIRA, Lúcia de Fátima Guerra; FERNANDES, David (Org.). **UFPB 50 anos**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB. 2006.

MORAES NETTO, Vinícius de. **Lógicas de Apropriação Social do Espaço**. 2009.

NOGUEIRA et al. Inovação no urbanismo brasileiro da Primeira República: o traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana. **Vitruvius**, São Paulo, n. 070.70, 6 mar 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.070/373>>. Acesso em: 08 de dez. 2010.

OLIVEIRA, Luciano Agra de. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: O caso de João Pessoa–PB**. 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, UFPB, João Pessoa.

ORRICO, Kesia da Costa Orrico. **O solo urbano do bairro Bancários. A questão da especialização da ocupação**. 2004. Monografia apresentado ao departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba.

PANERAI, Phillipe. **Análise Urbana**. Editora UNB: Brasília, 2006.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas**. Senac: São Paulo, 2004.

PEREIRA, Fúlvio Teixeira de Barros. **Difusão da arquitetura moderna na cidade de João Pessoa (1956-1974)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

Prefeitura Municipal de João Pessoa – PMJP. **Relatório de evolução dos bairros de João Pessoa**. João Pessoa, 2011.

RIBEIRO, Edson Leite. SILVEIRA, José Augusto R. da; **Novas centralidades e expansão intraurbana**. Revista Vivercidades, 2008.

RIBEIRO, Edson Leite. Entrevista concedida à autora da pesquisa em 20 de outubro de 2009, no LAURBE/UFPB. João Pessoa, 2009.

RODRIGUEZ, Janete Linz. **Acumulação de capital e produção do espaço: o caso da grande João Pessoa**. Editora Universitária UFPB: João Pessoa, 1980.

RODRIGUEZ, José de Nazareth. **2 séculos da cidade: retrospectivo – 1870-1930**. João Pessoa, 1962.

SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael de. **A cidade no despertar da era higiênica: A Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854-1912)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2009.

SALGUEIRO, Teresa. Os elementos da planta. In: **A cidade em Portugal: uma geografia urbana**. Lisboa: Edições Afrontamento, 1992.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade-real e cidade-ideal: contribuição ao estudo urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto Editora, 1999.

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

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy C.. **A Política Habitacional do BNH no Brasil pós-64 e seus Reflexos na Expansão Urbana de João Pessoa**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

SILVA, Alessandra G. da Crescimento **Populacional do Bairro de Mangabeira (período – 1983 a 2005)**. 2006. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2006.

SILVEIRA, José Augusto R. da. Espaços Livres Públicos: Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa – PB. **Rev. Conc. João Pessoa**, João Pessoa, v.4, n.5, p. 32-40, jan/jun. 2001.

SILVEIRA, José Augusto R. da. **Percursos e processo de evolução urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa – PB**. 2004.

Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife.

SOUSA, Alberto; VIDAL, Wylna. **Sete plantas da capital paraibana, 1858-1940**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

SOUZA, Charles Benedito Gemaque. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. **Confins [Online]**, n. 5, mar. 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5633>. Acesso em: 10 jan. 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades Médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: **Revista de Geografia**. São Paulo, 1991.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. **DVPO: Arquitetura Moderna, Estado e Modernização**. (Paraíba, Década de 1930). 2003. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

TRIGUEIRO, Oswaldo. De João Machado a Camillo: os impulsos para o progresso. In: Aguiar, Wellington; MELLO, José Octavio de Arruda. **Uma cidade de quatro séculos**. 2ed. João pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1989.

VIDAL, Wylnna. **Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, UFPB, João Pessoa.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 1998.