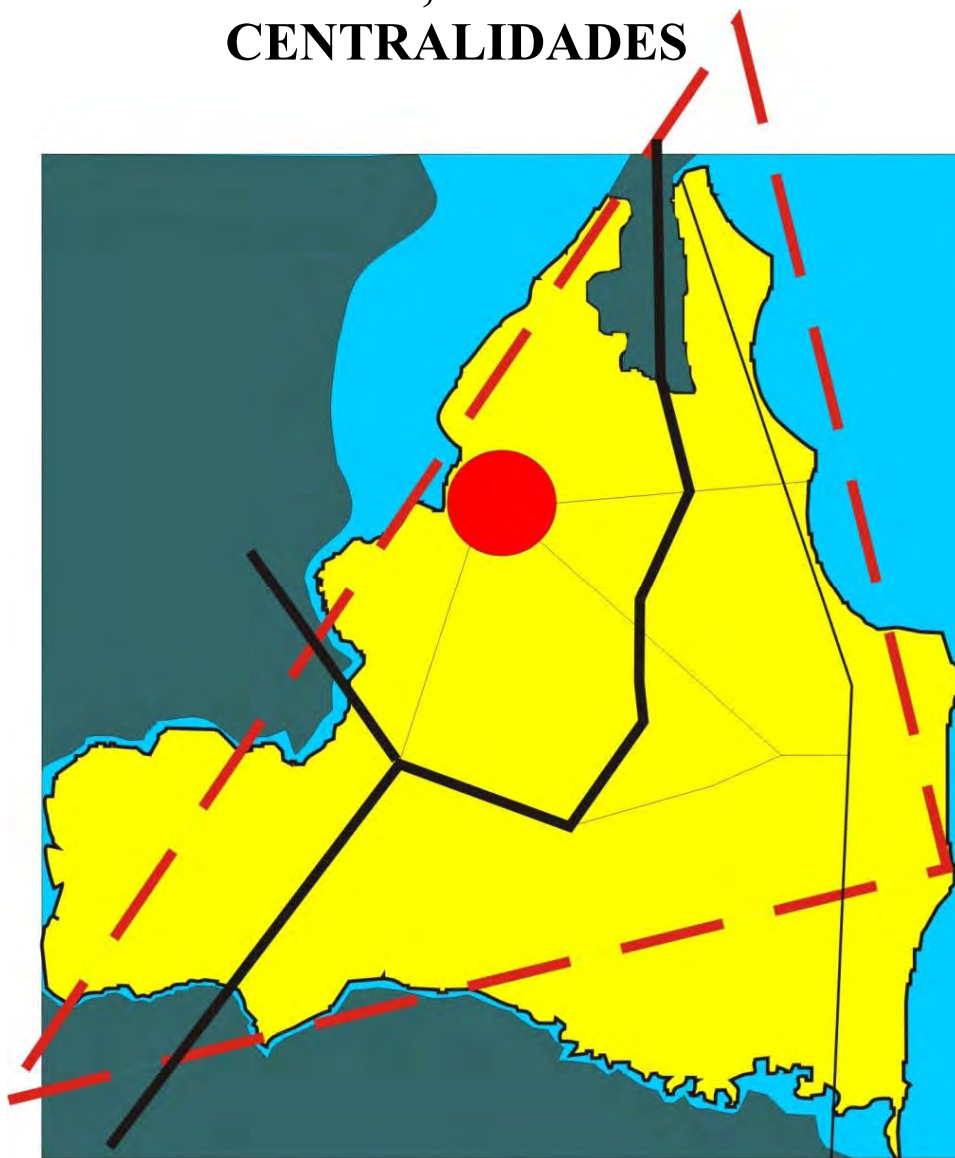


PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**O CENTRO PRINCIPAL DE JOÃO PESSOA:
ESPACIALIDADE, HISTORICIDADE E
CENTRALIDADES**



ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES

**O CENTRO PRINCIPAL DE JOÃO PESSOA:
ESPACIALIDADE, HISTORICIDADE E
CENTRALIDADES**

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal da Paraíba,
Campus I, para obtenção do título de
Mestre em Geografia.

Orientadora: Doralice Sátyro Maia

JOÃO PESSOA (PB)
2009

S163c Sales, Andréa Leandra Porto.

- (i) **O centro principal de João Pessoa: espacialidade, historicidade e centralidades / Andréa Leandra Porto Sales. - - João Pessoa: [s.n], 2009.**

141f.: il.

Orientadora: Doralice Sátyro Maia.

Dissertação(Mestrado) – UFPB/CCEN.

1.Geografia. 2.(Re)estruturação urbana.
3.(Re)estruturação de cidades. 4.Espaço intra urbano.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES

**O CENTRO PRINCIPAL DE JOÃO PESSOA:
ESPACIALIDADE, HISTORICIDADE E
CENTRALIDADES**

BANCA EXAMINADORA

WILLIAM RIBEIRO DA SILVA
(Avaliador Externo)

CARLOS AUGUSTO DE AMORIM CARDOSO
(Avaliador Interno)

DORALICE SÁTYRO MAIA
(Orientadora)

JOÃO PESSOA (PB)
2009

“um passo a frente, e você não está mais no mesmo lugar”

Chico Science

“não espere nada do centro se a periferia está morta”

Fred Zeroquatro

Dedico aos meus queridos pais
Afra Eulália e Marconi José Sales

Agradecimentos

Esse trabalho comprometeu uma série de boas vontades, aproveito este espaço para agradecer a todos aqueles que de um modo, direto e indireto, contribuíram para a concretização dele.

Sem prejuízo do meu reconhecimento geral, gostaria de destacar os meus pais, Afra e Marconi Sales e a Professora Doralice Sátyro Maia (Dora). Aos primeiros pela compreensão dos meus objetivos e apoio nas circunstâncias difíceis; e a segunda, pela minha inserção nas atividades acadêmicas ligadas a pesquisa, pela orientação e crédito em diversos trabalhos dentro e fora da Academia, pela paciência diante da minha ansiedade e incertezas acerca deste trabalho e pela gentileza no empréstimo de livros; Queria agradecer aos professores Arthur M. Whitacker, Carlos Augusto C. Amorim, Maria Encarnação B. Sposito e William Ribeiro da Silva pelo cuidado nas leituras e sugestões conceituais e de procedimentos metodológicos. E aos ‘contribuintes’ da pesquisa: os alunos da graduação -Enver Lopes, Kauê Rolim, Leonardo Barboza e Mayra Porto - que contribuíram na coleta e sistematização de diversos dados, a Prefeitura Municipal de João Pessoa pelo fornecimento de relatórios técnicos de outras gestões e do seu banco de dados, a Caixa Econômica Federal pela disponibilização do cadastro mobiliário da cidade.

Uma palavra de apreço para a importância da RECIME – Rede de Pesquisadores de Cidades Médias pelo intercâmbio na UNESP - Universidade Estadual Paulistam “Júlio de Mesquita Filho”, a CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior e em especial ao PPGG_UFPB, no seu corpo docente e funcionária Sônia, pelo acompanhamento e ajuda no curso.

Nesse sentido, não poderia ficar sem agradecer: aos amigos do peito, de “rocks” e de endorfina, todos, coincidentemente, geógrafos com quais dividi momentos de alegria, sobretudo de intimidade, e por vezes aborrecendo com a “centralidade da centralidade” deste trabalho, a saber: Daniela Guedes, Well Anjos, Nirvana Sá, Lairton Lunguinho, Noemi Paes, Bilal Paladini, Thiago Santos, Yure Silva, Victor Junior e Romero Borborema; ao companheiro João Paulo P. Bezerra pelas palavras de incentivo nos momentos finais e ajuda nas representações cartográficas e a minha irmã Thaís Porto-Sales pelos cafês servidos *gentilmente* em tardes de estudo.

Enfim, um salve salve para meus colegas de turma da UFPB e da UNESP, em especial a Raquel Porto, Alexandre Peixoto, Amanda Marques, Marco Larena, Camila Dutra, Henrique Alves, Juscelino Bezerra, Rafael Catão e Flávia Araújo pelas leituras conjuntas e discussões sobre os objetos e categoria da geografia. A todos muito obrigada!

Resumo

O presente trabalho analisa a morfologia e a dinâmica do Centro Principal da cidade de João Pessoa, bem como suas expressões de centralidade. Este centro destaca-se na estrutura intra-urbana por ser o lugar de maior concentração das atividades terciárias, de melhor acessibilidade e de maior simbologia. Articula-se com todas as outras partes da estrutura intra-urbana através dos seus tentáculos e um conjunto de instrumentos que possibilitam o fluxo de pessoas, mercadorias e informações. Sua centralidade é desvelada por aquilo que está em movimento, diante disto, possui diversas expressões que em qualidade e quantidade materializam uma estrutura morfo-funcional que lhe é própria e inerente ao processo de (re) estruturação da cidade de João Pessoa. Ao circunscrever o núcleo primaz da cidade este centro possui uma centralidade mnemônica, igualmente, múltipla, complexa e cambiante. Para compreender este centro foi necessário percorrer pelas teorias ocidentais de produção do espaço urbano que versam sobre a temática da reestruturação urbana e lugares centrais, adotamos uma diversidade de procedimentos metodológicos com o intuito de responder como dentro do modelo de cidade policêntrica e dispersa um lugar central recebe a adjetivação de principal.

Palavras-chave: Centro, Centralidade, Espaço intra-urbano, (Re)estruturação urbana e Periferia

Abstract

The present study analyse the morphology and the dynamics of the main center of the city of João Pessoa, as well as the expressions of its centrality. This center stands out in intra-urban structure as the place of higher concentration of tertiary activities, of better accessibility and greater symbolism. Articulates itself with all the other parts of intra-urban structure through its tentacles and set of tools that enable the flow of people, goods and information. Its centrality is revealed for what is in movement, before it, has various expressions that both quality and quantity materialized a morpho-functional structure that is its own and inherent to the process of (re) structuring of the city of João Pessoa. To limit the primate nucleus of the city this center acquired a mnemonic centrality, equally, multiple, complex and changing. To comprehend this center was necessary to go through the Western theories of production of urban space that deal with the issue of urban restructuring and central places, we adopt a variety of methodological procedures in order to respond as within the model of polycentric city and dispersed a central place to receive the name of principal.

Keywords: Central, centrality, intra-urban space, urban (Re) structuring, and periphery.

Sumário

<u>Considerações Iniciais</u>	4
 Capítulo 01	
A Produção do Espaço Urbano e o Processo de Centralização	8
1.1 A produção do espaço urbano: centralização e fragmentação	11
1.2 Centro e Periferia: de uma análise econômica ao estudo da morfologia urbana	18
1.3 Centro e Centralidade: a escala regional e intra-urbana	23
 Capítulo 02	
Espacialidade e Historicidade: de núcleo primaz à centro expandido	36
2.1 O núcleo primaz	37
2.1.1 Período Colonial	38
2.1.2 Período Imperial	43
2.1.3 Período Republicano	50
2.2 O centro	58
2.2.1 O centro expandido	69
 Capítulo 03	
O Centro Principal de João Pessoa:	80
3.1 A infra-estrutura do Centro Principal	82
3.2 Acessibilidade e Mobilidade ao/no Centro Principal	90
3.3 As atividades terciárias	100
3.3.1 Zoneamento do Centro Principal	107
 <u>Considerações Finais</u>	122
 Bibliografia	126
 Anexos	135

Lista de Figuras

Figura 01 – Localização da Cidade de João Pessoa	23
Figura 02 – Distribuição das Atividades Comerciais no Brasil/REGIC	27
Figura 03 – Frequência das Atividades Terciária por Bairro	29
Figura 04 – Sobreposição de Usos por Bairro	31
Figura 05 – Fluxo Diário ao Centro Principal/Transporte Público	32
Figura 06 – Mapa da cidade da Parahyba, gravura de Mathias Meriam, 1647	39
Figura 07 - Frederica Civitas, 1647	43
Figura 08- Desenho do mapa da Cidade da Parahyba - 1855	46
Figura 09 - Desenho do mapa da Cidade da Parahyba - 1889	46
Figura 10 - Rua do Comércio, atual Maciel Pinheiro	48
Figura 11 – Manifestação Cívica para a posse de Álvaro Machado	57
Figura 12 – Sobreposição da área urbana de 1923 à sobre base cartográfica de 2004	60
Figura 13 – Sobreposição da área urbana de 1930 à sobre base cartográfica de 2004	60
Figura 14 – Imagem do projeto do Instituto de Educação	63
Figura 15 – Itinerário dos bondes e mancha urbana de João Pessoa	65
Figura 16 – Via Expressa Miguel Couto	72
Figura 17 – Vista do Parque Solón de Lucena	74
Figura 18 – Zoneamento do PDU de 1974	76
Figura 19 – Rua Maciel Pinheiro	113
Figura 20 – Rua Duque de Caxias	117

Lista de Quadros

Quadro 01 – Relação Ano e Crescimento da Área Urbana	77
Quadro 02 – Qtd de veículos que convergem ao Centro Principal	95
Quadro 03 – Tempo de Deslocamento	99
Quadro 04 – Pessoal Ocupado Assalariado em João Pessoa	100
Quadro 05 – Número de Estabelecimento por Segmento	100
Quadro 06 – Atividades Terciária Dispersa na Cidade de João Pessoa	103
Quadro 07 – Atividade Terciária Central na Cidade de João Pessoa	104
Quadro 08 – Atividades Terciária Centrais na Cidade de João Pessoa	105
Quadro 09 – Atividades Terciária Essencialmente Centrais na Cidade de JP	111
Quadro 10 – Uso do Solo da rua Maciel Pinheiro, ano 2003 e 2007	111
Quadro 11 – Atividades Terciárias na rua Maciel Pinheiro	112
Quadro 12 –Motivação para deslocamento da população ao Centro Principal	118

Lista de Mapas

Mapa 01 – Bairros do Município de João Pessoa	30
Mapa 02 – Centro Principal de João Pessoa	33
Mapa 03 – Ruas Principais do Centro Principal de João Pessoa	52
Mapa 04 – Mancha Urbana do Município de João Pessoa	81
Mapa 05 – Dispersão dos Comércio e Serviços em João Pessoa	86
Mapa 06 – Quadrantes da Cidade de João Pessoa	88
Mapa 07 – Tentáculos do Centro Principal	93
Mapa 08 - Estacionamento no Centro Principal de João Pessoa	97
Mapa 09 – Uso e Ocupação do Centro Principal de João Pessoa	108
Mapa 10 – Uso e Ocupação – Setor A	110
Mapa 11 – Uso e Ocupação – Setor B	116
Mapa 12 – Uso e Ocupação – Setor C	120

Considerações Iniciais

Na estrutura urbana brasileira tem multiplicado-se nos últimos anos, lugares centrais de escala regional. O novo regime de acumulação de capital – que carrega a adjetivação de flexível - vem configurando transformações estruturais na organização política e na realização da vida cotidiana. E por sua vez também induzido alterações na estrutura intraurbana destas cidades.

Nesse sentido, um modelo de cidade dispersa e policêntrica se contrapõe, por sobreposição e justaposição, ao antigo modelo de cidade concentrada e monocêntrica. A periferia recebe novas formas e reúne outros usos além do residencial. Os novos centros diferenciam-se em níveis e em funções. Estas mudanças estimuladas por novos hábitos de consumo e condicionadas por novas posturas na política urbana têm transformado o papel e as expressões de centralidade do “velho centro”. Nossa proposta, neste trabalho objetiva analisar a morfologia e a dinâmica do Centro Principal de João Pessoa, bem como suas expressões de centralidade.

Não poderíamos propor um trabalho como este sem atentar para a estrutura intra-urbana como um todo, nem muito menos desconsiderar processos e agentes que atuando em outras escalas e/ou em outras partes da estrutura intra-urbana tenham respostas nos lugares centrais. Assim, construímos o primeiro capítulo deste trabalho com o intuito de expor o nosso entendimento sobre a produção do espaço urbano. Diversas leituras das obras de várias escolas foram realizadas, entretanto, não houve uma preocupação em fazer referência entre os conceitos utilizados e as escolas. Gostaríamos ainda de destacar nesse momento a influência das obras de autores que trabalham com os conceitos e processos estudados pela Escola Clássica Francesa - a exemplo do Milton Santos e Maria Encarnação Spósito - e apropriação de conceitos da Escola de Chicago, para descrição da forma urbana.

Obviamente, que cuidamos em dispensar uma atenção maior à produção do espaço urbano brasileiro, pela significância da atuação do Estado Nacional na produção deste espaço, mas principalmente pelo fato do nosso objeto ser parte desse ‘todo’.

Dessa maneira, por entendermos que as expressões de centralidade emanadas por nosso objeto possui estreita ligação com a centralidade inter-urbana de João Pessoa, procuramos verificar através dos estudos da REGIC/IBGE (2008) que expressões são essas

e qual a sua área de influência. Em paralelo, buscamos distinguir quais fatores constituem uma centralidade regional e quais variáveis conformam uma centralidade intra-urbana, para assim identificar os lugares centrais na cidade de João Pessoa, com destaque para seu centro principal, e compreendermos como em qualidade e quantidade estes fatores configuram centralidade. Para tanto, nos apoiamos nos trabalhos de Walter Cristaller (1966) sobre as cidades do sul da Alemanha, de Roberto Camagni (2009) sobre as cidades do norte da Itália, de Tereza Barata Salgueiro (1999) sobre as cidades portuguesas, de Evert Meijers (2007) sobre as cidades americanas, de Flávio Villaça (2001) sobre as cidades brasileiras, e numa diversidade de estudos de casos, a saber: o de Arthur Whitacker (1997) e Maria Encarnação Spósito (2001) sobre Presidente Prudente, de William Ribeiro (2006) sobre Londrina e Maringá, de Helena Kohn Cordeiro (1980) sobre São Paulo, entre outros. Uma vez cientes desses fatores, identificamos nossa área central e justificamos porque a entendemos como o Centro Principal de João Pessoa.

Por conseguinte, no capítulo dois, buscamos analisar como este centro foi estruturado identificando suas expressões de centralidade ao longo do processo histórico de estruturação da cidade. Partimos dos primórdios, isto é, do momento da construção das primeiras edificações na intenção de identificar elementos, fatos, momentos e agentes que corroboraram para materializar a atual morfologia e constituir a centralidade para toda estrutura intra-urbana.

Despretenciosamente, houve uma periodização calcada na história econômica e política do Brasil, uma vez que cada etapa apontada possui intervenções diferenciadas sobre o urbano. Usamos para isso procedimentos metodológicos da Geografia Histórica que versa por uso de fontes históricas distintas para reconstrução de um espaço-tempo. Assim, recorreremos ao uso de fontes primárias diversas e distintas para períodos mais longínquos. Estas foram levantadas no Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, no Núcleo de Documentação e Informação Histórico Regional – NIDHIR, no Arquivo da Assembléia Legislativa do Estado da Paraíba, no Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, e no Arquivo da Biblioteca Nacional.¹ Para períodos mais recentes usamos fontes secundárias, em especial as obras de Doralice Maia (1994 e 2000), Chagas (2004) e Agra (2006).

¹ Esse levantamento foi realizado pela equipe que integrava o Projeto A Rua e a Cidade: Geografia Histórica, Morfologia Urbana e Cotidiano, PIBIC/CNPq/UFPB.

No capítulo três tratamos de caracterizar o Centro Principal de João Pessoa, buscando demonstrar como em qualidade e quantidade esta parte da estrutura intra-urbana expressa centralidade para toda a cidade. Levantamos assim aspectos que diferenciam este centro das demais localidades centrais da cidade, e de outras partes da estrutura intra-urbana. A infra-estrutura, em especial o sistema viário que condiciona a acessibilidade e mobilidade para e no centro, e a diferenciação funcional das atividades terciárias foram os aspectos considerados. Sobre este criamos uma classificação das atividades terciárias que são essencialmente centrais, centrais e dispersa. Para tanto, foi usada a ferramenta do software ArcGIS 9.2 – *Analysis tool/ statistic/ frequency e select by attributes*. Dessa forma, conseguimos quantificar e analisar como essas atividades terciárias - comércio e prestação de serviços de administração, gerencial, individual e privado - se distribuem na cidade. Foram consideradas como essencialmente centrais, as atividades cuja ocorrência é dada somente no centro principal e/ou nos seus tentáculos. Como central, aquelas cuja ocorrência é comum a todos os lugares centrais da cidade; e como dispersa aquelas atividades que se distribuem por toda a estrutura intra-urbana. Para uma análise mais fina, realizamos Trabalho de Campo e *Survey*, no intuito de verificar como estas atividades estão alocadas nas ruas principais e secundárias do Centro Principal de João Pessoa, e a dinâmica que essas atividades conferem a este.

Procuramos justificar nossas observações com representações cartográficas elaboradas por nós. Utilizamos os softwares ArcGis 9.2, Philcarto 4.5 e Corel Draw X3. Salientamos que ao produzir *layout* com estes dois últimos softwares nos preocupamos mais com a representação temática que com a fidelidade cartográfica. Isso posto, alertamos que a pouca experiência neste tipo de trabalho pode ter nos levado a cometer erros significativos, por outro lado, tal experiência foi bastante significativa para a consecução deste trabalho, posto que nos permitiu fazer análises estatísticas importantes e conclusivas expostas nas páginas que seguem adiante.

Capítulo 01

Capítulo 01

A Produção do Espaço Urbano e o Processo de Centralização

O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las [...] tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num mundo (LEFEBVRE, 2001, p.103).

As teorias ocidentais acerca do espaço urbano vêm, há algumas décadas, realimentando o debate sobre sua produção e organização, com ênfase na dinâmica econômica dos territórios² e no uso de novas tecnologias para produção de capital e reprodução da força de trabalho³. Estas teorias têm apontado para uma reestruturação urbana dos territórios. Nesta perspectiva, ensaios sobre centro e centralidade - na escala regional e intra-urbana – estão sendo postos, todos partindo da idéia de que a nova lógica de acumulação do capital, a reorientação na postura de *governança urbana*⁴ e os novos arranjos territoriais estão redimensionando e redirecionando fluxos de pessoas, mercadorias, capital, idéias e informações (MEIRJERS, 2007); E por conseguinte constroem novos centros e por vezes reafirmam (ou diminuem) a importância de centros antigos.

² Estamos entendendo território como algo que “se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático [ator que realiza um programa] em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [por exemplo, pela representação], o ator ‘territorializa’ o espaço” (RAFFESTIN, 1993, p.144). Há diferentes graus de apropriação do território, a distinção reside nas relações de poder, que por sua vez define “as fronteiras” do território pela suas escalas de abrangência. Nesta leitura, generalizando: o capital teria escala de abrangência global, o do Estado-Nação circunscrevia seu limite-administrativo e a sociedade define sua escala através da concretização das suas ações concretas e/ou simbólicas.

³ O reflexo disto é o número de livros e artigos publicados com esta temática. Revistas internacionalmente prestigiadas como: *Urban Studies* e *Investigaciones Regionales* têm dedicado edições exclusivas para reflexões acerca das novas dinâmicas econômicas e sua repercussão sobre os diversos territórios. Neste caso destacam-se os temas dos territórios – europeu e americano; Com foco no território sul americano, a revista *Cidades* tem dado conta desta temática e atentado com frequência para o território brasileiro.

⁴ Citado por Harvey (2005) esta reorientação representa a passagem de um administrativismo para um empreendedorismo, nas políticas administrativas urbanas, conforme veremos mais adiante.

Nossa proposta nesse capítulo é mostrar como estruturamos o entendimento sobre a produção e organização⁵ do espaço urbano, destacando processos, elementos e concepções postos nas teorias ocidentais sobre o espaço urbano que nos permitiram fazer observações sobre o espaço intra-urbano de João Pessoa-PB, em especial sobre suas áreas centrais.

A nosso ver, o entendimento do espaço intra-urbano perpassa pela compreensão do espaço urbano na sua totalidade: por suas estruturas, igualmente, morfológica e sociológica. Ora, a cidade é a expressão máxima do *fenômeno urbano*, ao mesmo tempo em que representa um fragmento da totalidade espacial deste.

Convém, expor a diferença - “quem diz ‘diferença’, diz relações, portanto, proximidades-relações percebidas e concebidas” (LEFEBVRE, 1999, p.124) - entre o que estamos entendendo por espaço urbano e *fenômeno urbano*. Aquele com dimensão física e social e este como essência.

Conforme observado por Henri Lefebvre (1999), não cabe às disciplinas parcelares - no nosso caso a geografia - a compreensão do *fenômeno urbano*, uma vez que para ele “a ciência desse fenômeno só poderia resultar da convergência de todas as ciências” (LEFEBVRE, 1999, p.60). Todavia, este mesmo autor acredita que a convergência das análises feitas no âmbito de cada ciência contribui para a compreensão do espaço urbano e para uma dimensionalidade do *fenômeno urbano*. Dessa forma, ao pretendermos entender as estruturas do espaço urbano foi preciso buscamos leituras que tivessem um viés econômico, sociológico e histórico.

Partindo do entendimento que a espacialidade, na ciência geográfica, resulta da estruturação espaço-temporal de práticas sociais (SOJA, 1993) - e que estas por sua vez, desde o século XVI, vêm sendo plasmadas “sob as condições e circunstâncias da acumulação do capital” (HARVEY, 2005, p. 165) - desenvolvemos neste trabalho reflexões acerca de estruturas que representam a concretização do capital no espaço urbano: as áreas centrais.

Historicamente, à palavra espaço, têm-se atribuído adjetivos para especificar a que espaço se faz a referência. Henri Lefebvre (1991[1974]), na obra *The Production of Space*,

⁵ O uso dos dois termos para qualificar a mesma ação e resultado na teoria do espaço urbano está sendo feito por atribuímos o primeiro as teorias cujo viés privilegia a força das relações de produção e reprodução do capital na (re)estruturação do espaço urbano e o segundo por atribuímos esta reestruturação à ação e ao resultado de uma organização social. Dessa forma, nenhum dos termos distancia-se do entendimento do espaço urbano sob a lógica capitalista de produção, uma vez que, esta organização social está pautada numa realidade histórica onde as relações sociais foram estruturadas dentro do modo de produção capitalista. Para Henri Lefebvre o termo *produção* assume uma concepção mais ampla que a do viés econômico e da organização social, podendo ser análogo ao termo *criações*.

enveredou pelas teorias do espaço, desde espaço da matemática - euclidiano, isotrópico, infinito - ao *social space* de Hegel, Nietzsche, Marx, entre outros. O autor afirma o espaço como um produto social, todavia acrescenta que “the space thus produced also serves as a tool of thought and of action” (LEFEBVRE, 1991, p.26); logo o espaço é visto como meio, condição e resultado (CARLOS, 2001) da sua produção e organização⁶.

Então, se o espaço social é produzido posto que há um processo produtivo, logo, o espaço urbano pode ser entendido como resultado do processo de urbanização, por sua vez também meio do seu desenvolvimento, ao servir como ferramenta para o pensamento e a ação. E por ter uma espacialidade, este espaço social possui uma dimensão concreta com formas, funções e uma estrutura, que advém de/ou geram processos (SANTOS, 1985).

Nesta perspectiva, o processo de urbanização pode ser entendido como o entrelaçar de práticas sociais e espaciais⁷ construídas sob a demanda do crescimento da produção industrial e da complexidade nas relações de troca – produtos, pensamentos, obras, mercadorias. A troca comercial entendida como função urbana cria e necessita de formas urbanas, que arranjadas sob uma determinada organização social constrói estruturas. Quando esta organização é modificada, pelo crescimento do capital, as formas e as estruturas também são. Para Henri Lefebvre (2001), na obra *Direito à Cidade*, a aceleração do processo de urbanização advém das condições técnicas, políticas, econômicas e sociais construídas e modeladas na fase industrial do modo de produção capitalista.

Referindo-se sobre o processo de industrialização Lefebvre (2001) argumenta

Esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade. Se distinguirmos o *indutor* e o *induzido*, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana (LEFEBVRE, 2001, p.3).

Na outra ponta, aliás propulsante, o *fenômeno urbano* incita o processo de urbanização. Ele é a essência do espaço urbano, quando concebido. Esta essência emerge

⁶ Destas afirmações surgem dois apontamentos, que trataremos mais adiante: “the first implication is that natural space is disappearing [...] a second implication is that every society – and hence every mode of production with its subvariants – produces a space, its own space” (LEFEBVRE, 1991, p.30)

⁷ Henri Lefebvre entende essa prática como “embraces production and reproduction and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society’s relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of *competence* and a specific level of *performance*” (LEFEBVRE 1991, p.33)

das funções das cidades clássicas – verdadeiros centros de gestão do território e de realização da vida cotidiana. A sua magnitude, na vida social e nas formas espaciais, deu-lhe um ‘sentido cósmico’ ao mundializar-se. Sua concepção é real, mas cognitiva, todavia, plasma formas e funções ao produzir e organizar um/o espaço urbano. Neste sentido, o *fenômeno urbano* possui duas estruturas, ainda assim é muito mais do que elas reunidas.

Estas estruturas - segundo o autor supracitado - na obra *Revolução Urbana* (1999)

São igualmente duplas: morfológicas [sítios e situações, imóveis, ruas e praças, monumentos, vizinhanças e bairro] e sociológicas [distribuição da população, idades, sexos, famílias, população ativa ou passiva, categorias ditas socioprofissionais, dirigentes e dirigidos] (LEFEBVRE, 1999, p.109).

O arranjo da combinação das partes dessas estruturas dá-se de forma complexa configurando o espaço urbano. Tal concepção nos permite entender a reestruturação urbana e a mutabilidade dos arranjos geográficos pelas práticas sociais e espaciais e a representação multi[pluri]escalar destas.

1.1 A produção do espaço urbano: centralização e fragmentação.

Pensar na produção do espaço urbano é atribuir a coerência de nossas idéias à realização de trabalho! De acordo com Anthony Giddens (1997) “podemos definir o trabalho como a realização de tarefas que envolvem o dispêndio de esforço mental e físico, com o objetivo de produzir bens e serviços para satisfazer necessidades humanas” (p. 578). O trabalho assim entendido implica na alteração da natureza e na forma das coisas serem. Queremos partir desta idéia para ‘introduzir’ a nossa leitura sobre a produção do espaço urbano.

Talvez, antes de explicar melhor a relação entre trabalho e espaço urbano fosse necessário compreender a definição de natureza - desde pré-socráticos, onde a *phýsis* explicava toda existência até os dias atuais onde a natureza é considerada obra humana – para clarificar a idéia de transformação da paisagem natural para paisagem urbana⁸⁸. Para tanto, teríamos que perpassar pela noção de natureza de Platão, da ideologia cristã, de Descartes, de Rousseau até os que trouxeram uma concepção materialista ao conceito

⁸⁸ Acreditamos que a construção social (científica) da idéia natureza x homem revela interesses de um momento histórico.

como Marx, Kautsky, Gramsci, entre outros. Contudo, há de nossa parte limitações teóricas para tal feito. Partir da idéia da natureza como representação do meio físico - isto é, quando “nature appears as the vast territory of births. Things are born, grow and ripen, then whiter and die” (LEFEBVRE, 1991, p.70) - e chegar a sua concepção como “drawing away from us” (Ib. Idem, p.70) - ou seja, a natureza como obra das práticas sociais e espaciais - quando a intenção é ‘apenas’ admitir a idéia da naturalidade do homem e a historicidade da natureza (SMITH, 1988), demandaria um esforço intelectual e uma busca teórica que não pretendemos (e nem poderíamos) alcançar neste trabalho.

Sendo assim, aceitamos a noção de transformação da paisagem, aqui colocada “em sua aparência mais imediata, a paisagem natural” (SMITH, 1988, p.67), onde o homem - como elemento da natureza e organizado em sociedade - estimulado pelas suas vontades e necessidades através do seu trabalho, num dado contexto histórico, de meios de produção específicos, transforma a natureza usando-a como meio para consecução de suas necessidades e vontades, as quais são renovadas nesse processo de transformação que por sua vez concebe outra natureza.

Com o progresso da acumulação de capital e a expansão do desenvolvimento econômico, esse *substratum* material torna-se cada vez mais o produto social, e os eixos dominantes de diferenciação são, em sua origem, crescentemente sociais. Em suma, quando essa aparência imediata da natureza é colocada no contexto histórico, o desenvolvimento da paisagem material apresenta-se como um processo e produção da natureza (SMITH, 1988, p.67).

Dessa forma, a noção imediata de natureza foi incorporada “na análise materialista da história e da sociedade, a ponto de interferir na interpretação da organização espacial humana como produto social” (SOJA, 1993, p. 101). Assim, o espaço social aparece contendo elementos naturais e sociais. Sobre essa afirmação Henry Lefebvre coloca:

Social space contains a great diversity of objects, both natural and social, including the networks and pathways which facilitate the exchange of material things and informations. Such ‘objects’ are thus not only things but also relations. As objects, they possess discernible peculiarities, contour and form. Social labour transforms them, rearranging their positions within spatio-temporal configurations without necessarily affecting their materiality, their nature state [as in the case, for instance, of an island, gulf, river or mountain] (LEFEBVRE, 1991, p.77)

O espaço como meio de produção possibilita a organização das demais forças produtivas para a produção do espaço social através do trabalho organizado, físico e mental, se preferir, concreto e abstrato. Estas forças que são igualmente sociais e espaciais combinam-se de maneira diferenciada ao longo do tempo e dos territórios, sob condições técnicas, econômicas, políticas e sociais diferenciadas.

À vista disso, a realização do trabalho apresenta-se como condição *sine qua non* para produção do espaço urbano. O trabalho organizado reflete relações de poder e um dado sistema técnico, ou seja, revela o modo de produção de uma determinada sociedade sobre um território; Se na sociedade pré-capitalista o trabalho estava organizado numa divisão sexual e etária, na sociedade capitalista está, em suma, baseado numa divisão social e territorial do trabalho⁹.

De fato, com o ‘advento’ do capitalismo o espaço urbano cresce e difunde-se em expansão sobre os territórios, ora de forma continua, ora descontinua arranjada pelas continuidades e descontinuidades das práticas sociais. A cidade, como aglomeração de diversas práticas sociais, torna-se a materialização de um processo de concentração fundamental para as relações capitalistas¹⁰ (HARVEY, 2005). De acordo com Camagni (2005) “Las ciudades existen y han existido en la historia porque los hombres han encontrado más ventajoso y eficiente gestionar las propias relaciones personales, sociales, económicas y de poder de forma espacialmente concentrada” (CAMAGNI, 2005, p.21). Por atrair “para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações” (LEFEBVRE, 1999, p.111), a cidade tende a centralizar e a dispersar tudo aquilo que reúne e cria. Complementa Lefebvre

No entanto no curso de sua realização, a concentração sempre enfraquece e se rompe. É preciso, então, um outro centro, uma periferia, um alhures. Um outro lugar e um lugar outro. Esse movimento, produzido pelo urbano, produz, por sua vez, o urbano. A criação se rompe, mas, por sua vez, para criar (LEFEBVRE, 2001, p.112).

Este rompimento da criação concretiza-se no processo de fragmentação. Que não é apenas um processo de expressão territorial, mas também o reflexo de um modelo de

⁹ Foi diante dessa afirmação, aparentemente simplória, que percebemos a relevância das práticas espaciais - centro/periferia – para a lógica capitalista de produção.

¹⁰ Não só as relações de produção, mas sobretudo as relações de reprodução da força de trabalho e intensificação do consumo.

gestão do território e de uma divisão territorial do trabalho, alimentada por uma acentuação na divisão social do trabalho que produz espaço urbano ao promover relações de produção, circulação, troca e reprodução necessárias e vantajosas para a acumulação capitalista (SMITH, 1988).

Nesta leitura, se o crescimento do espaço urbano está vinculado ao capitalismo, o desenvolvimento deste encontra na *situação urbana*, as condições ideais para continuar se desenvolvendo. À medida que o capital necessita de matéria-prima e força produtiva a sua busca por estas, envolve normalmente a dominação do território pela técnica e tecnologia. Ademais, a divisão social do trabalho, inerente ao modo de produção capitalista, condiciona uma apropriação diferenciada do território pelo capital - e na perspectiva do espaço intra-urbano, se preferir, pelas classes sociais com a divisão técnica do trabalho. São destas formas de apropriação diferenciada do território que se produz espaço urbano e as cidades assim, funcionalmente, constroem relações de complementaridade, dependência e/ou competição (CRISTALLER, 1966; SOUZA, 2003; CORRÊA, 2000; MEIJERS, 2007; SPÓSITO, 2008) através de estrutura de rede e em rede, que trataremos mais adiante.

Mesmo com as atuais mudanças na sua lógica produtiva - que tem não só flexibilizado a produção, mas também difundido e usado da tecnologia para produzir e garantir a produção de mercadorias e reprodução da força de trabalho - o capital ainda se organiza apropriando-se dos territórios de forma distinta, configurando formas diversas. É verdade que se nos primórdios a base natural dos territórios justificava as diferentes formas de apropriação pelo capital. Hoje, também não é diferente. Ocorre que a distinção atual está no potencial produtivo do território, isto é, nas forças produtivas que ele dispõe para o aumento da produtividade e lucratividade do capital (SMITH, 1988; HARVEY, 2007). Isso posto, o que não podemos perder de vista é que *o princípio da vantagem natural* por meio da divisão territorial do trabalho, arranhou condições de desenvolvimento diferente aos territórios. Mesmo hoje, quando as condições de competição parecem ser mais igualitárias - “Thanks to technology, the ‘dominance’ of space is becoming, as it were, completely dominant” (LEFEBVRE, 1991, p. 164) - a apropriação de tecnologia é desigual pelas classes sociais e diferenciada nos diferentes territórios (MARTÍN, 1991)

Todavia, por mais que a lógica da produção e organização do espaço urbano possa ser atentada por outros escopos de análise, a maioria das reflexões acerca da produção e organização do espaço urbano recaem sobre o nível econômico. Certamente, neste trabalho não poderíamos deixar de considerar a expansão e força do modo de produção capitalista

nos últimos anos. Na escala global e regional podemos afirmar que as decisões para a reprodução do capital são hegemônicas e se sobrepõem sobre as demais, contudo na escala intra-urbana ao pensar na produção e organização do espaço não podemos desconsiderar a realização da vida cotidiana, das permanências e ainda das singularidades. Sobre o impacto dessas mudanças econômicas na vida social Zarate Martín (1991) argumenta

Los efectos de estos cambios sobre la estructura de la ciudad son claros: el descenso de nacimientos repercute sobre aspectos del consumo colectivo, como una necesidad menor de puestos escolares que en el pasado; el aumento de mujeres trabajadoras incrementa la demanda de servicios institucionales o privados para cuidar niños; la modificación de las estructuras familiares exige tipos de viviendas no convencionales, provoca comportamientos residenciales diferentes a los tradicionales y plantea la necesidad de servicios urbanos nuevos (MARTÍN, 1991, p.21)

Marx Gottdiener (1990) e Maria Encarnação Spósito (2007) entre outros, compartilham dessa idéia ao exporem que “as recentes mudanças no capitalismo, provocadas pela crise, especialmente a partir de 1970, são responsáveis pela reorganização das estruturas espaciais urbanas e das relações entre as cidades no sistema urbano” (GOTTDIENER, 1990, p.59).

O que estamos querendo atentar no processo produtivo do espaço urbano, não é apenas a primazia do capital na estruturação espacial e social do espaço urbano, mas também a tendência à aglomeração das coisas - pessoas, instituições, informações, mercadorias - e à dispersão/difusão¹¹ dessas mesmas coisas são inerentes as práticas sociais e espaciais. Que são, normalmente, moldadas na reentrância dos interesses econômicos de uma classe hegemônica.

Ademais, queremos salientar o processo de centralização e fragmentação espacial como processos basilares da produção de áreas centrais. Estes processos advêm da tendência à concentração dos meios de produção acompanhada de uma concentração populacional - que por sua vez tende a uma concentração espacial das instituições sociais, políticas e financeiras - e à dispersão das atividades comerciais e de prestação de serviços, que servem para aumentar as relações de consumo.

¹¹ Para compreender a diferença entre os termos, consultar a obra de Nestor Goulart Reis (2005) Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano e a livre docência da professora Maria Encarnação Spósito (2004) O Chão em Pedacos: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo.

Esses processos estão estreitamente vinculados à questão da centralidade urbana, posta como qualidade das áreas centrais, produzidas por práticas espaciais de seletividade e interação espacial. Embora, à primeira vista, contraditórios, tratam-se de processos simultâneos desencadeados na articulação das relações sociais e espaciais que desenham diferentes níveis e natureza de centro-periferia nas escalas intra-urbana e regional.

Sabendo que “a seqüência das espacializações é cumulativa, cada fase contendo vestígios das geografias anteriores, de divisões espaciais urbanas do trabalho, que não chegam propriamente a desaparecer” (SOJA, 1993, p.212) as práticas sociais e espaciais advindas da nova dinâmica produtiva do capital vêm seletivamente (re)estruturando centros e periferias, reforçando as relações de dependência e exploração capitalista (SPÓSITO, 2007).

Normalmente, o processo de centralização tem sido abordado nas leituras marxistas como um conceito associado a reprodução do capital¹², isto é, “quando dois ou mais capitais anteriormente independentes se combinam num único capital” (SMITH, 1988, p.178). Neste trabalho, tal conceito nos servirá também para tratarmos das dinâmicas advindas de uma concentração espacial (isto é, dos meios de produção e reprodução, e assim do capital).

De fato, a concentração sugere vantagens para a realização de atividades econômicas, políticas, culturais e de concretização da vida cotidiana. De um modo geral a concentração incita a centralização, mas nem toda concentração é uma centralização. Vejamos na perspectiva da concentração espacial. Ao se construir uma espacialidade para expansão da produção do capital e/ou reprodução social tende-se a construir lugares que concentram determinado uso, uma vez que, na escala intra-urbana este uso funcionalmente depende da proximidade com outros usos. Esta concentração, normalmente, resulta na centralização física de diversos usos – que por meio de uma seletividade espacial condiciona a materialização de uma área central. Esta seletividade do espaço é apresentada por Milton Santos, na obra *Economia Espacial* (2007[1979]), como um estratagema do capital e uma condição social para o consumo. Sobre tal afirmação, o autor citado acrescenta

Esta seletividade espacial, que se manifesta tanto no plano econômico como no social, detém a chave da elaboração de uma teoria de espaço. Segundo, se considere a produção ou o consumo,

¹² Coisa que aliás não deixa de ser, posto que independente da adjetivação ao termo centralização - capital, social ou espacial - servirá para a acumulação do capital.

a seletividade espacial pode ser interpretada de duas formas. A produção, especialmente aquela que requer um alto nível de tecnologia, tende a se concentrar em pontos específicos. O consumo responde a forças de dispersão, mas a seletividade social age como um freio sobre essa dispersão porque a capacidade de consumir varia qualitativa e quantitativamente através do espaço” (SANTOS, 2007, p.126)

De fato, a centralização espacial está vinculada tanto ao processo de centralização social como ao processo de centralização do capital. Conforme aponta Neil Smith, na obra *Desenvolvimento Desigual*

Se a centralização social é a centralização do valor de troca em mãos de cada vez menos pessoas, a centralização espacial é a centralização dos valores de uso. A centralização social do capital tanto produz quanto exige uma centralização do capital e, na escala do capital individual, isto fornece o impulso inicial para a diferenciação geográfica das condições e níveis de produção [...] A centralização espacial do capital é principalmente uma questão de capital produtivo centralizado (SMITH, 1988, p.180)

Afinal, esta centralização espacial de acordo com Sandra Lencioni “faz parte da racionalidade da acumulação capitalista” (LENCIONE, 2008, p.10), que encontra vantagens na concentração populacional para o consumo e para a produção, com a aglomeração dos trabalhadores e dos meios de produção. Obviamente, que a natureza do uso pautada no potencial produtivo do lugar e na sua interação com outros lugares definirá níveis de centralidade na escala regional.

Na mesma lógica da acumulação, o processo de fragmentação territorial concebe não só a difusão do processo de urbanização, na escala regional, como a dispersão dos diferentes usos do solo (REIS, 2005), na escala intra-urbana. Aliás nesta ‘serve’ sobretudo para evitar os malefícios da concentração urbana (BEAUJEU-GARNIER, 1997) e proporcionar a expansão do espaço urbano.

Para Alan Bourdin (2001) o processo de fragmentação, na escala regional, é igualmente econômico, social e espacial e “se traduz pela desordem e pelo crescimento não controlado do espaço das cidades, pelos contrastes entre as atividades econômicas ou pelas populações, ritmos de vida totalmente diferentes, práticas de cidade contrastantes e descontinuas” (BOURDIN, 2001, p.63). Na escala intra-urbana, este processo ocorre tanto em virtude da diferenciação socioeconômica, quanto pela tentativa do capital de produzir e transformar as localizações em mercadoria (VILHAÇA, 2001).

Nas últimas décadas, o processo de fragmentação do processo produtivo do capital “orientado pelas razões técnicas, quanto à reorganização internacional do capitalismo levaram à dispersão e descentralização industrial” (REIS, 2005, p.117), isto tem levado a uma fragmentação espacial das atividades produtivas e redimensionado a dinâmica econômica de regiões e cidades, e eventualmente vêm induzindo a fragmentação de instituições político-administrativa para gestão do território.

Desta forma, os processos de centralização e fragmentação espacial permitem também a leitura de processos de centralização e fragmentação de outras naturezas, que têm repercussões no espaço. A simultaneidade desses processos constrói paisagens geográficas diferenciadas através de práticas sociais e espaciais plasmadas na relação centro-periferia de diversas e distintas escalas.

1.2 Centro-Periferia: de uma análise econômica ao estudo da morfologia urbana.

A promoção de um desenvolvimento desigual é estrutural no modo de produção capitalista, uma vez que, as condições de exploração e dependência são inerentes à própria construção e estrutura do capital, que preza pelo crescimento¹³ apoiado no controle do trabalho e na renovação tecnológica e organizacional do processo produtivo (HARVEY, 2007). Este tipo de desenvolvimento pautado numa divisão territorial do trabalho resulta numa regionalização do espaço em centro-periferia.

Nas últimas décadas, as dinâmicas econômicas do centro dominante, em oposição de uma periferia subordinada contribuíram para disseminar entre os geógrafos a teoria marxista, na medida em que foi percebido que as categorias marxistas – como luta de classes, relações sociais de produção - não estão separadas das categorias geográficas. De acordo com Capel (1988) “Los trabajos teóricos e informativos sobre la relación dialéctica entre desarrollo e imperialismo, por um lado, y subdesarrollo y dependencia por contribuyeron a difundir entre los geógrafos los enfoques marxistas” (p. 434)

Edward Soja (1993) sobre a aproximação dessas categorias comenta

Essa conceituação dos vínculos entre a diferenciação social e espacial não implica que as relações espaciais de produção ou a estrutura centro-periferia sejam separadas e independentes das

¹³ Segundo David Harvey (2007) para este crescimento pouco “importam com as consequências sociais, políticas, geopolíticas ou ecológicas” (p. 177)

relações sociais de produção, das relações sociais de classe. Ao contrário, os dois conjuntos de relações estruturadas [o social e o espacial] são não apenas homólogos, no sentido de provirem das mesmas origens no modo de produção como dialeticamente inseparáveis (SOJA, 1993, p. 99).

Assim, na configuração centro-periferia existe uma leitura que é igualmente econômica, social e espacial. Segundo Alan Bourdin (2001) “Centro e periferias se distinguem claramente. E se opõem sustentando-se mutuamente” (p.59), isto é, apesar da diferença econômica, social e dos arranjos territoriais que há entre o centro e a periferia, são estas mesmas diferenças que exprimem um conjunto socioeconômico e territorialmente definido (SANTOS, 2007) de centro-periferia.

Milton Santos (1979), na obra *O Espaço Dividido*, acrescenta que a diferença entre centro e periferia é resultado da combinação entre os componentes do espaço, que são os mesmos no mundo inteiro e formam um *continuum* no tempo “mas que variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as combinações entre eles e seu processo de fusão” (SANTOS, 1979, p. 15). De acordo com o referido autor “os espaços dos países subdesenvolvidos caracterizam-se primeiramente pelo fato de se organizarem e se reorganizarem em função de interesses distantes e mais freqüentemente em escala mundial” (Ib. Idem, p.15)

Todavia, é preciso atentar que a transferência geográfica de valor dada na relação centro-periferia mundial (SOJA, 1993) concretizada pela divisão internacional do trabalho, não é igual ao pensarmos na relação centro-periferia do território nacional. Conforme aponta Milton Santos (2007)

Se existe a troca desigual entre países, tal conceito não é transferível às relações internas, entre subespaços de uma mesma nação. As relações assimétricas entre regiões fazem-se principalmente em favor de um ponto qualquer fora do país, para o qual se encaminha a mais-valia (SANTOS, 2007, p.78)

Por conseguinte, na escala nacional dos países subdesenvolvidos a relação centro-periferia - difundida por Neil Smith (1988) como a regionalização de espaços subnacionais - advém da atuação de um componente do espaço, o Estado.

O Estado-Nação tem o papel de conceber bases infra-estruturais e leis comerciais que regulamentam tanto as relações trabalhistas e de reprodução da força de trabalho proporcionando apoio ao capitalista local. Na medida em que isso ocorre sob um conjunto

de jurisdições e espacialidades construídas historicamente, o Estado atende aos interesses de uma ordem distante, geralmente ao interesse da acumulação capitalista. Para Marcelo Lopes de Souza (2003), neste ambiente capitalista

O aparelho do Estado tende a ser não um “juiz neutro” (...) mas uma instância de poder muito complexa e, ainda que influenciada por diversos interesses e submetida a muitas pressões, inclusive dos setores populares, a tendência geral é a de que o conteúdo da ação do Estado seja conforme aos interesses mais amplos das classes dominantes, e sem dúvida, da perpetuação do próprio sistema (SOUZA, 2003, p.117)

Logo, o que podemos afirmar é que na escala nacional, mesmo o Estado atendendo aos interesses de uma ordem distante, não se materializa um espaço homogêneo completamente. A matriz espacial (logo de repercussões econômicas) também é na relação centro-periferia, contudo, ela resulta de acordos políticos históricos pautados no melhor aproveitamento das forças produtivas do território nacional para servir ao modo capitalista de produção.

Essa regionalização subnacional, segundo Edward Soja

São produtos de uma regionalização no nível do Estado Nacional, uma diferenciação geográfica particularizada, que é tão provisória, ambivalente e criativamente destrutiva quanto qualquer outro componente de matriz espacial do desenvolvimento capitalista. Similarmente, essa divisão espacial subnacional do trabalho pode proporcionar canais eficazes de exploração, ou não - ela não tem nenhuma funcionalidade automática e predeterminada para a lógica do capital. Trata-se de uma espacialização resultante, que decorre das lutas competitivas e de conjunturas particulares, repleta de tensões, política, ideologia e poder (SOJA, 1993, p.198/199).

No Brasil, a diferenciação geográfica particularizada - embora tenha herdado as circunstâncias de uma economia colonial, cuja apropriação do território foi “um dos capítulos da expansão comercial européia” (FURTADO, 1964, p. 26), e de uma economia agrícola de produção de café, no sul do país – é resultado principalmente de um planejamento do Estado para um desenvolvimento industrial.

Caio Prado Jr (1976[1945]), na obra *História Econômica do Brasil*, menciona as circunstância dessa industrialização tardia e sua fragilidade diante do capital estrangeiro.

A situação de dependência e subordinação orgânica e funcional da economia brasileira com relação ao conjunto internacional que participa, é um fato que se prende às raízes da formação do país. [...] Economia de exportação, constituída para o fim de fornecer gêneros alimentícios e matérias-primas tropicais aos países e

populações das regiões temperadas da Europa e mais tarde também da América, ela se organizará e funcionará em ligação íntima e estreita dependência do comércio ultramarinho em função do qual se formou e desenvolveu. Será essencialmente uma economia colonial, no sentido mais preciso, em oposição ao que denominaríamos de economia ‘nacional’, que seria a organização da produção em função das necessidades próprias da população que dela participa. Esta é a circunstância que tornará o Brasil tão vulnerável à penetração do capital financeiro internacional quando o capitalismo chega a fase de seu desenvolvimento [...] o chamado ‘modelo brasileiro de desenvolvimento’ não é outra coisa, em última análise, senão precisamente a consagração e oficialização daqueles ‘remanescentes do velho sistema da economia brasileira’(PRADO JR, 1976, p. 218/345)

De fato, o desenvolvimento industrial no Brasil foi tardio e resultado do Plano de Metas¹⁴ - do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961)¹⁵ - que concretizava um planejamento econômico no Brasil, que não liquidava as formas (latifúndios) que haviam se mostrado adversas, pelo contrário “refuncionalizava-as e as integrava em sua dinâmica” (NETTO, 2007, p.18). Para este plano contribuíram o Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDE e a Comissão Mista para o Desenvolvimento Brasil – Estados Unidos – CMDBEU (CAMPOS, 2007). Tal ação e parceria confirmam as palavras de Soja quando diz que o planejamento regional dos países periféricos (como o Brasil) “adotaram cada vez mais os modelos sistemáticos de planejamento espacial originário do centro, e muitas vezes promovido pelos países centrais como uma panacéia pós-colonial de planejamento” (SOJA, 1993, p.204)

De acordo com Milton Santos “de 1945-1950 em diante o aprofundamento do capital não se baseia unicamente na dependência de modelos de produção. Modelos de consumo, muito mais rapidamente difundíveis, também contribuem efetivamente para a penetração do capital” (SANTOS, 2007, p.16) – somando isso à uma crise nas exportações brasileiras, por conta do período pós-guerra, o processo de industrialização brasileiro ocorreu via substituição das importações. Há que considerar que houve um aumento no poder de compra do consumidor brasileiro, que viu na década de 1950 “um aumento de 100% no salário mínimo” (CAMPOS, 2007, p. 13). Assim, tais mudanças atenderam tanto

¹⁴ O Plano de Metas possuía 30 metas quantitativas englobando o setores de energia, transportes, indústrias de bases, alimentação e educação.

¹⁵ Todavia, algumas iniciativas já haviam sido realizadas neste sentido no governo de Getúlio Vargas (1930-1945/1951-1954) com a construção de bases infra-estruturais e a instalação de algumas indústrias de base

a demanda interna como aos interesses do capital internacional, para uma acentuação do consumo.

Esse processo de industrialização tardio, dependente e cooptado para beneficiar a centralização do capital cada vez mais nas mãos de menos ‘identidades’ estimulou um processo seletivo de centro-periferia onde a forte concentração espacial e econômica, que constrói e caracteriza o centro, estava na região sudeste. Desde então, o Estado de São Paulo é identificado como o grande centro empresarial do país nas pesquisas da REGIC – Região de Influência de Cidades realizadas pelo IBGE. Obviamente, todo esse crescimento foi feito à custa de uma periferia¹⁶, que contribui mais para o crescimento do centro do que dele recebe de volta, “a tendência secular dos termos de troca inter-regionais sempre lhe é desfavorável” (SANTOS, 2007, p.77).

Atualmente, a lógica produtiva do capital - que tem flexibilizado a produção e a localização das atividades produtivas - “têm o efeito de desenrijecer as estruturas hierárquicas [centro-periferia] mais antigas e criar, pelo menos, a aparência de uma ordem significativamente diferente de responsabilidade e controle” (SOJA, 1993, p.207). As relações hierárquicas de sentido vertical vêm sendo rompidas.

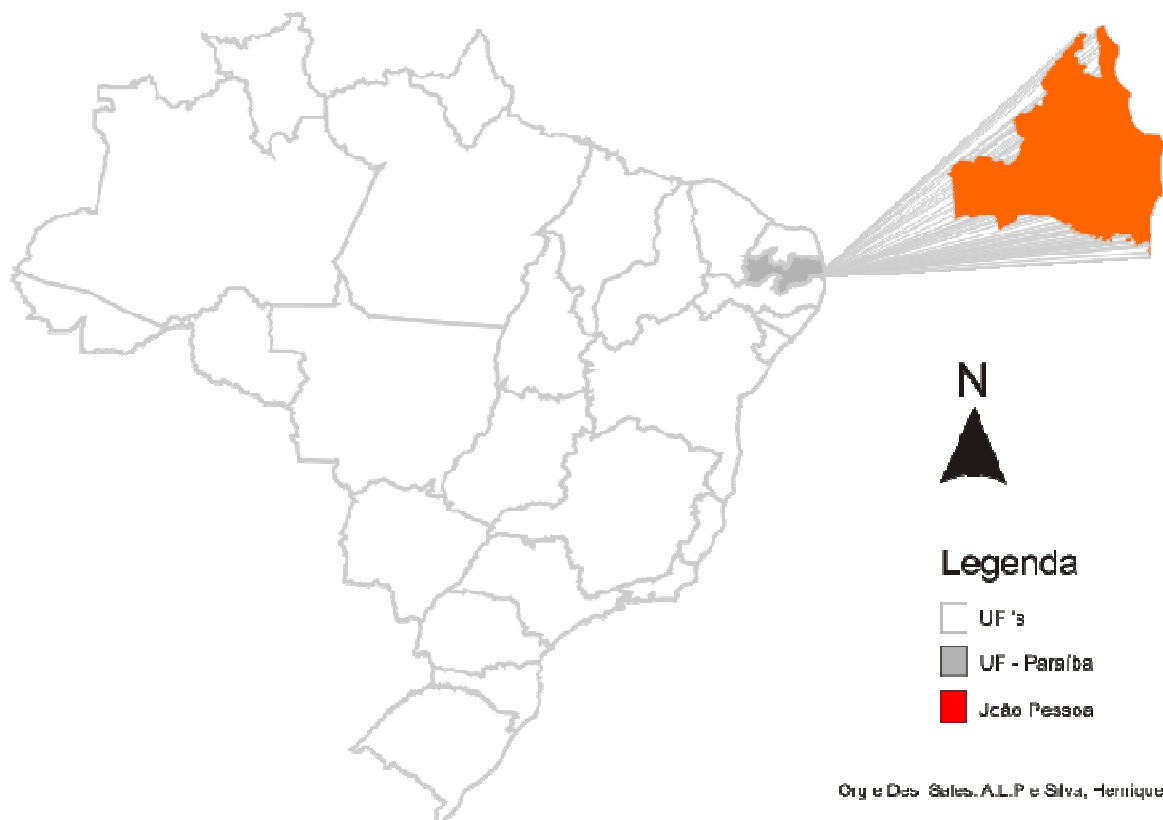
Segundo Spósito (2007) “essa ferramenta metodológica expressa pela relação centro e periferia [...] teve um valor analítico e instrumental importante e auxiliou, em muitos casos, a compreender realidades espaciais, sobretudo do ponto de vista social e econômico” (SPÓSITO, 2007, p.241). Contudo, verifica-se que tal paradigma analítico não parece mais suficiente para compreender relações sociais, políticas, e sobretudo econômica que sobrepõem em múltiplas escalas – entretanto, ainda é vigente para pensar as novas formas de produção do espaço intra-urbano.

Diante disso, passaremos a pensar o espaço intra-urbano da cidade de João Pessoa (Figura 01), em especial a área da cidade que assinalamos como Centro Principal. Pretendemos entender como o novo regime de acumulação vem concebendo um modelo de cidade policêntrica, e assim redefinindo a centralidade do Centro Principal ao criar novas centralidades. É importante atentar que apontamos como Centro Principal, a área central da cidade que tem influência regional.

¹⁶ Ao fornecer mão-de-obra, matéria-prima e mercado consumidor a periferia transfere para o centro todo seu recurso produtivo.

Figura 01 – Localização da Cidade de João Pessoa

Localização da Cidade de João Pessoa-PB



Organização: SALES, ALP & SILVA, Henrique

1.3 Centro e Centralidade: a escala regional à intra-urbana

O conjunto de mudanças que tem dissolvido a relação centro-periferia tem empreendido modificações no espaço intra-urbano. Afinal, como argumenta Capel (2002) “La morfologia urbana, el espacio construído, refleja la organización economica, la organización social, las estructuras politicas, los objetivos de los grupos sociales dominantes” (CAPEL, 2002, p.20).

O uso de novas tecnologias tem transformando as etapas de produção, circulação e consumo de mercadorias, que se efetivam no espaço urbano. Sobre o comportamento

destas etapas no atual regime de acumulação do capital, David Harvey (2007), na obra *Condição Pós-Moderna*, argumenta

Esses sistemas de produção flexível permitiram uma aceleração do ritmo da inovação do produto, ao lado da exploração dos nichos de mercado [...] O tempo de giro - que é sempre uma chave da lucratividade – foi reduzido de modo dramático pelo uso de novas tecnologias produtivas e de novas formas organizacionais. [...] A acumulação flexível foi acompanhada na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior às modas fugazes e pela mobilização de todos os artifícios de indução de necessidades e de transformação cultural que isso implica (HARVEY, 2007, p.145).

Nesse sentido, as atividades terciárias tem se dispersado pelo território, (re) configurando o espaço intra-urbano. Isto tem gerado novos fluxos, redirecionando-os para as novas localizações, que concebem um modelo de cidade policêntrica e dispersa, por sobreposição e/ou justaposição, ao antigo modelo de cidade concentrada e monocêntrica. Para Maria Encarnação Spósito (2001):

A cada nova localização de atividades que gera e exige concentração, há uma redefinição da centralidade que resulta do que muda em relação com o que permanece, no plano territorial e no plano das representações que se constroem sobre o espaço urbano e suas áreas centrais (SPÓSITO, 2001, p.238)

Essa reestruturação para Soja (1993) “em seu sentido mais amplo, transmite a noção de ‘freada’, senão de ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política” (p. 193). Ou seja, significa pensar a produção e organização do espaço urbano sob outra ordem nas relações de trabalho, nas formas de comercialização de bens e serviços, enfim, nos modos como as relações de produção capitalistas se imprimem na vida cotidiana, e conseqüentemente constroem novas formas urbanas. Para o autor citado a reestruturação urbana advém do desequilíbrio nas estratégias de acumulação do capital, o que significa uma reação a antigas estruturas para maior obtenção de lucro “assim, ela implica fluxo e transição, postura ofensiva e defensiva, e uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança” (SOJA, 1993, p.194).

Maria Encarnação Spósito (2007) adotou esta concepção de reestruturação de Edward Soja (1993) para fazer referência aos períodos em que o conjunto das mudanças acima citadas vem orientar os processos de estruturação urbana e de cidades. Avançando

nessa discussão, a autora citada expõe uma preocupação de ordem metodológica importante de ser colocada nesse trabalho.

A adjetivação ‘urbana’ está sendo reservada para se fazer referência às mudanças regionais e/ou no âmbito das redes urbanas, enquanto ‘da cidade’ é adotada para se tratar da escala intra-urbana. No primeiro caso, prevalecem processos e dinâmicas de escalas mais abrangentes, no segundo a morfologia urbana é tratada de modo articulado a esses processos, ainda que formas espaciais das cidades sejam ponto de partida ou de chegada (SPÓSITO, 2007, p. 248).

Seguindo adiante, na perspectiva da dispersão das atividades terciárias. O *The Marketing Principle* de Cristaller (1966), apresentado na obra *Central Places in Southern Germany*, perdeu a primazia apontada por ele para determinar a “distribution, sizes and number of central places” (CRISTALLER, 1966, p.190) no espaço regional. Para este autor “The marketing principle is clearly dominant in determining the distribution of the central places in southern Germany, we may say, generally, then, that the marketing principle is the primary and chief Law of distribution of the place” (Ib.Idem, p.198). Todavia, deve ser posto para pensar a relação entre centro e centralidade na escala intra-urbana.

Um reflexo da perda de importância deste princípio na determinação de lugares centrais na escala regional está assinalado na pesquisa realizada pelo IBGE - Região de Influência das Cidades – REGIC¹⁷ - Na hierarquização dos municípios brasileiros “privilegiou-se a função de gestão do território, avaliando níveis de centralidade do Poder Executivo e do Judiciário no nível federal, e de centralidade empresarial, bem como a presença de diferentes equipamentos e serviços” (IBGE/REGIC, 2008, p.11).

É possível perceber, na figura 02, que o princípio do mercado atribui igualdade a centros que possuem níveis hierárquicos distintos na escala nacional. Vejamos, a cidade de João Pessoa que apontada como Capital Regional, nesta pesquisa, apresenta o mesmo nível hierárquico sob este princípio que a cidade de São Paulo, assinalada na pesquisa REGIC como Metrópole. Sabe-se que o incremento no nível de vida da população e o aumento do consumo estimulado por mudanças na produção estão entre os fatores que condicionam esta mudança. Ademais, a diferença de nível sob este critério foi apontada pela diversidade das atividades comerciais. Uma observação que deve ser feita é que o dinamismo

¹⁷A metodologia desse estudo pode ser encontrada no site do IBGE – www.ibge.gov.br . Atentamos que a pesquisa foi realizada em 2007, com publicação no ano de 2008.

econômico e o contingente populacional condicionam a diversidade destas atividades. Assim, embora o fator populacional não tenha influência direta na constituição de centralidade, ele influi sobre fatores que tem.

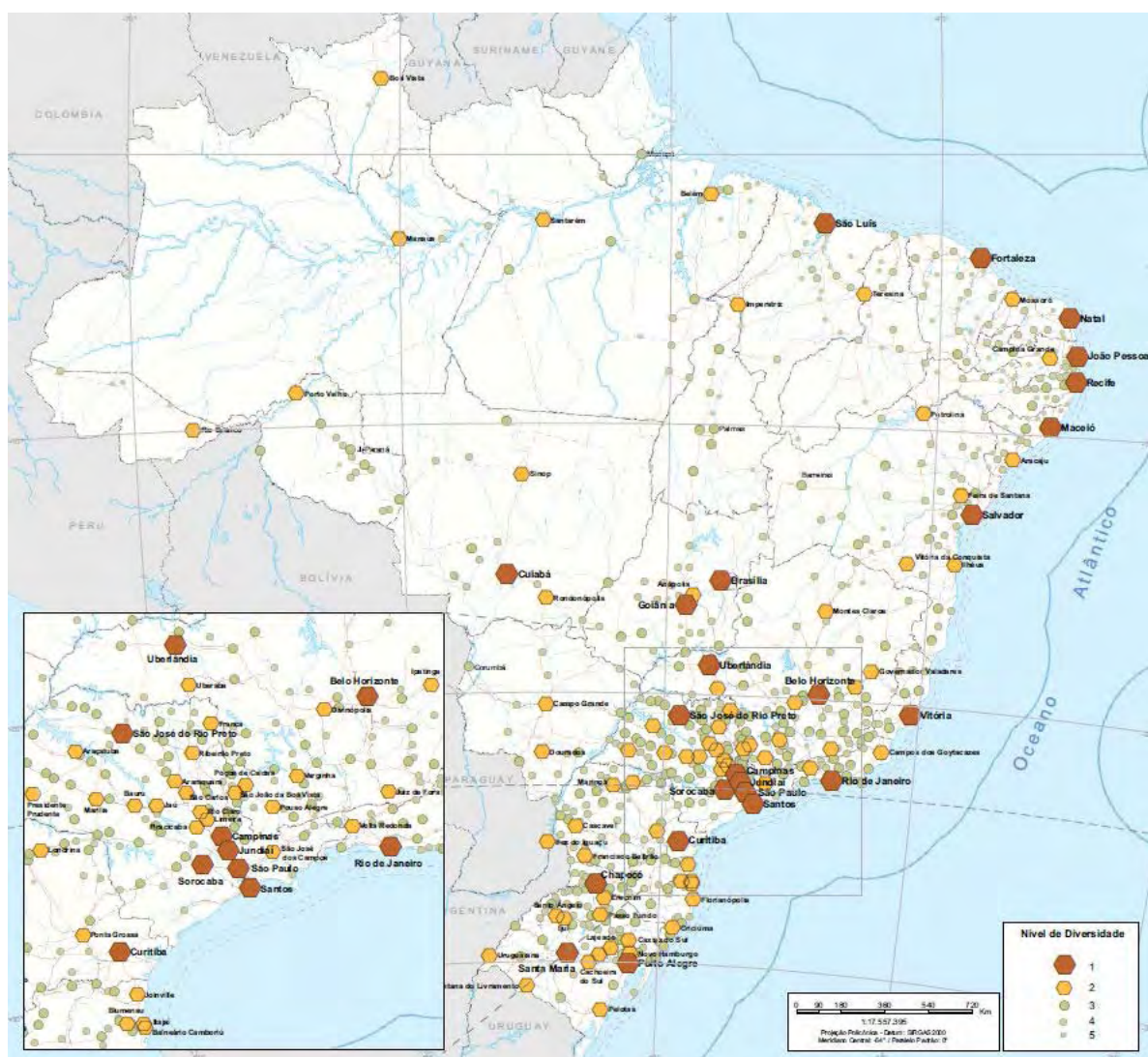
Já para a escala intra-urbana é possível dizer que *the marketing principle* tem primazia na determinação e nível hierárquico dos lugares centrais. No modelo de cidade policêntrica, o Centro Principal se caracteriza pela aglomeração das atividades terciárias, de comércio e de serviços, quando comparado com as demais partes centrais da estrutura citadina (VILLAÇA, 2001). Muito embora saibamos que outras variáveis também devem ser consideradas, a exemplo da acessibilidade. Afinal, a estruturação do espaço intra-urbano é definida principalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, “o centro e o ‘não centro’ são dialeticamente produzidos pelo mesmo processo [...] pelo controle de deslocamentos” (Ib. Idem, p.243).

The traffic principle foi assinalado por Cristaller (1967) como fator importante para o desenvolvimento de áreas centrais, na medida em que serve “to aquisition of certain types of goods” (CRISTALLER, 1966, p. 104). De fato, a acessibilidade tem este peso significativo, tanto na escala intra-urbana como na interurbana. De acordo, com Camagni (2005)

Accesibilidad significa superar la barrera impuesta por el espacio al movimiento das personas y cosas y al intercambiode bienes, servicios e informaciones. Accesibilidad significa rápida disponibilidad de factores de producción y bienes intermedios para la empresa, sin tener que soportar un tiempo/coste de transporte; significa recoger información estratégica con una ventaja temporal respecto a los competidores; significa, para las personas, poder disfrutar de servicios infrecuentes, vinculados a localizaciones específicas (CAMAGNI, 2005, p. 51)

Assim, a acessibilidade reforça a capacidade de atração dos lugares centrais, sendo também responsável tanto pelo seu crescimento (SALGUEIRO, 1999), mas fundamentalmente pelo processo de descentralização, considerado por Corrêa (2003) como anterior ao processo de centralização. Com a revolução tecnológica dos transportes, houve um aumento na facilidade e uma diminuição dos custos de deslocamento, isso contribuiu para alocação de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços em outras partes da estrutura intra-urbana, bem como para as novas formas de habitat.

Figura 02 – Distribuição das atividades comerciais no Brasil



Fonte: IBGE/REGIC, 2008, p.145.

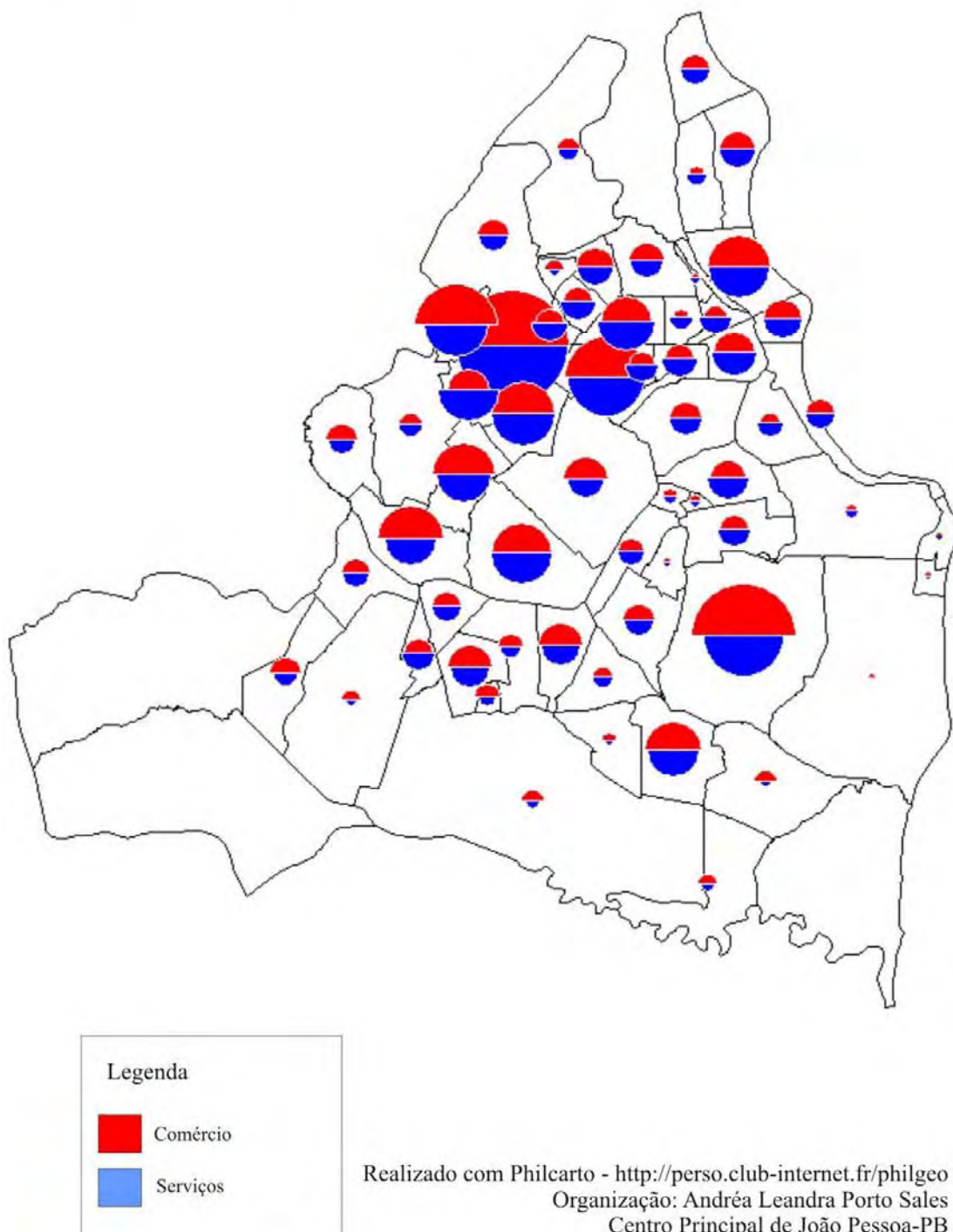
No espaço intra-urbano, o Centro Principal geralmente possui uma alta acessibilidade quando comparada com as outras áreas centrais do espaço intra-urbano. Por concentrar as atividades comerciais, de lazer e de prestação de serviços e ter um poder estruturador no processo histórico de organização espacial da cidade criaram-se as melhores condições de acesso – de convergência ou dispersão – para qualquer espaço do conjunto intra-urbano, conseqüentemente este é o lugar de maior fluxo na estrutura intra-urbana. Segundo Corrêa (2003) a Área Central define-se por ser foco de transportes inter-regionais e ponto de convergência dos transportes intra-urbanos.

Diante disso, caracterizamos como Centro Principal da cidade de João Pessoa a área de maior aglomeração das atividades terciárias (Figura 03). Assim, concluímos que os

bairros: Centro, Varadouro, Tambiá, Torre e Jaguaribe concentram o maior número de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços (Mapa 1). Nestas representações é possível identificar também outra grande concentração destas atividades no bairro de Mangabeira, Manaíra, Cristo e Cruz das Armas. Para uma análise mais fina buscamos fazer uma sobreposição do uso residencial versus o uso de comércio e prestação de serviços (na figura 04) – por entendermos que o Centro Principal de uma cidade “trata-se da área da cidade de uso mais intensivo [...] e por não se constituir área residencial” (CORRÊA, 2003, p.41-42). Dessa forma, percebemos que os bairros do Centro e do Varadouro são os únicos a apresentarem uma predominância das atividades terciárias sobre o uso residencial, indicando o uso intensivo do seu solo. Ademais, é para onde converge diariamente grande parte da população (figura 05). Porém ao atentarmos que a centralidade também tem “determinantes subjetivas, definidas através dos conteúdos simbólicos produzidos historicamente ou de signos forjados pelas lógicas de mercado” (SPÓSITO, 2001, p. 238) acrescentamos a área do Centro Principal da cidade de João Pessoa, o bairro do Tambiá. Tal fato deve-se pela sua representação morfo-funcional no momento de expansão do Centro Tradicional da cidade de João Pessoa. Dessa maneira, o nosso objeto circunscreve os bairros Tambiá, Centro e Varadouro (Mapa 2).

Figura 03 – Frequência das Atividades Terciárias por Bairro

Frequência das Atividades Terciárias por Bairro



Organização: SALES, ALP; Fonte: Caixa Econômica Federal

Mapa 01 – Bairros do Município João Pessoa

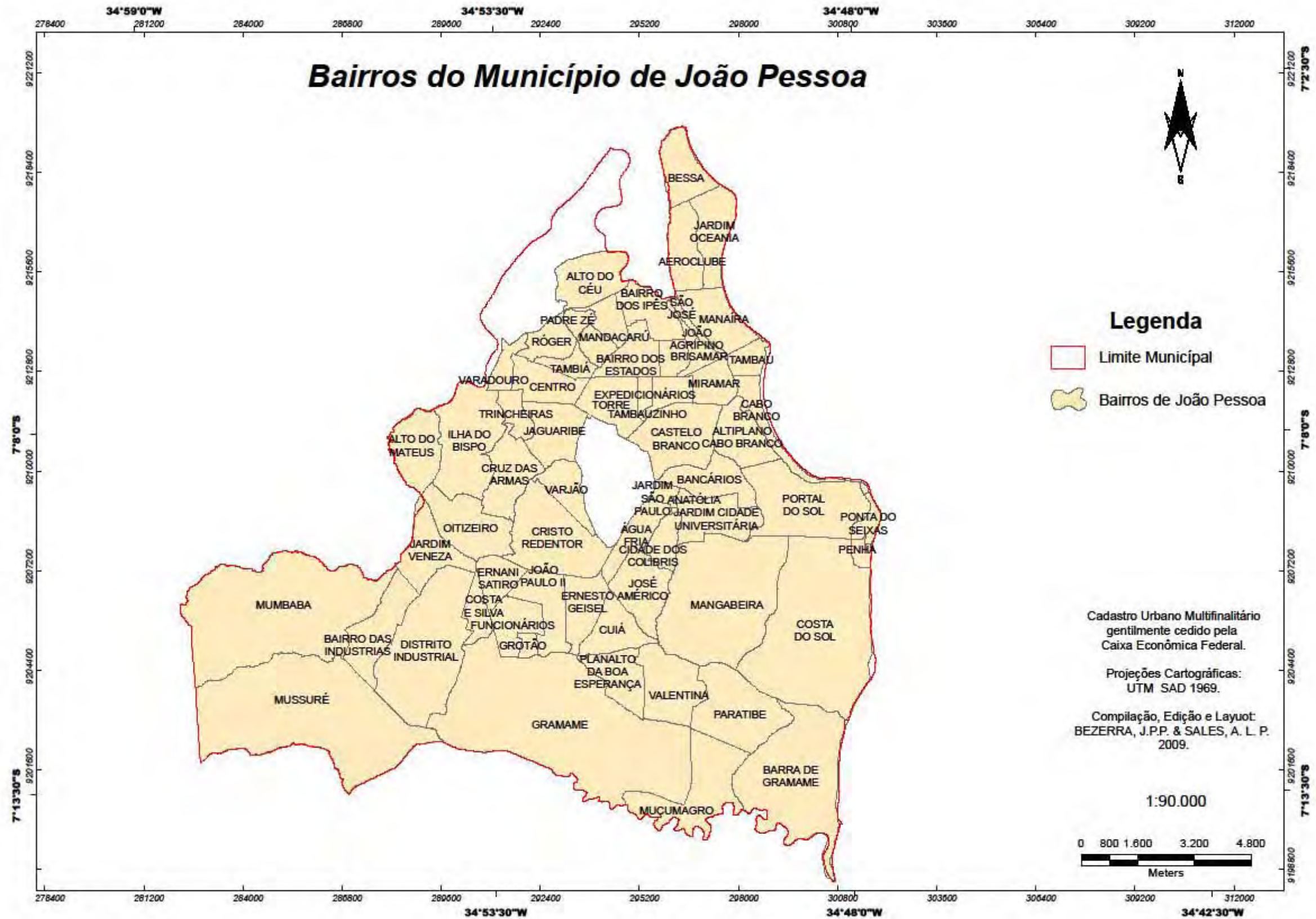
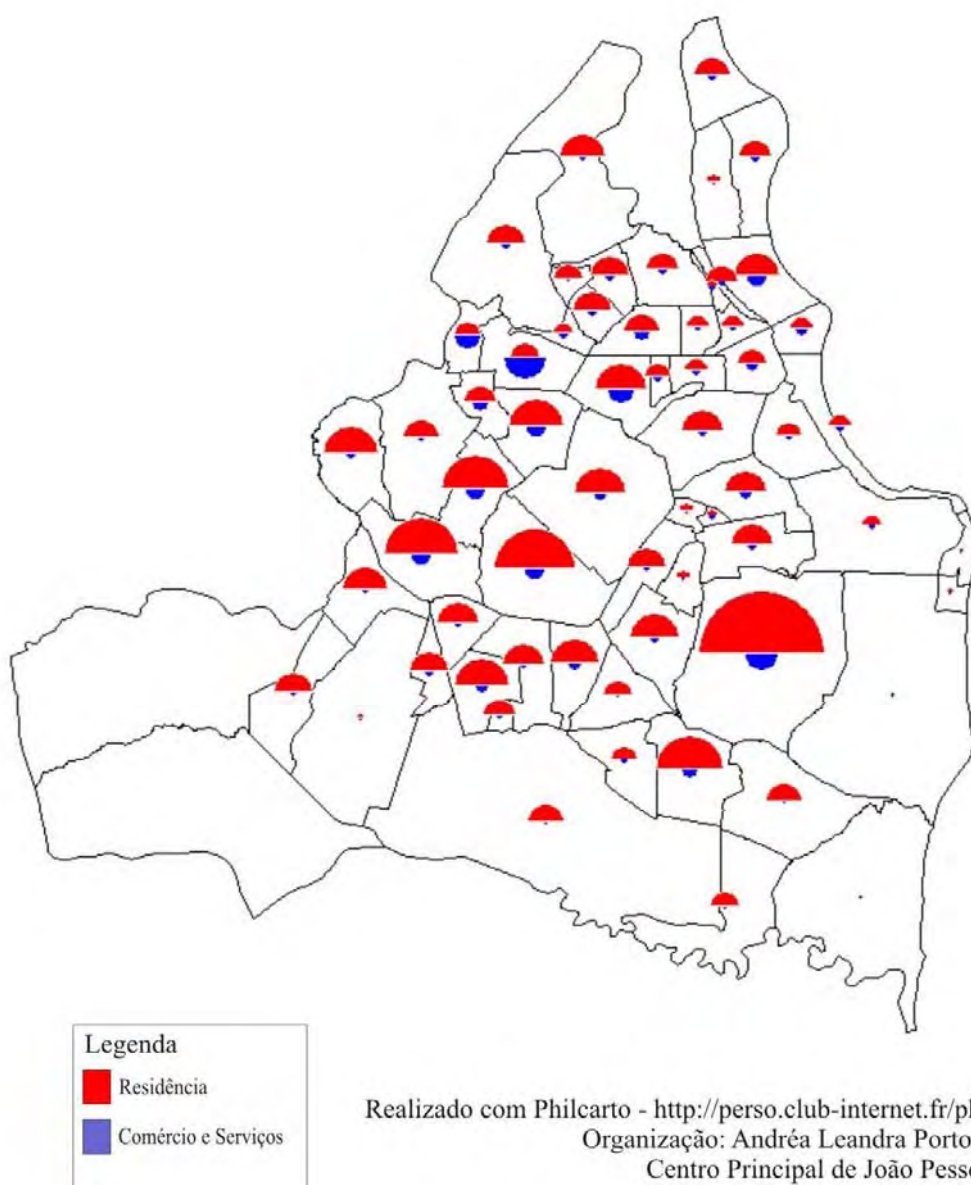


Figura 04 – Sobreposição de Uso (Residencial e Serviços/Comércio) por Bairro

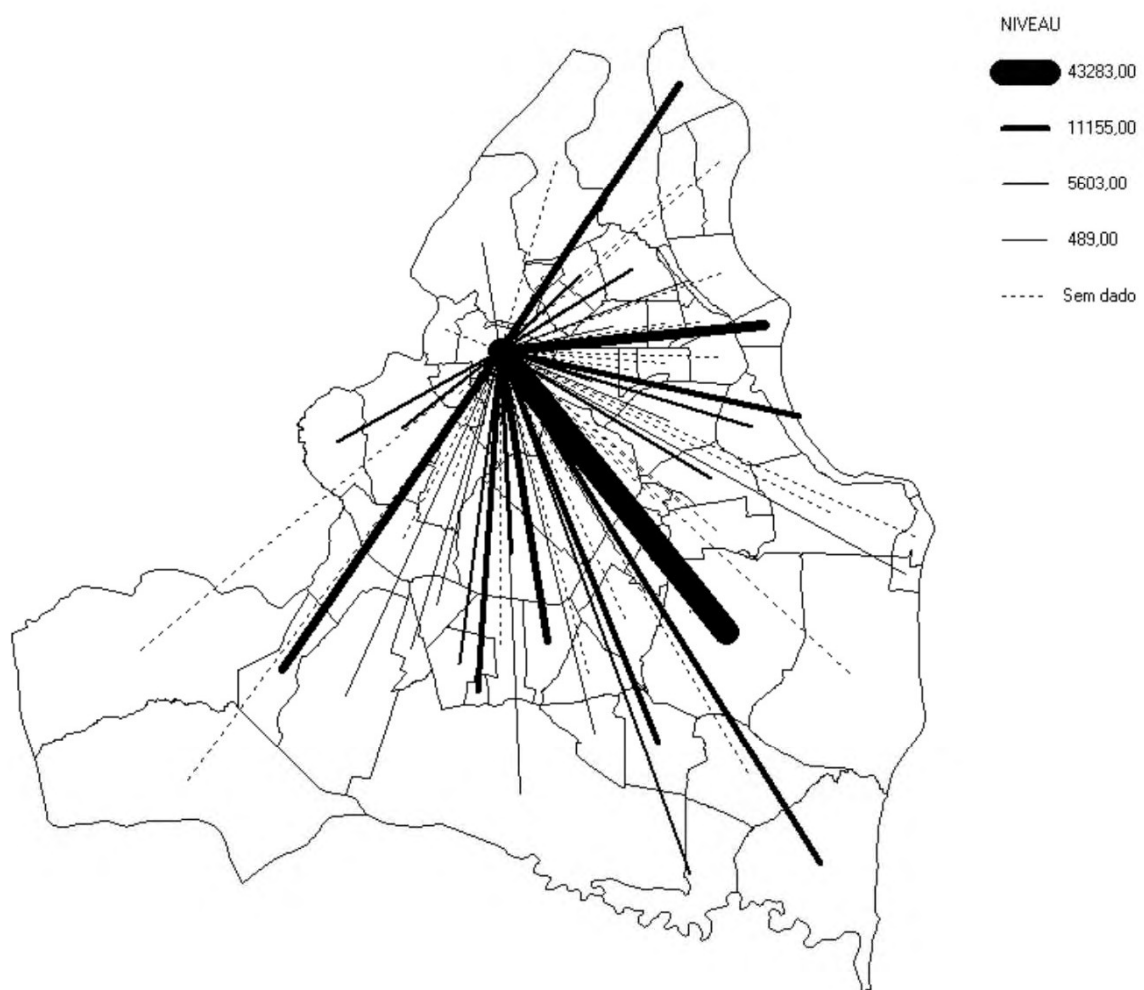
Sobreposição de Usos por Bairro Residencial x Comércio e Serviços



Organização: SALES, ALP; Fonte: Caixa Econômica Federal

Figura 05 – Fluxo Diário ao Centro Principal

Fluxo Diário ao Centro Principal por Bairro



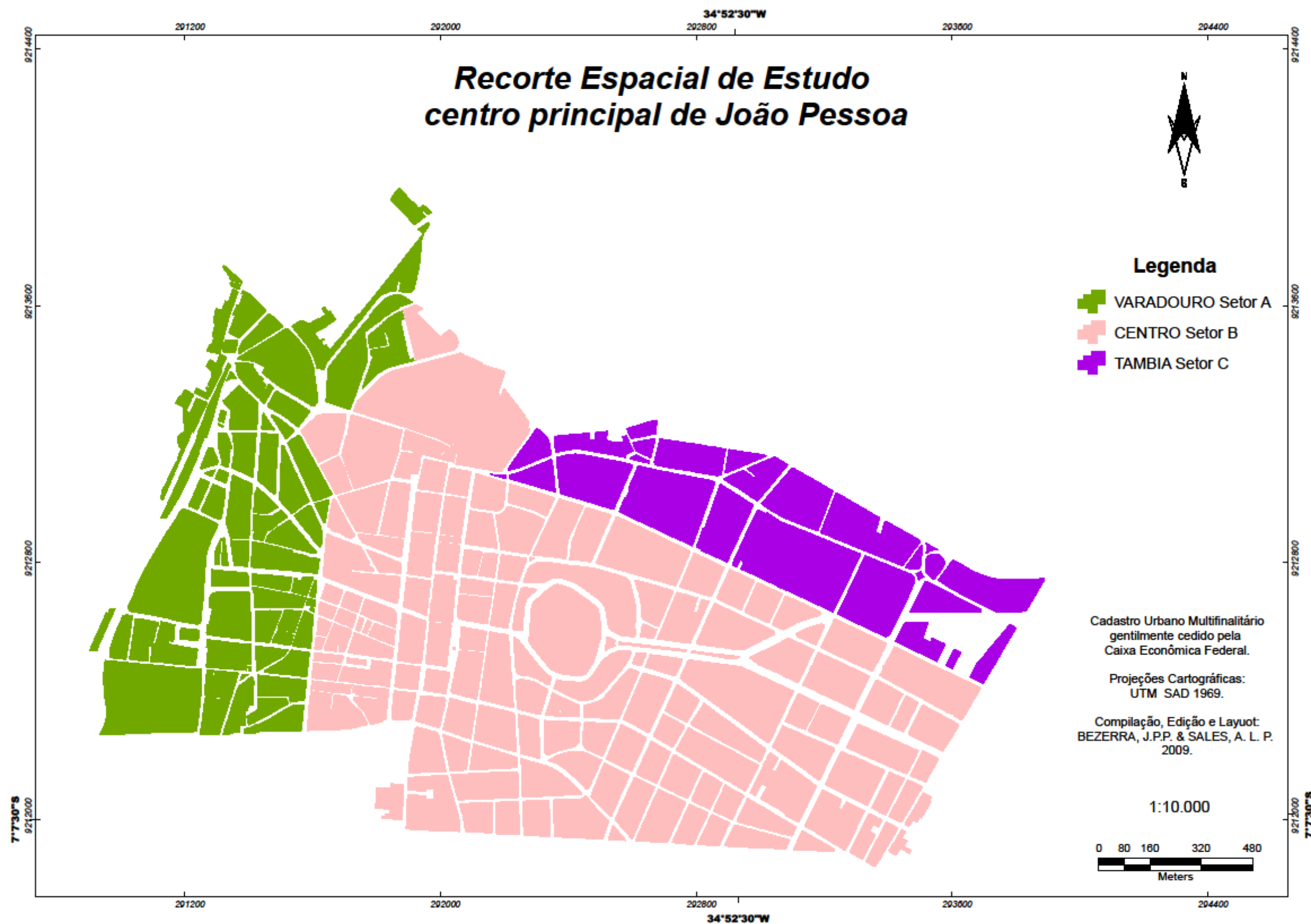
Realizado com Philcarto - <http://perso.club-internet.fr/philgeo>

Organização: Andréa Leandra Porto Sales

Centro Principal de João Pessoa-PB

Organização: SALES, ALP; Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa_PB

Mapa 02 – O Centro Principal de João Pessoa



Ademais, retornando a relação centro e centralidade na escala intra e interurbana. Do ponto de vista analítico, a proposta de hierarquia feita pelo IBGE/REGIC (2008) decorre de uma análise de centralidade qualitativa para uma quantitativa, posto que quanto mais elevado é o nível da função, mais rara ela é, e maior a distância que os ‘consumidores’ estão dispostos a percorrer. Os serviços públicos, apesar da grande importância que o comércio e outras atividades privadas têm no setor terciário, proporcionam uma centralidade qualitativa – centros de gestão do território – aos centros urbanos nos quais se localizam. Ademais nestes tipos de estudos é freqüente analisá-los por serem de mais fácil obtenção de dados (CORDEIRO, 1980). Tais serviços estão descentralizados pelo território nacional, contudo, apresentam aglomerações nas capitais de Estado, fazendo assim que elas assumam uma influência na sua jurisdição e assim alcancem um nível hierárquico maior na rede urbana brasileira. Contudo as edificações que alocam as entidades regidas pelo poder público seja ele Federal, Estadual ou Municipal estão dispersas porém concentradas nos lugares centrais da estrutura intra-urbana.

De fato, estes serviços de gestão do território encaixam-se na idéia de alcance espacial máximo *Cristalliano*, para oferta de bens e serviços. A especialização das suas funções concebe uma centralidade qualitativa para o lugar. Para Cristaller, a importância do lugar (também entendida como sinônimo de centralidade) não é determinada “by a numerical value, a sum the people, or what is little better, the sum of weighted [...] The importance is no sum at all, but is rather the combined economic efforts of the inhabitants” (Cristaller, 1966, p. 18). Para ele estes esforços “involve degrees of intensity, and is something quite different from the mere sum of the single economic results. This combined effort, which we shall call importance, is what is referred to when one calls a town ‘flourishing’, ‘blossoming’ or ‘significant’” (Cristaller, 1966, p.18).

Assim, o que podemos concluir é que o fator que expressa centralidade na escala interurbana não se constitui como variável que determine centralidade na escala intra-urbana, embora a esta propicie especialização funcional e assim condicione, nesta escala, um nível hierárquico maior. Por outro lado, os fatores que determinam centralidade na estrutura intra-urbana, somente em (grande e diversa) quantidade vão proporcionar relevância no nível de centralidade interurbana. Não obstante, em números conformam uma policentralidade “tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes [ainda que análogos, eventualmente complementares], seja para a dispersão e para a segregação.

Capítulo 02

Capítulo 02

Espacialidade e Historicidade: De núcleo primaz à centro expandido

A interpretação materialista da história e a interpretação materialista da geografia são inseparavelmente entremeadas e teoricamente concomitantes, sem nenhuma priorização intrínseca de uma em relação à outra (SOJA, 1993, p.159).

A partir dessa afirmação de Edward W. Soja na obra *Geografia Pós-Modernas: A reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica* buscaremos discutir a formação do Centro Principal de João Pessoa através da construção de sua espacialidade, esta sendo entendida como a estruturação espaço-temporal das práticas sociais (SOJA, 1993).

Assim, permearemos pelo processo de constituição da estrutura intra-urbana de João Pessoa destacando elementos, fatos, aspectos, momentos e agentes que contribuíram e possibilitaram esta área central da/cidade expressar centralidade para diversos “perfis” de padrões de consumo distintos, ao longo dos anos, na escala inter e intra-urbana.

Essa discussão, por se tratar de um tema geográfico, está estruturada no processo histórico espacial desta área – o centro principal da cidade de João Pessoa - que se deu sobretudo sob a lógica capitalista de produção e que estabeleceu as cidades como lócus de produção e consumo (LEFEBVRE, 1999). Em virtude disto, foi inevitável uma “subestruturação” deste capítulo em consonância com os momentos de expansão da cidade e os momentos políticos da história do Brasil, uma vez que eles nos permitem entender os diversos papéis que cada agente de produção do espaço tiveram dentro da margem de manobra que a sociedade - através dos seus órgãos e legislações - lhe confere.

Isso posto, adotamos para o entendimento do que este capítulo propõe procedimentos metodológicos da Geografia Histórica. Ou seja, recorreremos ao uso de diversas fontes divididas em: primárias – oficiais e não-oficiais - e secundárias para “interconectar” informações. Dessa forma, figuras, mapas, cartas, fotografias e documentos diversos - foram coletados nos arquivos da cidade de João Pessoa, elencados na primeira parte deste trabalho. Dissertações e teses direcionadas ao conhecimento do tema e/ou a

temas que possuem afinidade com o nosso objeto de estudo também foram consultadas. Serviram-nos com destaque as de Doralice Maia (2000), Waldeci Chagas (2004) e Luciano Agra (2006).

Procedendo dessa forma, sabemos dos riscos, tais como: de cair no *historicismo* “que reduz a espacialidade ao lugar estável e não-problemático da ação histórica” (SOJA, 1993, p.159) e de omitir a influência de outros espaços da estrutura intra-urbana na configuração e dinâmica deste. Ademais, por se tratar de uma discussão pautada na Geografia Histórica não estamos analisando os novos papéis e interesses dos agentes de produção do espaço na permanência desta área com “status” de principal e pretendemos não reproduzir uma evolução temporal linear (periodização) da área objeto de estudo, todavia, a construção da espacialidade em prazo mais longo não “desconecta-se” da história/temporal (CAPEL, 2002).

2.1 O Núcleo Primaz

Ao considerarmos que “as áreas centrais das cidades coincidem na maioria das vezes com a sua área mais antiga, ou seja, com o seu *núcleo primaz* que na língua castellana recebe a denominação de *casco antiguo*” (MAIA, 2007, p.8) atentamos por identificar se a área delimitada por nós como centro principal de João Pessoa, posta no capítulo um deste trabalho, circunscrevia o núcleo primaz da mesma.

O núcleo primaz corresponde a “los tecidos antiguos que pueden haberse formado: por evolución a partir de los caminos rurales; y por planeamento del conjunto o de determinados sectores” (CAPEL, 2002, p.440). Sendo assim, é a área da cidade onde estão localizadas as edificações mais antigas e onde quiçá possa ser reconhecido os primeiros traçados da urbe e intervenções urbanas. Das suas ruas, normalmente, organiza-se o processo de expansão das cidades, no sentido de uma articulação com estas novas áreas, e onde geralmente se desenvolvem as atividades comerciais.

Na cidade de João Pessoa, tal lógica não foi diferente e por séculos o núcleo primaz foi a cidade, e posto que não existe cidade sem centralidade (LEFEBVRE, 1999), suas ruas centralizaram ao longo do processo de crescimento da cidade, algumas funções - entre elas a comercial, religiosa e de prestação de serviço.

De fato, a transformação do núcleo primaz em uma área central da cidade está condicionada a uma série de fatores, mas destacaremos dois: a localização deste núcleo

dentro das possibilidades espaciais de expansão da cidade e as intervenções urbanas nele efetuadas¹⁸.

Ao identificarmos o núcleo primaz dentro dos limites do centro principal da cidade de João Pessoa buscamos destacar tanto os elementos de sua estrutura e fatos que contribuíram para constituição desta área em uma forte área comercial e de prestação de serviços, como as alterações que sua morfologia irremediavelmente teve para consolidar uma área central na cidade de João Pessoa.

2.1.1 Período Colonial

Instituída e criada como um território português, a então Nossa Senhora das Neves¹⁹ teve suas primeiras edificações erguidas em um ponto estratégico²⁰ (de defesa, naquele momento) da geomorfologia local. Seus limites atuais (divisão municipal) circunscrevem uma área de tabuleiro costeiro, predominante no seu sítio²¹ urbano, de relevo aplanado com altitude média de 36m (máxima de 71m), entrecortado por rios e margeado ao oeste-norte, por uma planície fluvial, ao leste, por uma planície costeira (estreita ao sul e mais larga ao norte), e ao sul, por uma planície aluvial.

As margens do rio Sanhauá, segundo Walfredo Rodrigues (1961), em Roteiro Sentimental de uma Cidade, Martim Leitão²² (ouvidor-mor) em 4 de novembro de 1585

¹⁸Estas intervenções, normalmente, estiveram fortemente condicionadas aos interesses de políticos de uma classe abastada. Seja no que diz respeito ao próprio consumo do espaço, seja do papel a ser desempenhado pela mesma. Principalmente quando buscamos fazer interpretações de intersecções com o processo global do modo de produção capitalista, posto que a ocupação do território brasileiro representava “um dos capítulos da expansão comercial européia”(FURTADO, 1964). Não estamos assim, querendo rechaçar a importância das outras classes no processo de produção do espaço urbano, apenas estamos enfatizando a influência que esta classe abastada tem junto ao poder público e que por conta dessa proximidade acaba por realizar as suas “vontades” (SOUZA, 2003).

¹⁹ Nome dado em homenagem a santa do dia, ato recorrente nas cidades de colonização portuguesa. Ao longo do período colonial a cidade de Nossa Senhora das Neves mudou de nome por diversas vezes, sempre para representar quem estava com o domínio de seu território. A exemplo de Filipéia, no período da União Ibérica e Frederica, quando domínio dos flamencos. Posteriormente recebe a denominação de Cidade da Parahyba do Norte e em 1930 passa a denominar-se de João Pessoa.

²⁰ A capitania da Parahyba, antiga capitania de Itamaracá, teve inúmeras tentativas de conquista. Além da resistência dos índios Potiguaras, havia também o interesse dos franceses na exploração do pau-brasil, que abundava neste território. O ponto escolhido para construir as edificações de defesa e habitat, revela as estratégias militares de ocupação. A margem direita do rio dava-lhes uma proteção natural e o tabuleiro oferecia-lhe um ponto de observação.

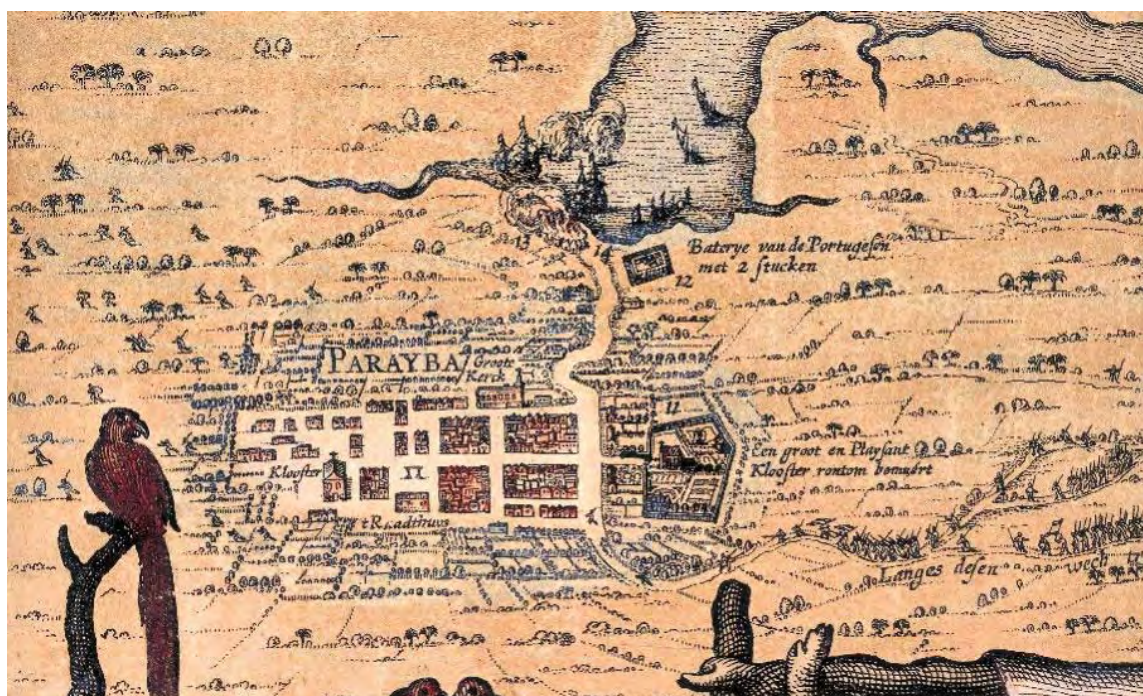
²¹ Termo comum nos discursos científicos do positivismo e que se mantém atual nos estudos de morfologia urbana para fazer menção às características físicas do lugar sobre o qual a urbe está acomodada.

²² Martim Leitão foi o homem encarregado (pelo Governador Geral Luis de Brito em 1577) de tomar as primeiras providências de ocupação após a conquista do território, que também havia sido atribuída ao comandante espanhol Diogo Valdez. Após a conquista os dois divergiram quanto a localização do forte. Martim Leitão, aconselhado por Frutuoso Barbosa (que já havia realizado inúmeras tentativas de ocupação)

mandou providenciar a margem direita do rio “a construção de um forte no ‘varadouro’, e de várias casas, onde se alojaram os oficiais e soldados encarregados de sua defesa” (RODRIGUES, 1961, p.5).

A imagem da urbe mais remota remete-nos para meados do século XVII, mais concretamente a 1647. Trata-se de uma gravura atribuída a Mathias Meriam, de origem holandesa. Segundo Miguel Bandeira (2000), este tipo de mapa trata-se de “um urbivisionamento a partir de um ponto de observação oblíquo ao plano representado, tomando como pano de fundo a visão global da cidade e destacando desproporcionadamente os edifícios mais importantes” (BANDEIRA, 2000, p.46).

Figura 06 – Mapa da cidade da Parahyba, gravura de Mathias Meriam, 1647



Fonte: Imagens do Brasil Colonial - Nestor G. Reis Filho (2000)

Do ponto de vista iconográfico, a figura 06 dá-nos o testemunho da estrutura citadina existente no período Colonial. Nela é possível identificar o forte mencionado na obra de Walfredo Rodrigues e a localização de edificações religiosas como o Convento de

sugeriu a margem direita do rio e Valdez a margem esquerda. A escolha de Valdez vingou, entretanto, como não tinha uma barreira natural de proteção para o forte, logo foi destruído pelos franceses e potiguaras. Tal ato rendeu mais algumas tentativas de conquista sendo a última comandada apenas por Martim Leitão com o auxílio de João Tavares. Aquele com ordens da coroa portuguesa “imediatamente providenciou a ocupação e fundamentos de uma urbe, com a intenção de firmar a conquista e proteger o território” (ALMEIDA, 1978).

São Francisco, a Catedral e a Igreja dos Jesuítas. Estas edificações - até hoje estão projetadas no núcleo primaz da cidade - são o que Milton Santos (1998), na obra *Metamorfose do Espaço Habitado*, chama de rugosidades e contribuem para uma expressão de centralidade mnemônica²³, conforme definição de Pesavento (2006), pela sua importância arquitetônica, religiosa, e sobretudo histórica.

O posicionamento dessas edificações na figura e as descrições dos documentos coletados no Arquivo Histórico da Paraíba e no Instituto de História e Geografia da Paraíba – IHGP nos permite identificar os primeiros traços do *casco antiguo*, em especial o da rua Nova e da rua Direita, atuais rua General Osório e rua Duque de Caxias, respectivamente. Estas ruas destacavam-se no *casco antiguo*, pois se apresentavam retilíneas e paralelas, distinguindo das demais ruas-caminhos (MEYER, 1992) que eram tortuosas e acidentadas.

Ao longo dos anos, essas ruas constituíram a “coluna vertebral” do núcleo primaz, pois em torno delas passaram a convergir inúmeras ligações internas a outras áreas da cidade, como também agregaram diversas funções centrais. As ruas, chamadas de Nova e Direita, nas cidades de colonização portuguesa, adequaram-se ao conceito doutrinário de rua principal retilínea, ou assim deveriam ter sido. Uma vez que eram consideradas inovações do Renascimento e sua forma servia para manter “conexões diretas com vias regionais de comunicação e facilitar a mobilidade entre as partes da cidade” (BANDEIRA, 2000, p.121)

Dessa forma, elegemos uma planta da cidade da Parahyba do Norte de 1855, figura 08, solicitada pelo presidente da província Beaurepaire Rohan para uma reconstituição geográfica do núcleo primaz da cidade. A escolha deste mapa deve-se por dois motivos: o primeiro é que depois da figura de 1647 foi o único registro cartográfico encontrado que apresenta fidelidade de representação cartográfica e volumétrica, entre a estrutura urbana existente e a individualização das edificações; e por último, e mais importante, por datar um momento, que segundo os documentos pesquisados nos arquivos e os trabalhos de Maia (2000), Chagas (2004) e Agra (2006) apontarem que não houve extensão dos limites do núcleo primaz. Embora, indubitavelmente tenham ocorrido projeções de edificações entre o forte e a rua Direita, visualizados na figura de Mathias Meriam.

²³ Sandra Pesavento (2006), no artigo *História Memória e Centralidade Urbana*, publicado na revista *Nuevo Mundo* (www.nuevomundo.revues.org) argumenta que os espaços da cidade carregados de simbolismos manifestam uma centralidade mnemônica para o lugar, posto que fazem evocações a ações e personagens que fazem parte da história do lugar.

Dessa forma, o núcleo primaz compreende uma parte da planície fluvial e uma parte do tabuleiro (*plateau*), de 10 a 30 m de altitude, “que determinaram a nomeação das duas compartimentações: Cidade Baixa e Cidade Alta” (MAIA, 2008, s/n). Esta divisão da cidade foi comum em algumas cidades brasileiras e estava ligada à estratégia de defesa dos colonizadores. Segundo Pedro Vasconcelos (2003) “a escolha de um sítio defensivo, em acrópole, definiu uma primeira dualidade entre Cidade Alta e Cidade Baixa” (VASCONCELOS, 2003, p.111). O autor argumenta que esta adaptação à “ecologia local” gerou outras dualidades, a exemplo da diferenciação do uso e ocupação do solo de cada compartimentação e a forma de ruas e edificações.

O núcleo primaz da cidade de João Pessoa tem atualmente sua estrutura inserida dentro dos limites dos bairros do Varadouro e do Centro, respectivamente, Cidade Baixa e Cidade Alta.

No bairro Varadouro foram primeiramente construídas as edificações que proporcionaram a defesa e as relações de troca entre a Colônia e a Metrópole²⁴. O nome do bairro advém, justamente, da antiga funcionalidade das suas edificações: forte, porto, casa da alfândega e armazéns. Significa, portanto, o lugar onde se aporta e ocorre a verificação, o carregamento e o descarregamento das embarcações e/ou lugar que esteja a margem de um rio.

É importante atentar para a questão da localização destas primeiras edificações. Segundo Villaça (2001), ela (a localização) especifica o espaço intra-urbano, e está associada ao espaço intra-urbano como um todo “pois refere-se as relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais” (VILLAÇA, 2001, p.24). Sendo assim, ela condiciona como o lugar é consumido e como será produzido e qualquer alteração na localização demandará um reajuste no uso e produção da estrutura urbana como um todo.

Na Cidade Alta (*plateau*), foram construídas as primeiras edificações sedes das instituições coloniais - como Casa da Câmara e Cadeia - e as edificações religiosas que foram erguidas para afirmar a doutrina católica e catequizante.

²⁴ O Pacto Colonial prescrevia que as colônias não poderiam manter relações comerciais com outros países ou criava impostos altíssimos que não compensava, e nem estabelecimentos de manufatura. Dessa forma, o Brasil fornecia matéria-prima e importava os manufaturados. Estes quando oriundos de outros países eram produtos raros no comércio local. Ou “ilegal” de comerciantes regressos de outras rotas comerciais. O capitalismo na sua fase manufatureira “engatinhava” no processo de urbanização da Europa

A igreja foi a principal força modeladora da mentalidade da sociedade brasileira, “assim constituí o primeiro braço do reino” (GODINHO, 1975, p.85), imprimindo no urbano suas convicções. A representação da igreja era tão forte, sobretudo, no espaço da urbe que ao redor delas, eram construídas as habitações dos mais abastados (MARX, 2003). A vida social era regida pelo calendário litúrgico, mas esta se realizava, sobretudo, nas propriedades rurais – nos antigos engenhos – que eram independentes e auto-suficientes (ABREU, 1996).

Miguel Sopas Bandeira (2000) ao analisar a influência da igreja no espaço urbano argumenta: “Tratava-se de uma esfera de influência que abarcava tanto a moral individual como a moral social integrando desde o mais prosaico da vida ao mais simbólico e ao mais complexo” (BANDEIRA, 2000, p.77).

A Cidade Alta, pelas suas condições topográficas e litológicas, favorecia a construção de edificações quando comparada com o solo pantanoso e insalubre de uma grande parte da Cidade Baixa. Até as primeiras décadas do século XIX havia um total de 1.084 casas, sendo 39 sobrados²⁵ a maioria destas edificações estava localizada no *plateau*.

De qualquer forma, no final do período colonial a urbe já era um aglomerado populacional importante, pois se configurava como centro de difusão de informações e costumes da metrópole, como também um importante centro comercial para os arrabaldes, em virtude do porto e das “feiras” que se realizavam nos adros da igreja - e que no dia de domingo concentravam os camponeses que viviam dispersos nos arredores do *núcleo primaz* (ALMEIDA, 1978).

Como sede eclesiástica, a cidade atraía os moradores dos arrabaldes e do interior da capitania para os eventos mais importantes do calendário litúrgico: as procissões. As procissões eram “um evento obrigatório para todos, participantes ou assistentes, espelho da própria concentração humana, de sua sede e de seus arredores” (MARX, 2003, p.61).

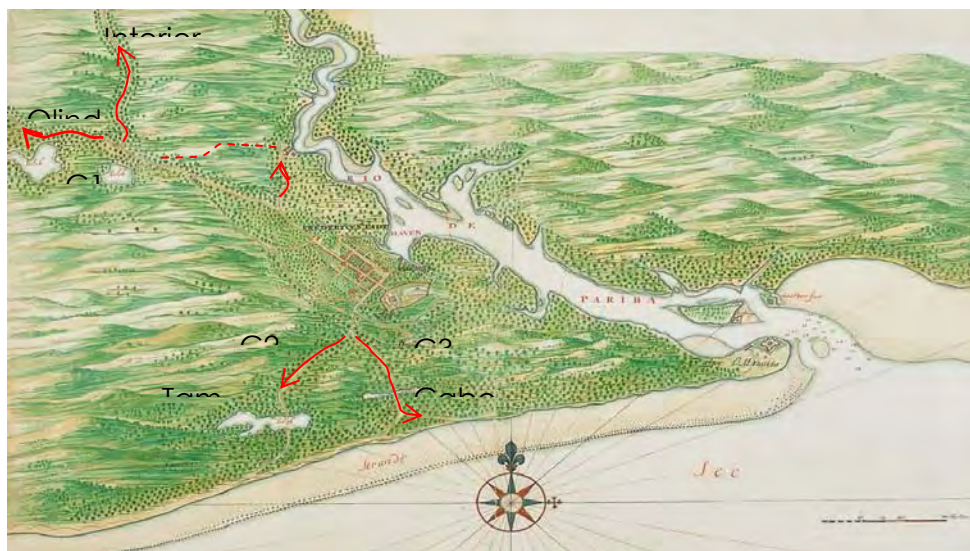
Muito embora se constituísse enquanto cidade portuária, pouco atraía os produtores para a venda de seus produtos e compra de suas necessidades. Mesmo com a instalação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Parahyba, em 1759 (atuante até 1780), as atividades comerciais de exportação foram irregulares e fracas devido à insuficiência de embarcações no Porto do Capim. Ademais, para os produtores não havia diferença em pagar impostos à capitania de Pernambuco ou à capitania da Parahyba. Naquela, os produtores além de conseguir bons preços pelas suas mercadorias, as embarcações eram

²⁵ Mapa estatístico da população – Arquivo Nacional.

mais constantes, o que garantia a venda dos seus produtos. Mesmo assim, a cidade os supria de mantimentos advindos da metrópole ou servia de pouso (RIBEIRO JUNIOR, 2004). Assim, no período Colonial, a estrutura da urbe e os equipamentos que ela continha exerciam certa atratividade, que constituíam uma concentração transitória.

Na figura 07, destacamos os caminhos que davam acesso à cidade, de quem vinha da Capitania de Pernambuco, do interior da Capitania da Parahyba e dos dois aglomerados populacionais que tinham certa dependência das atividades exercidas na urbe. Na figura, C1 representa o acesso para a Capitania de Pernambuco e ao interior da Capitania da Parahyba, C2 ao aglomerado populacional chamado de Tambaú e C3 ao aglomerado populacional chamado de Cabedelo (AGRA, 2006). É importante atentar para o papel da acessibilidade na determinação de lugares centrais (CRISTALLER, 1966; CAMAGNI, 2005). Segundo Villaça (2001) a acessibilidade é vital na produção de localizações, mais do que a disponibilidade de infra-estrutura.

Figura 07 - Frederica Civitas 1647 - Imagens do Brasil Colonial



Fonte: Imagem do Brasil Colonial. Nestor Goulart Reis Filho (2000)

2.1.2 Período Imperial

Com o término do período colonial e o fim da exclusividade comercial ocorre o aumento da produção agrícola, por conseguinte um maior movimento do Porto do Capim, na Província da Parahyba. De um modo geral, neste período as cidades brasileiras ganharam outro ritmo econômico e outros “rituais” sociais.

A transformação de Colônia para Império, indubitavelmente, trouxe benefícios no território nacional, principalmente no incremento de sua urbanização. Primeiramente, a instalação da Família Real, em 1808 na cidade do Rio de Janeiro, despertou na sociedade brasileira o desejo por habitar em um ambiente citadino, primeiro como lugar de “invernar” depois como residência definitiva. Por outro lado e indissociável, há também justificativas pautadas na efervescência comercial, política e cultural advindas com a independência do Brasil, em 1822. Com o Império, o Nordeste continuava a ter a monocultura como principal atividade produtiva, entretanto, já negociava com outros países, em especial com a Inglaterra que tinha taxas de impostos menores. Além disso, a manufatura de elementos básicos havia sido ‘liberada’, segundo Caio Prado Jr (1976).

No processo de estruturação do espaço urbano “o comércio desempenha uma importante função social, promovendo o convívio entre pessoas e a animação dos lugares” (SALGUEIRO, 1999, p.336). Assim, com a abertura dos portos brasileiros para as nações amigas do reino português houve um incipiente crescimento das atividades comerciais nas cidades brasileiras, uma vez que, o aumento das exportações gerou capital para importações, que por sua vez proliferou atividades comerciais, proporcionando uma maior dinamicidade nas relações sociais.

O comércio era realizado sobretudo por estrangeiros, em especial portugueses e ingleses, mas também por alemães e franceses, com a projeção das sociedades anônimas (lojas maçônicas) no território.

Como as atividades produtivas de exportação estavam centradas nas grandes propriedades rurais, ou seja os latifúndios, as alterações na morfologia das cidades ocorreram mais em nome de uma suplantação de hábitos insalubres e dos costumes coloniais com os Movimentos Higienista e da Modernidade do que para gerar mudanças na dinamização das atividades comerciais. Além disso, convém ressaltar que Portugal “tinha sinais indicadores de vasta depressão econômica, os investimentos começavam a diminuir e as alterações na política e economia portuguesa sobre o Brasil justificaram, sobretudo, o contorno das suas dificuldades econômicas” (BANDEIRA, 2000, p.73).

Dessa forma, ao pensar nas alterações ocorridas no desenho urbano da cidade da Parahyba do Norte atentamos para o que Maia (2007) chama de “desníveis espaço-temporais”. Segundo a mesma

Há algo que permeia aquele tempo, aquela época e que vai se fazer presente nos vários espaços de formas bastante diversas, e que se

faz sentir diferentemente. Portanto, trata-se de entender aquilo que caracteriza aquele tempo para então se analisar e compreender como o mesmo se fez experimentar no espaço da urbe (MAIA, 2007, s/n).

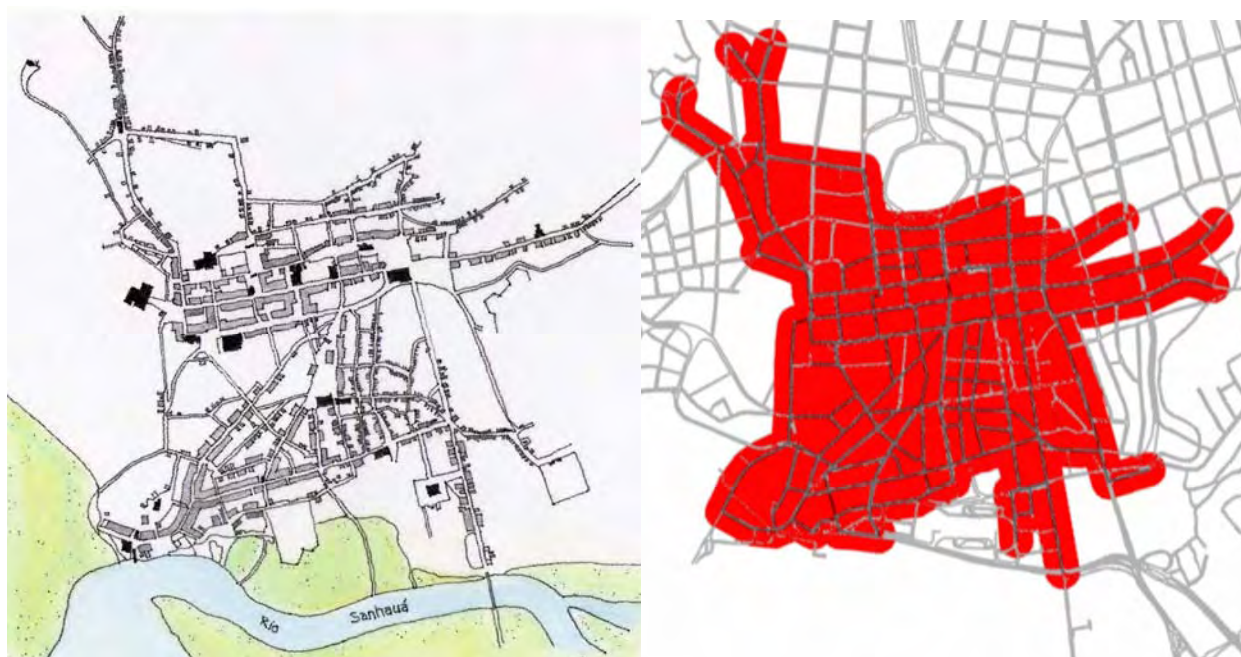
Ou seja, é preciso atentar para as repercussões que essas mudanças no quadro mundial e sobretudo no brasileiro tiveram na então Província da Parahyba. Isto é, se suas especificidades promoveram, ou não, enquadramentos específicos na sua dinâmica e morfologia.

Sabemos que no Império, o poder era centralizado, em detrimento dos poderes das províncias. Entretanto, o Ato Adicional de 1834 à constituição de 1824, deu às províncias a prerrogativa de criar receitas e despesas, “incluindo a possibilidade de criar impostos e de legislar sobre a criação, supressão e nomeação para os empregos municipais e provinciais, e estabelecimento de seus ordenados” (OLIVEIRA, 2007, p.104). Mesmo assim, não coube às províncias legislar sobre o imposto de importação, que era a principal fonte tributária do Império.

Dessa forma, as mudanças na estrutura urbana das capitais das províncias nordestinas estavam sujeitas ao capital gerado pelas suas exportações. O principal produto de exportação era o açúcar que entrava em ritmo lento de demanda, mas também havia a procura por produtos tropicais, a exemplo do algodão. Obviamente, que o grau de influência que os presidentes das províncias tivessem com o governo imperial colaboraria para o incremento de equipamentos urbanos básicos.

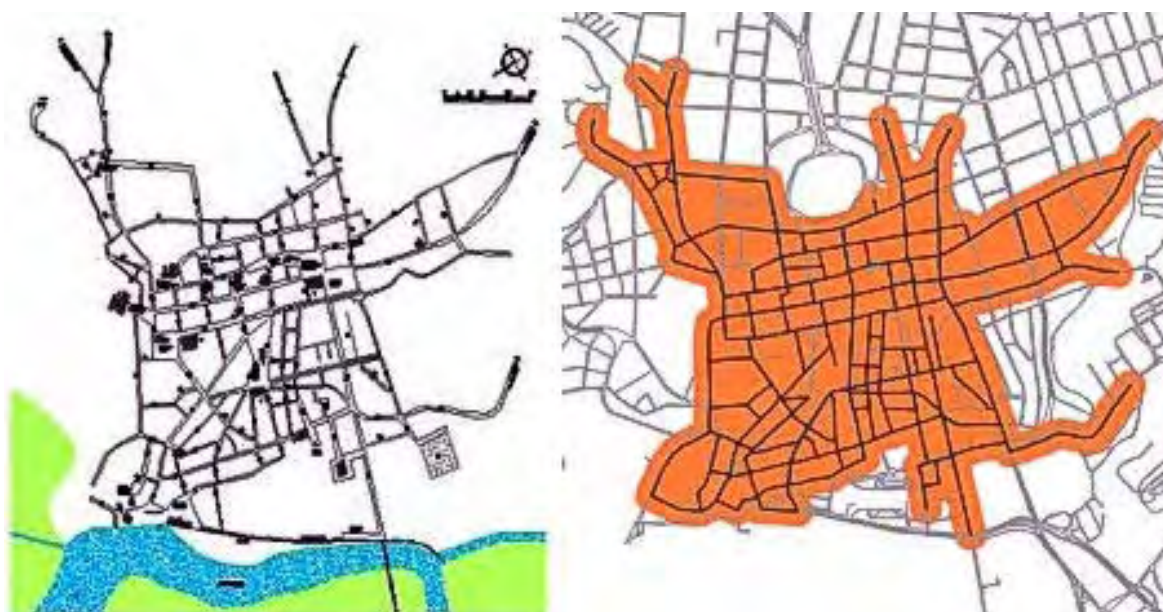
Na cidade da Parahyba do Norte, pelos registros cartográficos de 1647, 1855 e 1889 e pelos documentos coletados, não encontramos nenhuma área significativa de expansão do núcleo primaz. Exceto pelos “tentáculos”, isto é, pelas ruas que foram abertas para ligar este aos arrabaldes, a partir das últimas décadas do século XIX. As figuras 08 e 09, mostram a extensão urbana da cidade entre 1855 e 1889, os mapas foram elaborados sobre base cartográfica mais recente, a do ano 2004.

Figura 08 - Desenho do mapa da Cidade da Parahyba – 1855, sobreposição na malha viária de 2004



Fonte: Agra, 2006.

Figura 09 - Desenho do mapa da Cidade da Parahyba de 1889 e sobreposição na malha viária de 2004



Fonte: Agra, 2006

Embora os limites do núcleo primaz ainda fossem os limites da urbe colonial, houve intervenções urbanas pontuais e fragmentadas fomentadas ora pelo Estado, ora pelos habitantes, ora ainda pelos comerciantes ávidos pelo crescimento de suas atividades. Além

do que, o aumento populacional contribuiu para o aumento na percentagem de ocupação territorial da urbe. Obras de calçamento, alargamento e prolongamento de ruas, construções de praças e do Jardim Público ocorriam sob contradições sociais e financeiras. A priori, o Código de Postura - a exemplo do sancionado em 1830 – seguiu indicando ordenamento, entretanto, as projeções dessas intervenções no espaço da urbe só foram realizadas alguns anos depois (SALES, 2006).

O Porto do Capim em meados do século XIX esteve em pleno funcionamento. É o que revela Walfredo Rodrigues (1962) “Atracaram no nosso porto 54 navios estrangeiros, num total de 16.913 toneladas e 644 pessoas de equipagem [...] para cabotagem nacional 143 navios com 3.263 toneladas e 540 pessoas de equipagem” (RODRIGUES, 1961, p.159). Tal fato, nos revela um aquecimento das atividades comerciais, uma vez que, os documentos da Repartição de Obras Públicas da Província da Parahyba apontam reformas em edificações e equipamentos, respectivamente, a reforma da Casa da Alfândega e da ponte Sanhauá. O registro cartográfico de 1855 apresenta varias edificações de porte médio erguidas nas ruas de proximidade com o porto, o que nos leva a crer se tratarem de armazéns que protegiam os mantimentos e produtos tropicais das intempéries.

A proximidade dos armazéns com o porto garantia o fácil escoamento das mercadorias. Isto quiçá tenha atraído a construção de estabelecimentos comerciais e da Capitania dos Portos, em 11 de julho de 1857 sob o decreto de nº 1.944, na Cidade Baixa.

Para os estabelecimentos comerciais de varejo foram construídos casarios²⁶. No piso inferior funcionava o comércio e no superior a habitação. Algumas ruas da Cidade Baixa aglomeraram estabelecimentos comerciais provocando a centralização física destas atividades no bairro do Varadouro. Uma destas ruas ficou conhecida como rua do Comércio, atual Maciel Pinheiro, conforme revela a figura 10.

Paralelamente ao adensamento do núcleo primaz, houve a diversificação do uso do seu solo. Além disso, ruas foram abertas para ligar o núcleo primaz aos arrabaldes – Cruz das Armas, Lagoa e Tambaú - que também cresciam em números populacionais.

²⁶ Assim conhecidos por ter mais que o rés-do-chão, segundo Salgueiro (1999).

Figura 10 - Rua do Comércio, atual Maciel Pinheiro



Fonte: Acervo Walfredo Rodrigues

Na Cidade Alta, nos vazios urbanos entre as igrejas, ergueram-se habitações de uma classe mais abastada representada por profissionais liberais, funcionários públicos, políticos e latifundiários. Algumas destas edificações eram utilizadas na prestação de serviços como aula de inglês, serviços de advocacia, médicos e outros. Esta área foi a mais beneficiada pelas intervenções do Estado, afinal suas ruas abrigavam instituições administrativas do governo central e da província.

O incipiente comércio localizou-se ao meio caminho do Porto, dos seus armazéns e das edificações residenciais, isto é, entre “seu abastecedor e sua clientela”.

Nas ruas da Cidade Baixa, o comércio projetava-se, principalmente, na rua Conde d’Eu, Varadouro e Sanhauá, atualmente e respectivamente, Maciel Pinheiro, João Suassuna e Sanhauá. Já a prestação de serviço se estabeleceu nas ruas mais importantes da cidade, nas ruas Direita e Nova, que no final do Império passaram a se chamar, respectivamente, rua Duque de Caxias e Marquês Herval²⁷.

²⁷ Tal rua, no período republicano, passou a ser chamada de General Osório.

Os trechos dos jornais transcritos abaixo permitem-nos concluir mais uma das dualidades - evidenciadas por Pedro Vasconcelos (2003) - entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa. É interessante antecipar, que atualmente, a diferenciação funcional entre estas duas compartimentações ainda persiste, embora que de forma singela.

Seguindo adiante, enquanto nas ruas da Cidade Baixa ocorria a dinamização das atividades comerciais, naquela dava-se a prestação de serviços:

[...] abaixo assignado bacharel formado em direito advoga no civil e commercial, e acha-se estabelecido com o escriptorio na rua Direita nº50 (Jornal Regeneração, 1862) (grifo nosso)

Francisco d' Assis autorizado pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia para leccionar latim, francez, inglez e gramática philosophica de língua portuguesa, tem a honra de avisar ao responsável que continua em seus trabalhos didactos à rua Marques do Herval (alias) rua Nova nº 52 (Jornal O Liberal Paraibano, 1879)(grifo nosso)

Machinas de costura, grande sortimento, dos melhores fabricantes americanos systemas inteiramente, vende-se nos armazéns de Mello à rua Conde d'eu (Jornal A Regeneração, 1862) (grifo nosso)

Vende-se livraria de M.E Pompeu d' Oliveira, rua Conde d'eu nº56(Jornal O Liberal Paraibano, 1879) (grifo nosso)

As ruas acima referidas correspondem as atuais ruas Duque de Caxias e General Osório onde estas atividades de comércio e prestação de serviço se localizaram, e por sua vez passaram a desempenhar um importante papel na mobilidade e acessibilidade no/ao núcleo primaz. Ademais por abrigar estabelecimentos comerciais, de prestação de serviços e edificações religiosas e da administração pública, as ruas citadas expressaram e ainda expressam centralidade à cidade.

Por este quadro não podemos ainda identificar o núcleo primaz como um lugar central, afinal não havia até então outra área na cidade com função complementar ou distinta a sua. Porém, neste mesmo período, em algumas cidades brasileiras de maior dinamização comercial, a exemplo do Rio de Janeiro, um lugar central já estava configurado (DUARTE, 2003). Afinal, a cidade do Rio de Janeiro era sede da coroa portuguesa no Brasil, diante disso muitos melhoramentos a cidade recebeu no século XIX.

Enquanto no alvorecer do século XIX, no tempo dos Vice-Reis, o núcleo urbano atingia apenas o Campo de Santana – ainda um simples terreno baldio, sem jardins – no final do mesmo século a urbanização do Centro ultrapassava o Largo do Rossio Pequeno depois da Praça Onze de Julho e, fazia-se necessária a drenagem dos pântanos que atingiam São Cristóvão, através do Canal do Mangue. A evolução dos transportes coletivos, o trem e o bonde assinalaram o desenvolvimento dos subúrbios e dos novos bairros residenciais, antes sertão da cidade (DUARTE, 2003, p.111).

O que podemos concluir para a Cidade da Parahyba neste período é que a concentração das atividades comerciais e portuárias, em especial na Cidade Baixa, possibilitou o crescimento econômico da urbe e a centralização física de edificações com fins comerciais, impulsionando a estruturação de um espaço urbano que veio a ser fortemente ordenado no período republicano. A localização destes estabelecimentos pela teoria da localização de Villaça (2001) quiçá possa ter condicionado a centralização das atividades terciárias nesta área da cidade, obviamente, que uma série de outros motivos corroboraram para tanto, conforme exporemos adiante.

2.1.3 Período Republicano

No apagar das luzes do século XIX, a cidade da Parahyba do Norte possuía aproximadamente 2,7 km² (AGRA, 2006), sua população ultrapassava os 20.000 habitantes (CHAGAS, 2004) e um centro começava a ser configurada, sobretudo de um ponto de vista geométrico (neste momento), no *casco antigo*. A cidade crescia espacialmente, principalmente por uma migração rural-urbana e pelas mudanças na política econômica do Estado Republicano. Seus limites passavam a circunscrever o que Maia (2000) chama de *Cidade Histórica* ou *Cidade Tradicional*²⁸.

A área que se articulava à estrutura do núcleo primaz diferenciava-se pelo traçado das suas ruas sendo retas e alinhadas, conforme determinação do código de postura. Além do que, os lotes eram de dimensões regulares, distintos daqueles do núcleo primaz de grande profundidade, de dimensões irregulares que formaram quarteirões longos e estreitos intercalados por travessas.

²⁸ A estrutura intra-urbana da *Cidade Tradicional* compreende o seu *núcleo primaz* mais a primeira área de expansão da cidade, que corresponde ao bairro Tambiá. A *Cidade Tradicional* ou *Histórica* faz referência ao grande sítio histórico da cidade, que abriga edificações e traços da arquitetura colonial e imperial incorporando as áreas de expansão, mas que conformavam uma unicidade, que coincide com a delimitação feita pela IPHAEP – Instituto Patrimônio Histórico do Estado da Paraíba.

As ruas que outrora haviam sido abertas para ligar o *núcleo primaz* aos seus arrabaldes permitiram a ocupação e delinearam as primeiras áreas de expansão da cidade e tornaram com a constituição de um centro, vias comerciais que instalaram estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços importantes para a economia da cidade, a saber, são elas: rua Visconde de Pelotas, rua das Trincheiras, Av. Cruz das Armas, rua Walfredo Leal, e posteriormente a Av. Eptácio Pessoa (MAPA 04).

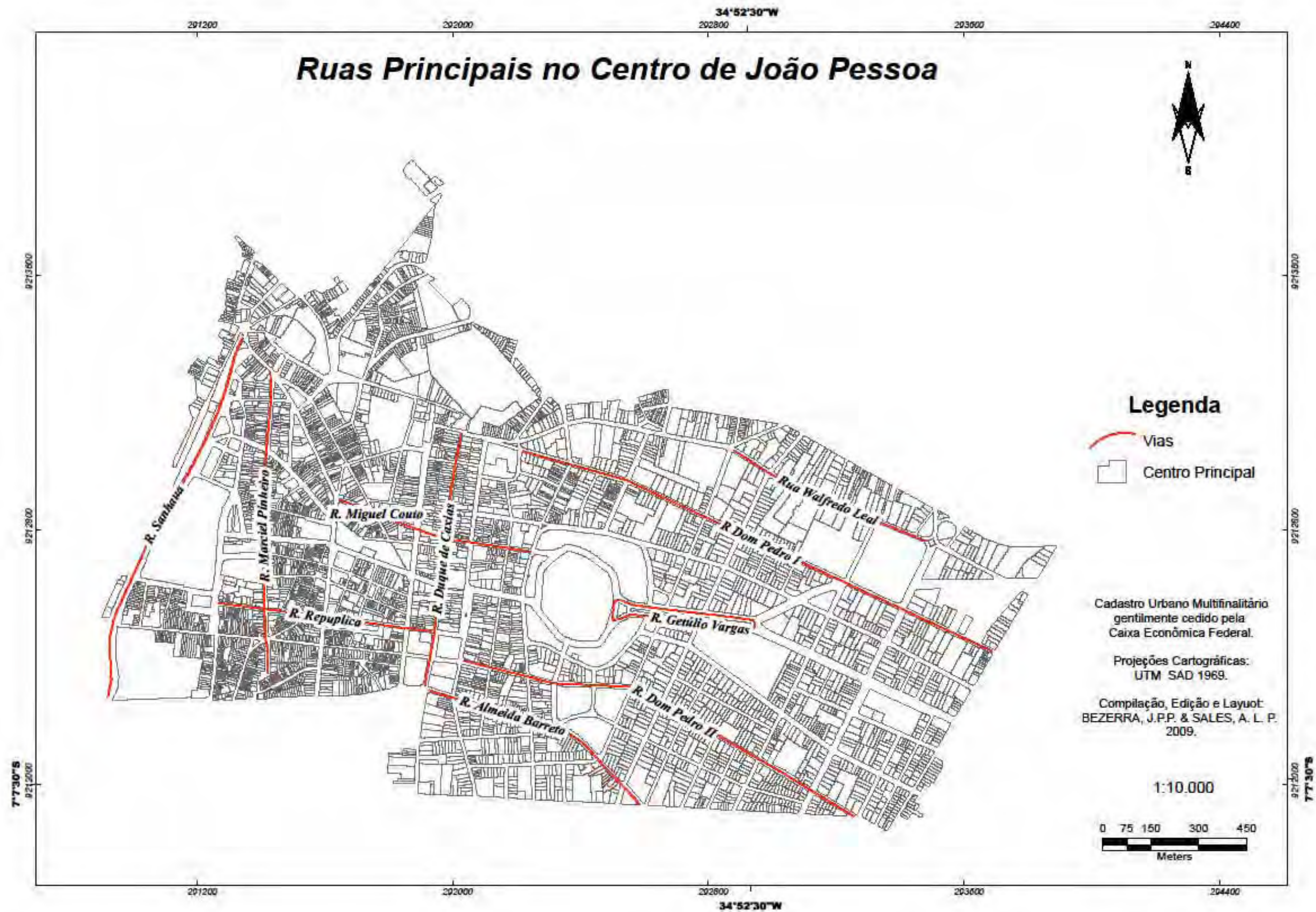
O crescimento da estrutura dava-se em duas direções, relativamente opostas: nordeste e sudeste. “Entre essas duas, havia o sítio Lagoa, grande área alagadiça já conhecida como Lagoa, que representava um problema no que diz respeito ao controle das infecções, como também ao crescimento da cidade” (MAIA, 2008, p.12). Esta dificuldade natural levou o governo estadual a convidar o engenheiro Saturnino de Brito para elaborar projetos de melhoramentos e expansão urbana, sobretudo projetos de saneamentos (AGRA, 2006). No entanto, seu plano só foi executado com o ápice da cultura algodoeira no ano de 1923 (CHAGAS, 2004).

Com a República, as atividades comerciais começaram a apresentar importância tributária para o então Estado da Parahyba. No ano 1889 acabava-se o período Imperial no Brasil. Isto levou a um favorecimento do processo de descentralização econômica, a favor de uma centralização política. No entanto, a atividade produtiva calcada na monocultura foi perpetuada pelo governo brasileiro. Isto significou que os ideais de progresso continuaram promovendo desigualdades no território brasileiro.

O processo de descentralização econômica republicano e a crescente política oligárquica (nordestina de exportação) possibilitaram o crescimento das atividades comerciais. O aumento do número de estabelecimentos comerciais foi tamanho que o governo central instituiu a criação de uma Junta Comercial²⁹ em cada Estado.

²⁹ A Junta Comercial é uma autarquia brasileira responsável pelo registro de atividades empresariais. Isto é, tem o dever de informar a sociedade o nascimento, registro e óbito de pessoas jurídicas (empresas), bem como supervisionar o cumprimento das normativas comerciais brasileiras. A criação dela no final do século XIX demonstra as mudanças na política econômica do Brasil – República e revela um incipiente processo de descentralização econômica.

Mapa 03 – Ruas Principais do Centro Principal de João Pessoa



Na Parahyba, no governo de Álvaro Machado (1892 a 1896) foi criada a JUCEP - Junta Comercial Paraibana que passou a “controlar” os estabelecimentos comerciais. Como a maioria das edificações administrativas, a JUCEP localizou-se no bairro do Centro - no *plateau* – na Cidade Alta, atualmente está localizada na Avenida Princesa Izabel.

Em 1900, o algodão chegou a responder por 68,5% das exportações e em 1929 a 73,9% (CHAGAS, 2004). O algodão escoava do interior pela estrada de ferro, sob domínio da companhia Great Western Railway, que havia sido criada em 1881 com o nome de Ferrovia Conde D’eu e em 1901 o governo republicano arrendou para a Companhia inglesa, que a teve em seu domínio até 1957. A ferrovia ligava os municípios produtores ao porto, que estava localizado na Cidade Baixa, como citado anteriormente o que assegurou ainda mais o crescimento e a consolidação de uma área comercial, na Cidade Baixa, posto que a ferrovia significava sobretudo fluxo de mercadorias. Na década de 1930, do século XX, seus trilhos foram estendidos até o município de Cabedelo, em virtude da transferência das atividades portuárias a este. Atualmente, esta ferrovia realiza apenas transporte de passageiros a um baixo custo, deslocando a classe trabalhadora dos municípios que compõem a região metropolitana à cidade sede.

Se o dinheiro arrecadado com a cultura do algodão financiou as intervenções urbanas, foram as idéias da Modernidade que substanciaram a necessidade de intervir no ambiente caótico que estava a cidade da Parahyba do Norte, no início do século XX. Os jornais, as fotografias da época e os trabalhos sobre a cidade comungam com o estado de sua estrutura. “As ruas eram disformes e tortuosas” além de “feias e fétidas” (CHAGAS, 2004, p.39). O processo de modernização trouxe não só boa aparência à cidade, como introduziu equipamentos modernos de infra-estrutura.

O movimento da Modernidade “é caracterizado fundamentalmente pelas grandes transformações que se dão na sociedade, na economia, na política, por conseguinte, na vida social e também pelas latentes contradições” (MAIA, 2006, p.4). Tal movimento, nasce na Europa e

vai estabelecendo-se no mundo e tem como *locus* principal a cidade. É nesta configuração espacial que inicialmente vão se dar as instalações dos equipamentos modernos: a indústria, a ferrovia, o maquinário, a iluminação pública, o telégrafo, os edifícios modernos, as largas avenidas, etc. (MAIA, 2006, p.5)

No Brasil, a concretização da Modernidade transformou a forma de pensar e

ordenar o espaço urbano. Segundo Abreu (2004) os espaços citadinos foram “obrigados” a serem adaptados a um novo modelo de sociedade urbana e aos padrões europeus de viver, transformou não só a arquitetura brasileira, mas também o uso dos espaços públicos.

Na cidade da Parahyba algumas edificações monumentais e históricas foram derrubadas, afinal não havia preocupação com o velho, o novo era o que importava e outras edificações foram construídas (SALES, 2006) Houve receio de alguns intelectuais e admiração de outros (CHAGAS, 2004). As contradições do crescimento foram publicadas nos jornais, que com o desenvolvimento da tipografia passaram a circular diariamente. De fato, os ideais republicanos - de ordem e progresso – “tiraram proveito” do Movimento da Modernidade. A desordem e incoerência de suas políticas públicas escamoteavam-se nas obras urbanísticas de embelezamento, remodelando do desenho do núcleo primaz.

A transferência dos proprietários rurais para a capital, sua incorporação às elites e o desejo de quererem se afastar do mundo rural, visto como antigo e atrasado, passaram a justificar a implementação dos serviços de infra-estrutura, ou seja, a modernização da cidade [...] a preeminência do algodão na economia do Estado possibilitou a utilização do capital algodoeiro na ampliação e substituição dos serviços urbanos (CHAGAS, 2004, p 39-40)

Assim, a instalação dos serviços de infra-estrutura (elementos fundamentais na estruturação de um espaço urbano) serviram a uma minoria privilegiada socialmente. A ordem e o progresso eram instalados apenas para excluir a classe pobre do núcleo primaz e desenvolver as atividades comerciais e o crescimento da cidade.

Alguns dos exemplos destas intervenções no plano urbano do núcleo primaz em nome do novo (moderno), da ordem (urbana) e do progresso (econômico) foram:

1. A instalação dos serviços de infra-estrutura como saneamento (água tratada e esgoto sanitário), energia elétrica e transporte público com o bonde;
2. A construção de edificações como o prédio da Escola Normal que hoje serve ao Tribunal de Justiça e está localizado na praça João Pessoa – antigo passeio público; O prédio dos antigos Correios³⁰, que serve hoje ao Paço Municipal.

³⁰ A imponência do prédio servia para ressaltar a importância deste meio de comunicação

3. A destruição da igreja Rosário dos Pretos para construção da Praça Vidal de Negreiros³¹ (popularmente conhecida como Ponto de Cem Réis), onde alguns anos depois “foi implantada a solução giratória do sistema de trilhos” (Agra, 2006, p. 73)
4. O alargamento e a regularização do traçado da rua Visconde de Pelotas, sob alegação de que facilitaria a acessibilidade do núcleo primaz ao bairro de Tambiá, demonstrando que esta área da Cidade Alta, além do poder de concentração, tinha o de dispersão também.
5. O alargamento e a regularização do traçado da Maciel Pinheiro - antiga rua Conde d’Eu e uma importante via de circulação - devido a quantidade de estabelecimentos comerciais que concentrava e o nivelamento da rua Duque de Caxias para a implantação do bonde, entre outras³².
6. A urbanização do Parque Sólon de Lucena³³, iniciada em 1923, popularmente conhecido como Lagoa. Este projeto possibilitou a expansão da cidade no sentido leste e mais tarde acabou por instituir esta área como o anel viário (natural) da cidade. Convém ressaltar que o crescimento da cidade no sentido leste, fez com que a centralidade do ponto de vista geométrico fosse perdida.
7. Abertura de ruas como Diogo Velho, Camilo de Holanda, Pedro II que tornaram primeiro importantes vias de circulação e depois eixos comerciais, com a expansão da área central.
8. A instalação de cinemas, como o Pathês, e de hotéis, como o Palace, ambos localizados na rua Duque de Caxias (RODRIGUES, 1962); e do cinema Plaza, na rua Visconde de Pelotas, em frente a Praça Vidal de Negreiros, entre outros (SILVA, 1995).

³¹ “As lotações só circulavam até o centro da cidade. Alguns tinham terminais em frente do Paraíba Palace Hotel, outros na praça João Pessoa, e várias linhas terminavam na rua Padre Meira. Os passageiros desembarcavam e se deslocavam até a cidade baixa a pé” (Agra, 2006, p.80) (grifo nosso);

³² As intervenções citadas são referentes as obras da administração de Guedes Pereira (1920-1924) .

³³ Este projeto garantiu que o centro principal de João Pessoa circunscreve-se uma importante área verde.

9. A criação de Clubes, como o Cabo Branco, localizado na Duque de Caxias.

De fato, podemos afirmar que essas obras foram essenciais para a dinamização das atividades comerciais e prestação de serviço, como para o crescimento da estrutura urbana da cidade da Parahyba do Norte.

Do ponto de vista cultural, este período trouxe a adoção de uma prática de vida cujos hábitos e costumes sociais começariam lentamente a fazer parte do ‘modus vivendi’ urbano, cujas características principais na cidade da Parahyba seriam a circulação de jornais tanto locais como de Recife, de revista de moda feminina e consequentemente da abertura de lojas de confecção e vários outros artigos. Foram abertas agremiações literárias e partidos políticos. Data deste período também a fundação do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (SILVA, 1995, p.45).

Assim, nesse período e por esses aspectos e fatos apontados, a área do *núcleo primaz* foi se constituindo em um lugar central na/da cidade. De fato, a dinâmica econômica fundamentada principalmente na exportação do algodão permitiu a criação dos equipamentos citados, uma dinamização dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços postos nas ruas principais e a instalação de infra-estrutura no núcleo primaz da cidade. Soma-se ainda o acesso à informação e o desenvolvimento da comunicação postal que alteraram as relações sociais, posto que de um lado cresceram os serviços de educação e do outro as manifestações de massas, em festividades e atos políticos, que aliás tinham as ruas e praças do *núcleo primaz* e em especial da Cidade Alta seu lugar de excelência onde as manifestações e reivindicações populares poderiam ser vistas, acatadas e repudiadas. O governo fazia uso delas para mostrar sua primazia, em especial nos dias cívicos; os contrários ao governo também. A figura 11 demonstra o uso que o Estado fazia das ruas.

Figura 11 – Manifestação Cívica para a posse de Álvaro Machado



Fonte: Walfredo Rodrigues

De fato, em nenhuma parte esse desenvolvimento na economia e na vida social “é mais claro do que no âmbito do espaço urbano” (BERMAN, 1986, p.159). As mudanças na ordem social e econômica possibilitaram e foram possibilitadas pelo crescimento da estrutura intra-urbana; pela acessibilidade ao/no *núcleo primaz*; e pela instalação dos equipamentos de lazer e de infra-estrutura, que consolidaram os estabelecimentos comerciais na Cidade Baixa e os serviços e equipamentos de reprodução da vida social na Cidade Alta, que por sua vez não só garantiram a dinamicidade desta área, com “deram” a ela um papel integrador para a funcionalidade da estrutura urbana criada, como bem alteraram a forma e a estética da cidade.

Além disso, a forte pressão demográfica da migração rural-urbana, e o conseqüente crescimento populacional e espacial da cidade possibilitaram a concentração e fortalecimento das atividades comerciais e de serviços no *núcleo primaz*. Visto que como bem afirmou Beaujeu–Garnier (1980), o comércio sempre utiliza-se da posição central para

tirar proveito, numa prática de seletividade espacial das práticas sociais para realização da vida cotidiana e para o consumo.

Dessa forma, o *núcleo primaz* constituiu-se em um lugar central na/da cidade a partir deste conjunto de mudanças anteriormente apontadas, assim passou a exercer uma centralidade de diversos conteúdos para todas as áreas que se articularam à sua estrutura e para as aglomerações populacionais adjacentes.

2.2 O Centro

Um lugar central na cidade distingue-se dos demais espaços na estrutura intra-urbana pela diversidade de atividades comerciais e prestações de serviços que concentra. Há nela uma alta percentagem de ocupação e uso do solo quando comparada com outras áreas e quando na estrutura intra-urbana não existir outra área central. Sendo assim, é uma área que necessita da existência de subsistemas de infra-estrutura básicos para “garantir a satisfação de necessidades básicas das populações e das actividades económicas que sem elas teriam dificuldade de subsistir” (SALGUEIRO, 1999, p.361) e da obtenção de equipamentos para garantir “a reprodução social da força de trabalho” (Ib.Idem, p.361).

Além disso, Zarate Martin (1991) define:

Los centros se configuran como espacios polivalentes y complejos, cargados de valores y significados [...] se destaca la variedad de imágenes que tiene los propios habitantes de la ciudad sobre el, derivadas de sus experiencias y vivencias personales como espacio de vida cotidiana que es. Así, el centro es definido por su accesibilidad con relación al conjunto de la ciudad y su área de influencia (MARTÍN, 1991, p.98)

Assim, os centros são o lugar na/da cidade que reúnem em si, lugares de histórias, trocas, decisões e usos diversos. Dependendo da dimensão espacial e nível econômico da cidade vários, centros podem ser configurados, com níveis hierárquicos distintos, conforme apontado no capítulo um deste trabalho.

No Brasil, o período da República Nova, mesmo com a crise econômica mundial deflagrada, que provocou crise nas exportações do café, no Sudeste e do açúcar e do algodão, no Nordeste, a expansão urbana progrediu. Como alternativa à crise das exportações foi necessário pensar alternativas que viessem a proporcionar melhorias à economia brasileira. Para tanto, realizou-se a política econômica de substituição das importações com investimentos na indústria - que não se desvencilhou das práticas de

produção centradas nos latifúndios - e em consonância com essa política em todo território nacional em especial no Sudeste foi feito um investimento em infra-estrutura, principalmente no sistema energético e viário³⁴.

Tal fato, em conjunto com a política “rodoviarista” brasileira, que estimulou o consumo de automóveis, possibilitou não só a expansão intra-urbana, como o surgimento de novas centralidades - isto é, outras áreas centrais que dividiram com o centro o “peso” da urbanização latente e crescente do país - em cidades de uma grande dinâmica econômica á exemplo do Rio de Janeiro (DUARTE, 2003) e/ou consolidação de um Centro Tradicional, em cidades de dinâmica econômica pouco expressiva como no caso de João Pessoa.

Na cidade de João Pessoa, o fim da República das Oligarquias e a praga do bicudo, que minou o cultivo do algodão, conforme trecho abaixo, acabou por “frear” os projetos de expansão da cidade.

A partir da década de 1930, houve uma considerável redução no cultivo do algodão na Paraíba, devido às pragas que atacavam a planta, em especial do bicudo [inseto], que comprometia a qualidade da fibra, tornando-a imprópria para o beneficiamento e consumo (PAULINO, 2008, p.12).

No início da República Nova, a cidade de João Pessoa contava com 73.661 habitantes e uma área de 10,72 km² (AGRA, 2006), isto significou um crescimento de 135% da área urbana e um aumento populacional de 370%. Ademais, havia a demanda constante de sua área central por quatro aglomerações urbanas vizinhas: “de Cabedelo, Pitimbu, Alhandra e vila do Conde, respectivamente com: 6.748, 1.278, 1.134 e 180 habitantes” (Relatório da Secretária de Turismo de João Pessoa, 2007). As figuras abaixo 12 e 13 revelam o crescimento da estrutura intra-urbana, no período da Republica Velha em sete anos.

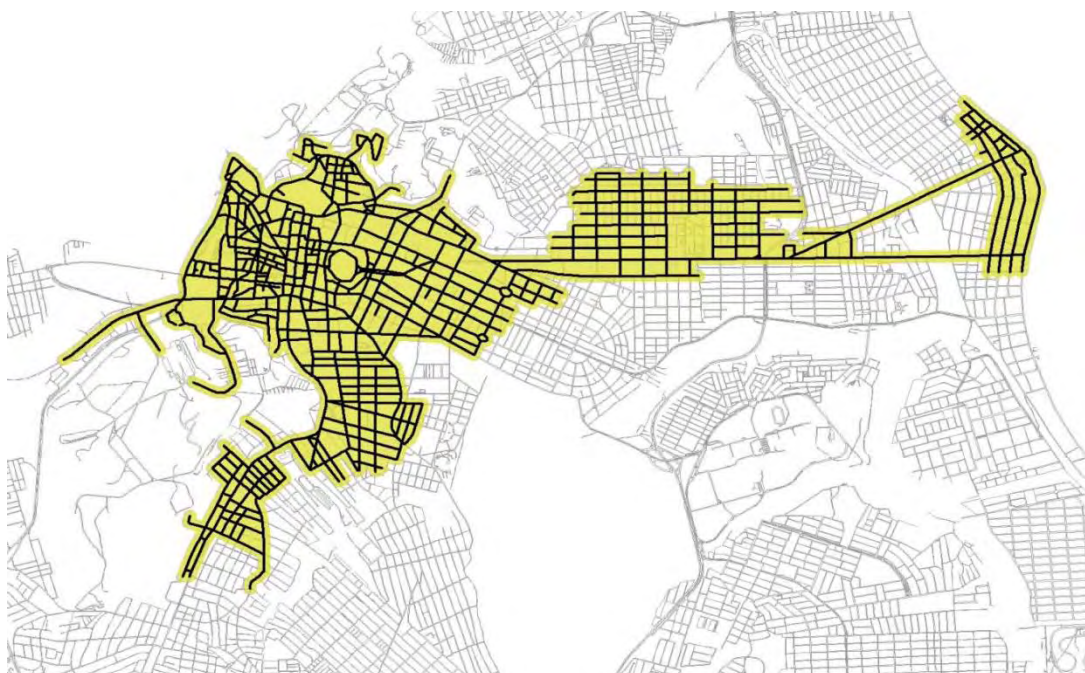
³⁴ Este muito ligado ao sistema energético, em virtude dos bondes, que funcionavam a energia elétrica.

Figura 12 – Sobreposição da área urbana de 1923, sobre base cartográfica de 2004



Fonte: Agra, 2006.

Figura 13 – Mapa da área urbana de 1930, sobre base cartográfica de 2004



Fonte: Agra, 2006.

Na Cidade Baixa, a transferência das atividades portuárias para o município de Cabedelo, em 1935, desativou o Porto do Capim, o que contribuiu substancialmente para sua futura degradação. As antigas instalações que estavam próximas à margem do rio e davam suporte às atividades portuárias, ao serem fechadas foram ocupadas por uma população pobre, a maioria migrantes da zona rural. Estes também ocuparam uma área vazia no Porto do Capim e edificaram casas, chegando a formar quarteirões irregulares de ruas tortuosas, que posteriormente originaram favelas.

Dessa forma, houve duas alterações importantes na ocupação e uso do solo nesta parte do centro: a primeira foi um incipiente uso do solo para habitação de uma camada pobre da população e a segunda foi o início do processo de transformação do tipo de comércio que se realizaria nesta área.

Para facilitar o acesso da Cidade Baixa para a Cidade Alta pelos veículos particulares e transporte público, as ruas tortuosas e íngremes que ligavam as compartimentações do *núcleo primaz* foram suavizadas e retificadas no plano urbano de Nestor de Figueiredo³⁵ de 1942 à exemplo da rua Barão do Triunfo e rua da República. Afinal, Segundo Villaça (2001) “dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de uma simbologia” (VILLAÇA, 2001, p. 244). Além disso, seu plano idealizava a construção de cinco equipamentos que concentrariam funções específicas como: o centro cívico para a função estadual, o centro da administração municipal, o centro de educação, o centro de saúde e um centro de desembarque. “Os três primeiros ficariam na área de expansão da cidade e os demais, na cidade existente” (AGRA, 2006, p.75). Tal concepção, revela a incorporação das teorias urbanísticas que difundiram a funcionalização da cidade³⁶.

O urbanismo funcionalista considerava que a estrutura intra-urbana tem cinco funções que deveriam ser realizadas em setores mutuamente excludentes entre elas: moradia, trabalho, lazer, circulação e as atividades administrativas e cívicas.

³⁵ O plano do arquiteto-urbanista Nestor de Figueiredo tinha medidas semelhantes às verificadas em outras capitais na mesma época como O Plano das Avenidas, de Prestes Maia (1930) para São Paulo. O arquiteto – urbanista estava preparando um plano urbanístico para a cidade do Recife e foi convidado por Antenor Navarro para elaborar um para a capital paraibana, havia a intenção que seu plano melhorasse o problema de circulação de automóveis entre a cidade alta e a cidade baixa, segundo Luciano Agra (2006). O conjunto de edificações por ele pensadas foram chamadas de centros, ou seja, o que hoje consideramos como equipamentos funcionais os centros idealizados por este arquiteto e que vieram a cumprir com a reprodução social do trabalho na cidade de João Pessoa.

³⁶ Esta teoria funcionalista da arquitetura não estava desvencilhada das teorias de planejamento de planejamento regional que circundaram a geografia no segundo quartel do século XX.

Nesta perspectiva, este urbanismo funcionalista - que nas palavras de Le Corbusier (2004) representava “uma mudança brutal, única nos anais da história, posto que representava uma intervenção súbita em uma vida ritmada pela vida rural” (p.9) – trouxe à cidade de João Pessoa a consolidação de um *centro urbano-permutador*, um *centro político-institucional*, um *centro simbólico* e um *centro meio-social*, uma vez que, concentrava em área contínua edificações da administração pública – municipal, estadual e federal – de lazer, religiosas e estabelecimentos escolares, comerciais e de prestação de serviços e monumentos, em detrimento de uma área de habitação. Tais centros são, simultaneamente e respectivamente, designados por Manuel Castells (2006[1972]) como

O *centro urbano-permutador* é, portanto a organização espacial dos canais de troca entre os processos de produção e o processo de consumo [no sentido de organização social] num aglomerado urbano [...] O *centro político-institucional* é, portanto a articulação dos pontos fortes do aparelho do Estado com referência a uma dada estrutura urbana [...] O *centro simbólico* é a organização espacial dos pontos de intersecção dos eixos do campo semântico da cidade, quer dizer o lugar ou os lugares que condensam de uma maneira intensa uma carga valorizante, em função da qual se organiza de forma significativa o espaço urbano [...] o *centro meio social* aparece assim como a organização espacial dos processos de reprodução e transformação das relações sociais de uma estrutura urbana, se bem que a interação dos elementos urbanos presentes acrescenta um conteúdo social específico, qualitativamente diferente da simples adição de elementos sociais que fazem parte dela (CASTELLS, 2006, p. 316/319).

A concentração e a aglomeração destas edificações e dos equipamentos numa mesma área conceberam um centro único (até o momento) na cidade de João Pessoa, a denominação de Centro Tradicional. A formação do Centro Tradicional da cidade de João Pessoa esteve ligada tanto ao incremento no comércio – com a especialização do consumo - e o conseqüente adensamento das atividades comerciais com o crescimento espacial e populacional da cidade.

Na Cidade Alta, as obras que haviam iniciado a urbanização do Parque Sólon de Lucena e que serviram para a expansão da cidade no sentido leste, foram concluídas em 1939. Seu término permitiu a construção dos equipamentos vislumbrados por Nestor de Figueiredo e agregaram funções complementares às atividades comerciais e de serviços, que até então realizavam-se nas ruas do *núcleo primaz*. Tal fato, significou uma pequena

extensão da área comercial e de serviços pela av. Getúlio Vargas e adjacências, o que delineou os limites do bairro do centro e delimitou o Centro Tradicional de João Pessoa.

É importante ressaltar que essa extensão dos limites da área comercial deve-se também ao adensamento das atividades comerciais e de serviços no *núcleo primaz*. Neste momento, década de 1940, segundo Lígia Tavares Silva (1995), com a II Guerra Mundial, o comércio de João Pessoa principalmente o ramo da construção, fornecia material de construção em grande escala para a base militar americana em Natal, logo para atender a um mercado externo. Acrescenta-se, que os equipamentos de Nestor de Figueiredo haviam sido pensados pelas grandes dimensões volumétricas da arquitetura moderna à exemplo do Centro de Educação elaborado pelo arquiteto Clodoaldo Gouveia (AGRA, 2006) – e assim além de não existir espaço para sua construção no centro nervoso “mereciam” destaque por simbolizar o ideal republicano de progresso. De fato, neste momento um Centro Tradicional configurou-se na cidade, para além dos limites do *núcleo primaz*.

Figura 14 – Imagem do projeto do Instituto de Educação, projetado por Clodoaldo Gouveia. Atual, Lyceu Paraibano



Fonte: Agra, 2006

No fim da Era Vargas, a cidade abrigava com 106.828 habitantes e uma área de 14,4 km² (AGRA, 2006). Isto significava um aumento populacional maior que o

crescimento espacial da cidade, quando comparado com os dados da década de 1930, citado neste capítulo. Ou seja, houve um adensamento da área urbana de 73hab/ha para 95 hab/ha. Sabe-se que ocorreu uma forte migração rural-urbana³⁷ em virtude da praga do bicudo que provocou a desestruturação do “sistema gado-algodão”, afetando as relações de trabalho e contribuindo para o esvaziamento do campo.

Contudo, a década de 1950 foi época de ajustes na política brasileira, sobretudo no setor econômico e na política de estruturação dos espaços urbanos. O presidente da República Café Filho (1954-1956), apesar do curto mandato, adotou medidas importantes para o crescimento urbano das cidades brasileiras como cortes de despesas públicas, incentivo ao abastecimento de energia - como a criação da hidrelétrica de Paulo Afonso - e a entrada de capitais estrangeiros no país, que se intensificou no governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) (CAMPOS, 2007).

Segundo Beatriz Pontes (2007), a política nacional, em especial a de Kubitschek, visou o crescimento das atividades produtivas e a melhoria na infra-estrutura funcional e no equipamento social das capitais dos Estados e dos pólos secundários regionais. A infra-estrutura era viabilizada pelo Estado no sentido de proporcionar investimento do setor privado, sobretudo internacional. O cenário mundial não estava favorável às exportações brasileiras, a crise e o pós-guerra representaram uma diminuição destas, o que acabou por promover uma política de substituição das importações³⁸ – com destaque para a indústria de base, automobilista e alimentícia. (CAMPOS, 2007).

Na cidade de João Pessoa, o investimento nacional no setor de energia e transporte contribuiu para uma melhoria e expansão nos serviços de infra-estrutura, em especial de transporte público, com a aquisição do governo do estado de 12 ônibus elétricos “distribuídos da seguinte forma: 06 ônibus na linha de Cruz das Armas, 02 na linha de Comércio, 02 na linha João Machado e 02 na linha da Torre” (AGRA, 2006, p.85). Com esses dados, percebe-se que a demanda era maior para os bairros da classe trabalhadora. Além disso, o serviço de transporte público apesar da frota de ônibus, também era realizado pelos bondes elétricos, que tinham dentro da estrutura urbana o seguinte

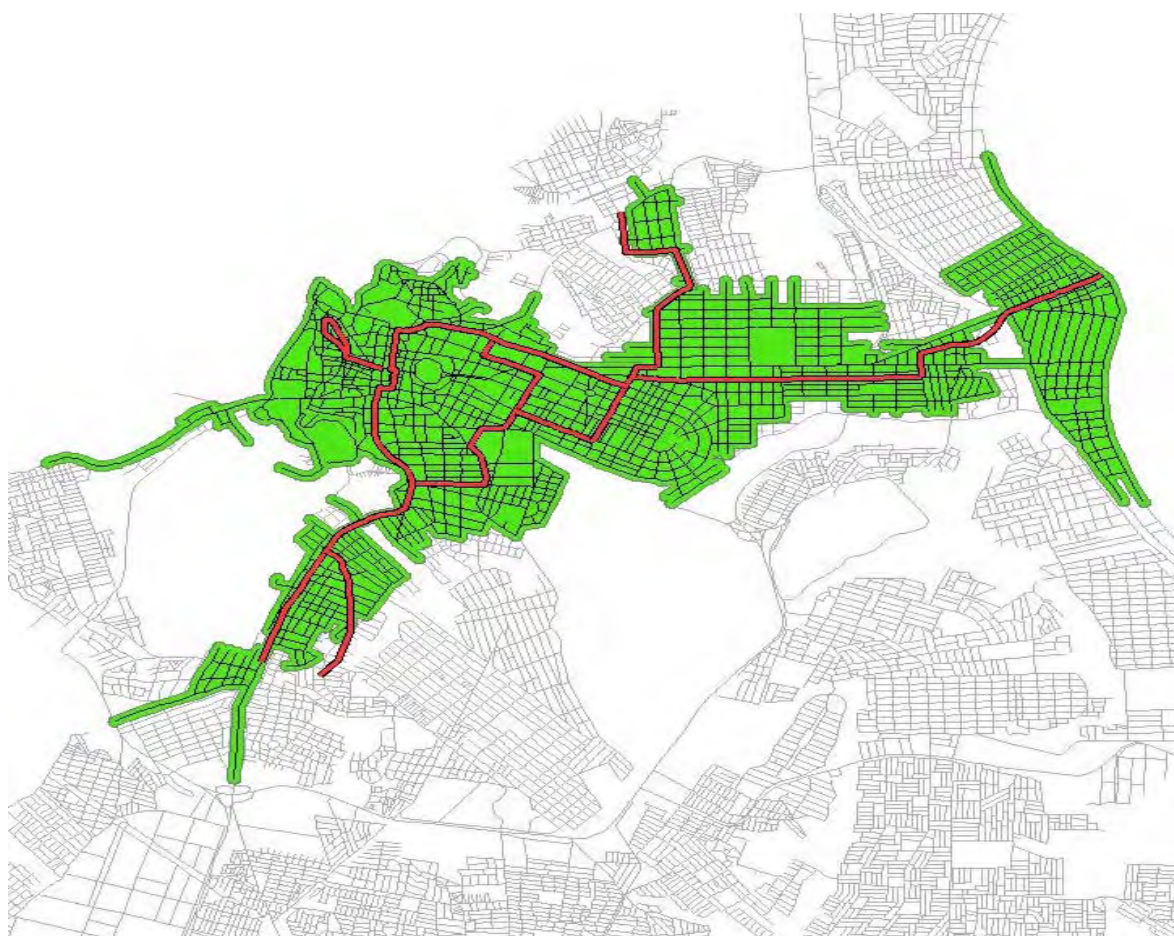
³⁷ Estes migrantes, oriundos do interior paraibano, vieram a se alojar, inicialmente, conforme apontado, no entorno do antigo Porto do Capim.

³⁸ As intervenções políticas econômicas nacionais - que até então gravitavam à um mercado externo (como até hoje) com atividades econômicas básicas e arraigadas a uma herança colonial de latifúndios - sem instrumentos políticos e econômicos capaz de romper com o monopólio-oligárquico da terra redimensionaram sua postura econômica a um desenvolvimento industrial tardio fortemente ligado a produção dos latifúndios (Netto, 2007)

itinerário: Tambaú – Tambiá / Tambiá – Centro (zona norte) Cruz das Armas – Centro (zona sul) / Jaguaribe – Centro (zona leste). De fato, todas as rotas convergiam para o centro, demonstrando a importância deste no cotidiano e na vida social da população.

Na figura 15, o itinerário do bonde está assinalado em vermelho e a mancha urbana em verde. Este itinerário demonstra a acessibilidade ao Centro Tradicional para todas as outras partes da cidade.

Figura 15: Itinerário dos bondes e mancha urbana de João Pessoa, em 1954



Fonte: Agra, 2006

Na década de 1960 houve um retorno aos projetos de expansão da cidade. Entretanto, o retorno dava-se principalmente pela iniciativa privada, obviamente em consonância e intervenção do poder público. O desenvolvimento dos transportes motorizados e particulares permitia o acesso a lugares mais distantes da área central, e isto somado à resolução da transposição dos vales dos rios na cidade, em especial com do rio

Jaguaribe, concretizou os projetos de expansão da cidade. Sobre esta expansão, Doralice Maia (2000) argumenta

Nessa expansão, vales de rios foram transpostos. No do rio Jaguaribe, que corre no sentido sudeste nordeste e é responsável pela formação da restinga Manaíra-Bessa, efetivaram-se loteamentos de médio a alto padrão. Na direção norte-nordeste, foram ultrapassados os vales dos rios Mandacaru, Tambiá e pequenos afluentes. Nessa área, temos o bairro de Tambiá com seus antigos casarões, no baixo planalto, enquanto que, nas imediações dos vales, estão os bairros de residências de baixo padrão (Mandacaru, Padre Zé, Ipês, entre outros) e favelas. Estes últimos correspondem a uma área densamente povoada (MAIA, 2000, p.15).

Além disso, o investimento em infra-estrutura por parte do Estado estimulou o setor imobiliário a produzir loteamentos para as classes altas e médias da cidade, e assim consolidou o adensamento das atividades comerciais e de serviços no centro tradicional³⁹.

O crescimento da indústria automobilística brasileira aumentou o poder de mobilidade dos cidadãos, tanto com o transporte público como o particular. Aliás, a política econômica brasileira do governo de Kubitschek proporcionou o aumento da renda *per capita* no país. O que deve ter estimulado o consumo, sobretudo o de automóveis e eletrodomésticos (CAMPOS, 2007). Wellington Aguiar (1982) acredita que esta foi a década de “americanização” da sociedade paraibana. De fato, o que houve foi um crescimento do comércio intermediário: bebidas alcoólicas e refrigerantes, livros, revistas, eletrodomésticos e cigarros.

Com o aumento do comércio de produtos intermediários houve uma forte competição espacial no centro da cidade. Consultórios médicos e dentários, sorveterias, padarias, pensões, restaurantes “disputavam” espaço com estabelecimentos comerciais como óticas e farmácias (SILVA, 1995). Isso gerou tanto uma procura por novas áreas para habitação, isto é, pelos novos loteamentos, como também a construção de edificações mais altas no Centro Tradicional da cidade. Os edifícios mais altos aí localizados datam da década de 1950 e 1960⁴⁰, a exemplo do edifício das Nações Unidas, na rua Visconde de Pelotas e o conhecido como 18 andares na rua General Osório.

³⁹ A aglomeração das atividades no centro, mesmo com o surgimento de novas áreas, deve-se tanto ao aumento dos seus rendimentos por adequação de suas atividades, isto é, dependência de outros comércios como deve-se também ao potencial de atração que um conjunto de estabelecimentos têm.

⁴⁰ A partir da década de 1970 com a atuação do IPHAEP houve um freio na verticalização da área central, o que veremos no capítulo seguinte.

O consumo foi estimulado, sobretudo pelo desenvolvimento dos meios de comunicação que expandiu o mercado consumidor através das estratégias para consumo de massa. Segundo Renato Ortiz (1991) houve também “um imbricamento entre o setor artístico e o mercado” (p.31), para o autor as décadas de 1940 e 1950 são consideradas como momentos de incipiência de uma sociedade de consumo, e as de 1960 e 1970 a consolidação desta. O que contribuiu para a frequência aos cinemas, teatros e a compra de livros e revistas brasileiras.

Na cidade de João Pessoa, o entrelaçamento do setor artístico com o mercado aumentou a ida dos cidadãos ao cinema, localizados no centro, na Cidade Alta. O Ponto de Cem Reis (Praça Vidal de Negreiros), na Cidade Alta, era o “ponto nervoso” do centro. Esta praça era ponto de encontro de políticos, jornalistas que segundo Ligia Tavares (1995), ficavam lá na espreita de alguma novidade e também de estudantes, que se reuniam antes e após as aulas.

Dessa forma, o centro configura-se conforme afirmou Castells um “lugar de articulação dos pontos fortes dos aparelhos de Estado [...] canal de troca entre processos de produção e consumo [...] e ponto de intersecção dos eixos semânticos da cidade” (CASTELLS, 2006, p. 316-318). Assim, o centro além de expressar centralidade para diferentes padrões de consumo, na primeira metade do século XX, atraía agora também diferentes perfis de um mesmo padrão de consumo, posto que através da imigração houve uma aproximação com outros costumes, bem como com o desenvolvimento da navegação a vapor, do telégrafo e da imprensa que despertaram a transformação dos hábitos de consumo da sociedade.

De acordo com Villaça “essa transformação manifestou-se também no desenvolvimento dos estabelecimentos de comércio varejista e de serviços de consumo individual” (VILLAÇA, 2001, p.252). Dessa maneira, o centro tornava-se o lugar da diversidade, como tinha um alto poder de atração e aglomeração. Tal fato, tornou esta área o lugar mais caro da cidade.

A respeito do valor de um determinado espaço da estrutura intra-urbana Flavio Villaça (2001) afirma

Há consenso atualmente de que o espaço urbano é produzido – todo espaço social o é [...] É produzido pelo trabalho social dispendido na produção de algo socialmente útil. Logo, esse trabalho produz um valor. [...] O primeiro é dos produtos em si – os edifícios, as ruas, as praças, as infra-estruturas. O outro valor produzido pela aglomeração. Esse valor é dado pela *localização* dos edifícios, ruas

e praças, pois é essa localização que os insere na aglomeração. A localização se apresenta assim como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas, das praças, das praias – valor que, no mercado, se traduz em preço da terra’ (VILLAÇA, 2001, p.72).

As intervenções urbanas realmente agregaram um valor de troca aos pontos que eram negociados com frequência no Centro Tradicional. Contudo, nesse momento, o mercado imobiliário começava a atuar fortemente fora da área central. O grande filão (de rendimentos futuros) era o ramo da construção civil com os loteamentos nas áreas mais afastadas.

Com o intuito de entender como o mercado imobiliário atuou neste momento, realizamos entrevistas e coletamos depoimentos de quem atuou neste setor, no referido momento. Arimatéia Porto Martins (65 anos), empresário do setor comercial de artigos automobilísticos da cidade – filho de um empresário (falecido) da construção civil – diz que a compra de terrenos nas áreas de expansão da cidade significava triplicar o investimento inicial. Sobre isto e o que configurava o Centro acrescentou:

meu pai ganhou muito dinheiro quando chegou a cidade, no final da década de 60, investindo na compra de terrenos no bairro dos Estados e no bairro do Bessa [...] Nós morávamos no Centro, na rua Diogo Velho e tínhamos um bar no Ponto Cem Reis. Tudo acontecia perto de onde a gente morava – festa, carnaval, comício, acidentes de trânsito – tudo’ (entrevista realizada em 20/12/08)

Com a sobrecarga de funções, o Centro transformava-se em um lugar caótico na cidade, principalmente no que diz respeito à circulação, no final da década 1960 (AGRA, 2006). A redefinição funcional e social do núcleo central gerou um processo de saturação (CORRÊA, 2003) Sua espacialidade representava a acumulação do capital e da história. Esta sobrecarga advém do acúmulo de funções que a cidade passava a exercer.

Segundo Manuel Corrêa de Andrade (1973) em um relatório realizado para SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, os anos de 1950 e 1960 foram anos de mudança na capital paraibana. Justificando ele argumenta

Depois de concluída a II Grande Guerra Mundial é que, graças a iniciativa do então Governador José Américo de Almeida, foi fundada a Universidade Estadual da Paraíba, depois transformada em Universidade Federal da Paraíba, que possibilitou aos paraibanos realizarem o curso superior no Estado, sem necessidade de migrarem para centros mais populosos e desenvolvidos. Passou então João Pessoa a exercer, ao lado da função administrativa, a

função universitária. Esta função provocaria o desenvolvimento do comércio, dos serviços culturais, de lazer, de saúde etc, possibilitando uma aceleração no crescimento da cidade (ANDRADE, 1973, p.17).

De fato, a década de 1960 foram anos de crescimento para a cidade. Crescimento este tanto econômico com o desenvolvimento do comércio varejista, que aliás era beneficiado com o crescimento do movimento do Porto de Cabedelo, como crescimento espacial, uma vez que, os loteamentos expandiam a área urbana da cidade de forma dispersa no sentido norte, com a formação dos bairros de Manaíra e Bessa, e no sentido sul, com a criação da Universidade Federal e dos bairros dos Bancários. Este crescimento, igualmente, econômico e espacial, teve como grande indutor a melhoria dos transportes rodoviários.

Todo esse crescimento demandou a expansão do Centro Tradicional de João Pessoa, uma vez que, os novos bairros não atraíam as atividades comerciais e de prestação de serviço tanto pela falta de infra-estrutura que pudesse comportar o fluxo, como pela falta de simbolismo e equipamentos.

2.2.1 O Centro Expandido

João Pessoa, na década de 1970, contava com uma população de 221.546 habitantes, com uma área urbana de 29, 01 km² e densidade atingia 76,36 hab/ha. Se os anos de 1960 foram anos de crescimento, a década de 1970 foi de transformação, principalmente na área central da cidade monocêntrica. Segundo Luciano Agra (2006) “a década de setenta representou um marco definitivo na organização espacial da cidade” (AGRA, 2006, p. 95).

De fato, a cidade passou a ser pensada de forma integrada, tanto na sua estrutura intra-urbana, como na estrutura que se articulava com os aglomerados populacionais vizinhos, à exemplo de Santa Rita, Bayeux, Cabedelo e Conde. De acordo com Manuel Corrêa de Andrade (1973) os municípios do aglomerado, isto é, da área de influência da capital contribuíam para a dinâmica econômica do setor terciário da cidade de João Pessoa, como com ela dividiam as funções das atividades primárias e secundárias, sendo no caso da primeira, a capital, muito dependente destes municípios, em especial do Conde e de Santa Rita (ANDRADE, 1973). Por conseguinte, um conjunto de intervenções de nível

federal, estadual e municipal passaram a ordenar as mudanças na cidade de forma integrada.

As intervenções do Governo Federal deram-se em duas frentes distintas porém dependentes: o desenvolvimento da indústria e a criação de uma estrutura adequada de transporte e energia que possibilitassem a distribuição geográfica da atividade industrial.

A primeira ação desenvolvimentista do Governo Federal esteve no encalço da SUDENE que criava novas perspectiva para a região Nordeste com investimentos no setor secundário, isto é, na indústria. João Pessoa até então apesar de contar com alguns estabelecimentos industriais de iniciativa individual, pequenos e beneficiadores de matéria-prima, exceto “pela mais antiga indústria de cimento do Nordeste situada na própria Capital” (ANDRADE, 1973, p.40). Foi então pelas diretrizes da SUDENE que se deu a instalação de seu Distrito Industrial. “Este distrito apresentava, realmente, condições favoráveis as novas indústrias, de vez que abarcando uma extensão de 228 ha, oferecia abundância d’ água, energia elétrica de alta tensão, boa rede de esgoto, eficiente serviço de telecomunicações” (ANDRADE, 1973, p.44).

Em virtude da instalação deste distrito, um conjunto residencial para os operário das indústrias foi criado nas proximidades do distrito, com investimento do Estado, isto representou um crescimento espacial e populacional, posto que representava oferta de trabalho para uma população que estava sendo expulsa do campo em decorrência da fase áurea do Proálcool (1975-1985), aliás isto representou também um aumento no alcance espacial da centralidade do centro tradicional, e obviamente um aumento do fluxo, já que esta população migrante empregada no ramo industrial tinha assim um potencial de consumo.

Sobre essa migração Doralice Maia (2000) diz que “a cidade de João Pessoa recebe fluxos migratórios não só de áreas degradadas, mas também de regiões atingidas pela modernização agrícola, como foi o caso da zona canavieira, onde se instalou o Proálcool” (MAIA, 2000, p 26). Neste sentido, com a criação de mais espaços para a habitação, diminui a densidade bruta da cidade e aumenta a dificuldade de mobilidade, uma vez que, esta população não possui recursos para comprar automóveis, já esse se trata de uma mercadoria de luxo para poucos. Além disso, e mais importante era a ausência dos transportes públicos, motivo de reclamação da população pessoense. A situação tocou o então prefeito Dorgival Terceiro Neto expedir um decreto “estabelecendo um prazo de 120 dias para a organização das empresas que possuíam, a título precário, permissão de

executar o serviço de exploração comercial de transportes coletivos visando o contrato de concessão definitivo” (AGRA, 2006, p.95).

Intervenções no sentido de melhorar o transporte público e a circulação pelas ruas da capital, em especial no centro tradicional partem, respectivamente, de iniciativas municipais e federais

Na ação desenvolvimentista do Governo Federal, um financiamento com recursos do Fundo Nacional Rodoviário através do Programa Especial de Vias Expressas – PROGRESS foi direcionado para ampliar a extensão das BR 230 até a BR 101 e a construção de um Anel Rodoviário (AGRA, 2006). De acordo com Lavieri & Lavieri (1992) a construção do Anel Rodoviário, o Distrito Industrial e o Campus Universitário da Universidade Federal da Paraíba também contribuíram para o crescimento da cidade João Pessoa.

A implantação do Anel Rodoviário teve o papel de imprimir maior fluidez ao tráfego que vinha se tornando cada vez mais intenso nas ligações com o interior do estado e com as demais capitais da região, além de possibilitar uma alternativa rodoviária ao escoamento de mercadorias do porto de Cabedelo, que até então se dava apenas pela via ferroviária (LAVIERI & LAVIERI, 1992: 10)

A BR 101 faz ligação do Estado da Paraíba com os Estado de Pernambuco e do Rio Grande do Norte, a dispersão de um estado para outro estava e está na entrada da cidade, próximo ao Distrito Industrial, no lugar conhecido pelos cidadãos de Três Lagoas. Na outra ponta, a BR 230 tem seu km 0 no município de Cabedelo, no terminal portuário. Dessa forma, a extensão da BR 230 até a BR 101 dá-se cruzando todo o bairro dos Expedicionários sob as avenidas Epitácio Pessoa e José Américo de Almeida margeando o Campus I da UFPB e a Mata do Buraquinho em sentido ao Distrito Industrial.

Essa mudança na estrutura viária da cidade repercutiu nas formas de acesso aos bairros, com a criação de vias periféricas BR 230. A circulação tornou-se mais rápida - já que a BR 230 corta a cidade no sentido norte-sul – e desafogou o fluxo de caminhões no Centro Tradicional da cidade (Relatório do GEIPOT, 1973). Todavia, a estrutura viária do Centro Tradicional também foi alterada. Durante a gestão de Dorgival Terceiro Neto a via expressa Miguel Couto foi criada para garantir um fácil acesso da Cidade Alta à Cidade Baixa, ou seja, do bairro do Centro ao bairro do Varadouro.

Figura 16 – Via Expressa Miguel Couto, ligando a Cidade Alta à Cidade Baixa



Fonte: João Pessoa – Uma História Recuperada, 2004

Acrescenta-se que essa política intervencionista do governo municipal realizou uma série de outras obras, na malha viária do Centro Tradicional todas com o sentido de melhorar o fluxo e diminuir a quantidade de acidentes. Ocorre, que estas medidas, obviamente que por uma série de outras circunstâncias a ser apontada aqui promoveu a expansão do Centro Tradicional e ligou este aos bairros da zona sul, ao longo da avenida Cruz das Armas e Pedro II, e aos bairros da zona leste e norte, ao longo da avenida Epitácio Pessoa e José Américo de Almeida, esta última conhecida pelos cidadãos como Beira-Rio.

A expansão do Centro Tradicional de João Pessoa refletiu uma necessidade dos agentes econômicos que buscavam maior lucro com as economias de aglomeração.

Acrescentando a isso, o fato do Centro Tradicional não oferecer mais espaço e as edificações existentes não comportarem as novas dimensões dos estabelecimentos comerciais, e de prestação de serviços que vieram a se instalar na cidade, como por exemplo, as clínicas médicas, rede de ensino e lojas de automóveis, entre outros. Assim, houve a necessidade em decorrência do que já foi apontado do desdobramento do centro tradicional em área contígua.

Segundo Tereza Barata Salgueiro (2001[1992]) “quando um centro urbano não pode expandir localmente por renovação, com substituição dos imóveis e crescimento vertical, estende-se em superfície por invasão das zonas contíguas” (SALGUEIRO, 2001, p. 153). De fato, fazer obras de renovação não é fácil, além do mais quando se trata de edificações antigas, sendo muitas conjugadas - de um valor histórico, algumas inclusive protegidas pelo IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba, na época e atualmente pelo IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional⁴¹.

A expansão do centro não poderia se dá pela Cidade Baixa, em razão do lençol freático ser elevado, as ruas tortuosas, algumas com declives importantes, onde o custo-benefício das obras não compensava, além disso o limite dado pelo rio Sanhaú, limitava a expansão. No sentido sul, a expansão quiçá não compensasse posto que esta área da cidade estava ligada aos bairros de baixa renda e onde ainda não havia infra-estrutura suficiente para comportar o fluxo demandado pela instalação dos novos estabelecimentos, que inclusive, eram voltados para uma população de renda média e alta da cidade. Dessa forma, a expansão do centro tradicional ocorreu principalmente pelas ruas do bairro Tambiá. Afinal, o bairro havia recebido os equipamentos de infra-estrutura na mesma época do núcleo primaz, posto que era o habitat da classe abastada. Seus terrenos eram grandes, havia muito espaço vazio, como é possível ver no plano superior da figura 15, e as edificações espaçosas o suficiente para comportar as novas exigências de espaço (open space) e suas ruas largas permitia o fluxo rápido e veículos de grande porte. As ruas Walfredo Leal e Dom Pedro I foram as primeiras a receberem os novos estabelecimentos de prestação de serviços.

⁴¹ Grande parte do conjunto arquitetônico do núcleo primaz de João Pessoa foi qualificado em patrimônio nacional pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Figura 17 – Vista do Parque Solón de Lucena, antes do processo de expansão do Centro Tradicional



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade -GPCES

Conforme escreve William Ribeiro (2003) as áreas de expansão do centro, geralmente se especializam em algum tipo de comércio e/ou prestação de serviço. No bairro Tambiá houve a especialização da prestação de serviços de saúde, com várias clínicas e pequenos hospitais que foram instalados tornando a área referência neste tipo de serviço. Até hoje esta área da cidade é referência na prestação destes serviços, contudo, recentemente vem se configurando a dispersão deste para as novas áreas centrais, que serão relacionadas no capítulo três deste trabalho. Além dos serviços de saúde, destaca-se também mesmo que em proporções menores os serviços de educação, com a instalação de escolas particulares e públicas, como também o comércio de automóveis.

Dessa forma, com a expansão do Centro Tradicional configurou-se o Centro Principal expandido/mononuclear, cujos limites confundem-se com a delimitação da *Cidade Tradicional* dada por Maia (2000) e já apontada neste capítulo. A área de expansão

do centro estava dentro do zoneamento funcional que permitia o uso de terrenos, lotes, quadras e edificações para a função comercial, como delimitado na figura 16.

O Plano de Desenvolvimento Urbano de 1974 trouxe idéia do disciplinamento do uso do solo na cidade, que obviamente já foi alterada ao longo dos anos. As normativas para o ordenamento territorial deram-se através do Código de Urbanismo aprovado através da Lei nº 2.102/1975 e alterada e atualizada pela Lei nº 2.699/79. O Plano indicava que o poder público deveria ser o indutor do processo de zoneamento funcional. O primeiro zoneamento da cidade de João Pessoa dividia a cidade em zonas, onde o uso do solo de terrenos, quadras, lotes e edificações deveriam ter uso idêntico e compatível entre si. Além disso, as zonas diferenciam-se entre si pelo aproveitamento e divisão dos lotes.

De acordo com a figura 16 a área delimitada por nós como Centro Principal de João Pessoa e adjacências é a única a comportar a função comercial. Contudo, uma zona mista (residência e comércio) já estava assinalada. As faixas comerciais representadas pelas avenidas: Tito Silva, Expedicionários, Barão de Mamanguape, Santos Estanislau, N.S. dos Navegantes, Edson Ramalho e Argemiro de Figueiredo demonstravam por onde se daria a expansão comercial. Para Tereza Barata Salgueiro (2001) “as faixas comerciais são concentrações lineares de comércio constituídas por funções que se destinam a segmentos precisos de clientela cujas unidades requerem no geral muito espaço e boa acessibilidade motorizada” (SALGUEIRO, 2001, p.160). As faixas comerciais se dividem em: vias de acesso ao centro, ruas de bairro e ruas especializadas. No caso das ruas assinaladas, na década de 1970, elas configuravam-se como ruas de bairros, por onde estava se dando a dispersão das atividades comerciais e de prestação de serviços na cidade de João Pessoa.

Figura 18 – Zoneamento do PDU



Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa – Plano de Desenvolvimento Urbano, 1974

Na figura 18 o círculo em vermelho circunscreve o ZCC - zoneamento central comercial, ou seja, destaca a única área central da cidade. As linhas azuis representam as ruas de bairro. De acordo com Corrêa (2003) “por toda cidade ocorrem pequenos agrupamentos de lojas especializadas em esquinas [...] que atendem às demanda muito freqüente da população que habita nos quarteirões imediatos do agrupamento” (p.51)

Dessa maneira, a estrutura de cidade monocêntrica vai se alterando a medida que intervenções na estrutura urbana vão sendo realizadas e que estes agrupamentos vão

configurando-se em subcentros. Por outro lado, todo esse progresso foi a base do aumento das contradições sociais. Se de um lado, a cidade crescia espacialmente, em especial, para o conforto de uma população mais abastada, em direção à praia, por outro lado, a classe pobre e trabalhadora aglomerava-se em áreas não cogitadas pelo mercado imobiliário, nas bordas sudoeste da área central e nos bairros que se formaram para a população pobre, a maioria desprovidos de infra-estrutura. Todos os signos do progresso, o automóvel e as novas formas de habitação sacramentadas nos instrumentos de gestão transformam-se em mais um elementos de desigualdade no interior da cidade (MARTÍN, 1991)

Independente da complexidade dessas contradições o espaço citadino de João Pessoa já demonstrava “desequilíbrio”, com o comportamento físico da estrutura intra-urbana de bairros pobres densamente povoados e o surgimento de favelas. A área central refletia esse comportamento da cidade, atendendo a padrões de consumo distintos e sendo ocupada por quem não tinha condições de distante dela habitar. Afinal, toda oportunidade de trabalho até então concentrava nos seus limites, e em menor proporção no Distrito Industrial.

De fato, a consolidação do Centro Tradicional foi proporcional ao crescimento espacial, populacional e econômico da cidade.

Quadro 01 – Relação Ano e Crescimento da Área urbana

Ano	Área Urbana
1647	0,46 km ²
1855	1,86 km ²
1889	2,14 km ²
1910	2,70 km ²
1930	10,72 km ²
1946	14,4 km ²
1954	18,23 km ²
1972	29,01 km ²

Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Obviamente, que o estímulo ao consumo também teve papel determinante na solidificação das atividades comerciais e de serviços nesta área. Conseqüentemente, configura-se a centralidade deste Centro Tradicional a toda estrutura intra-urbana, uma vez que, até o final da década de 1970 não havia nenhuma outra área que chegasse a expressar

centralidade na cidade. Além disso, os prédios administrativos, religiosos, as atividades comerciais e de serviços, além dos equipamentos de lazer estavam todos concentrados nesta área, dando-lhe uma centralidade múltipla.

Para Maria Encarnação Spósito (2001) esse tipo de centralidade está relacionada ao aumento e diversificação dos lugares centrais, contudo, partindo do princípio de que a centralidade polinucleada⁴² também vem a expressar o surgimento de novas centralidades na estrutura intra-urbana, nos apropriamos desta adjetivação (múltipla) para caracterizar a diversidade funcional do centro principal como fator de atração e como qualidade que vai lhe atribuir posteriormente o título de principal. Tal idéia está fundamentada na concepção posta por Foucault (1999)

Por mais que se diga o que se vê, o que se vê não se aloja jamais no que se diz, e por mais que se faça ver o que se está dizendo por imagens, metáforas, comparações, o lugar onde estas resplandecem não é aquele que os olhos descortinam, mas aquele que as sucessões da sintaxe definem (FOUCAULT, 1999, p.12).

Por fim, é possível afirmar que ao longo do processo de estruturação da cidade de João Pessoa, não só o raio de atração da área central foi alterado, visto que a cidade cresceu espacialmente, mas sobretudo o conteúdo de sua centralidade tornou-se diverso e complexo, com a instalação dos equipamentos de lazer, educação e principalmente pela especialização do consumo.

⁴² Este tipo de centralidade será apontado por nós no capítulo três deste trabalho. Ademais, compreendemos que a idéia de uma centralidade multi(poli)nucleada está centrada na idéia de Lefebvre (1999).

Capítulo 03

Capítulo 03

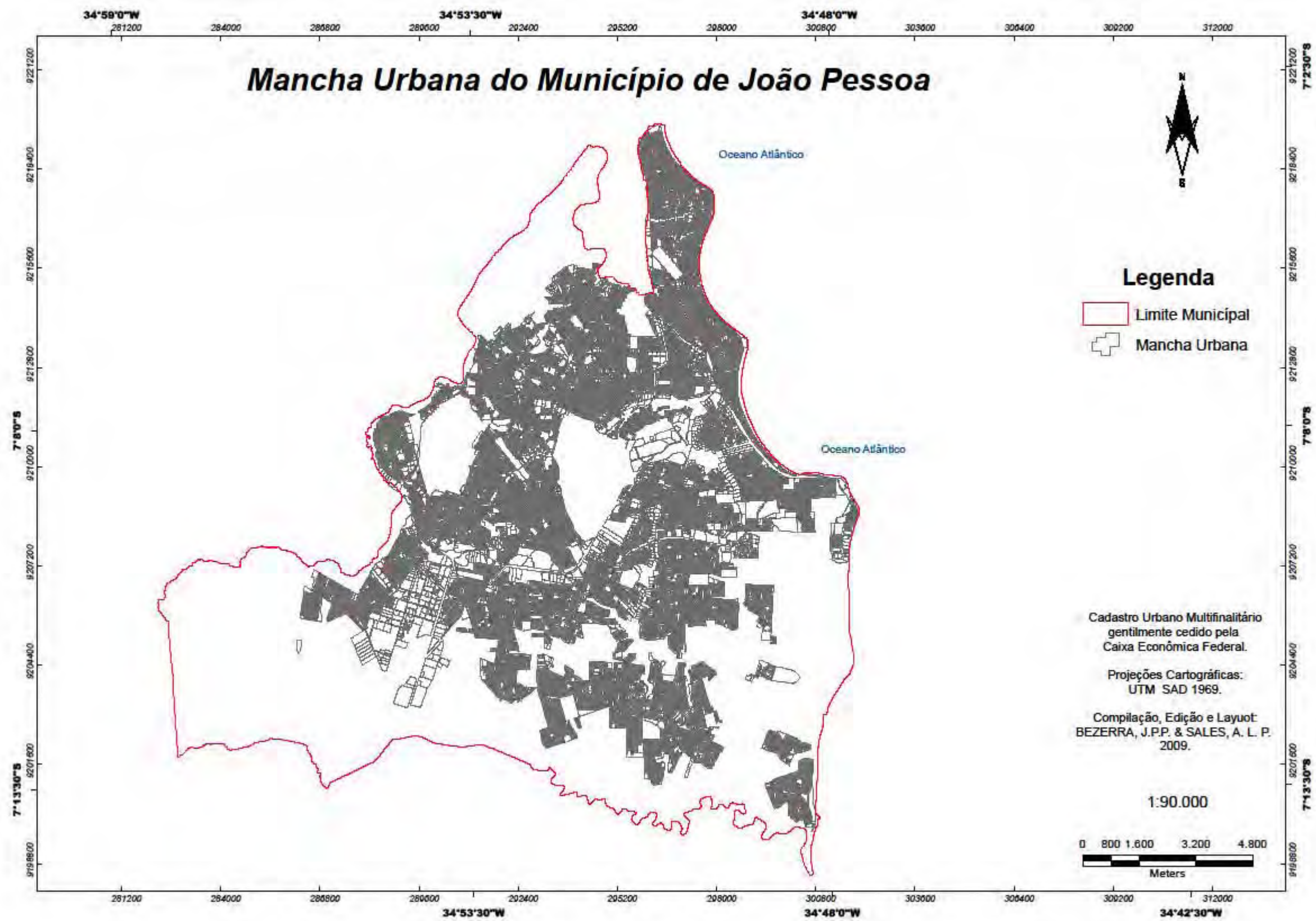
O Centro Principal de João Pessoa

Um lugar de qualquer nível tem as funções característica desse nível bem como as de todos os níveis inferiores (SALGUEIRO, 1999, p.112).

A cidade de João Pessoa é hoje em dia, assim como muitas cidades brasileiras, um espaço de profundas e rápidas transformações urbanas que apelam à intervenção de projetos de desenvolvimento. Nos últimos anos fizeram-se importantes investimentos para torná-la mais acessível e acolhedora aos seus residentes, obras de acessibilidade e de requalificação de áreas degradadas são destaques. Com 674.792 habitantes que se distribuem pelos 63 bairros, numa área urbana de 211 km² (MAPA 04), João Pessoa tem um “tecido urbano” que se caracteriza por um “esgaçamento” crescente, principalmente na direção sul/leste-sudeste, com a formação de espaços nebulosos em decorrência de descontinuidades territoriais (REIS, 2006).

A lógica da produção do espaço urbano orientada pela lógica do mercado imobiliário condicionou desde cedo um processo de fragmentação da área urbana, num sentido de uma ocupação da sua faixa litorânea, conforme bem analisado por Vasconcelos (2004) e Barbosa (2006) que estudaram a produção do espaço urbano, respectivamente, no litoral norte e sul, de João Pessoa. No trabalho dos autores citados confirmamos a lógica de produção do espaço urbano de cidades litorâneas apontadas por Flávio Villaça (2001) e Maria Encarnação Spósito (2005) “o sítio natural têm constituído importante fator de atração da expansão urbana” (VILLAÇA, 2001, p.107) “logo, há ação do mercado imobiliário para uso destas áreas” (SPOSITO, 2005, p. 312). De acordo com estes autores a ocupação destas áreas ocorre antes mesmo da inserção de infra-estrutura e deve-se, principalmente, ao interesse das classes mais abastadas, “estas, pelo poder político que representam, pressionam o Estado” (VILLAÇA, 2001, p.107), principal responsável pela oferta de infra-estrutura para estas áreas.

Mapa 04 - Mancha Urbana do Município de João Pessoa



As infra-estruturas não atendem apenas às necessidades das habitações, elas são de fato indispensáveis a realização das atividades terciárias, posto que estas “envolvem com frequência estruturas caras de produção ou captação [como nos casos da eletricidade e da água], rede de transporte e distribuição cuja instalação é igualmente dispendiosa” (SALGUEIRO, 1999, p.362)

Assim, com frequência os lugares centrais são normalmente dotados de infraestrutura. No caso do Centro Principal de João Pessoa, isto é, a área que circunscreve os bairros do Centro, Varadouro e Tambiá, a instalação destes equipamentos corresponde ao processo de crescimento econômico da cidade, como já assinalado no capítulo dois deste trabalho.

3.1 A Infra-Estrutura do Centro Principal de João Pessoa

Por infra-estrutura entendemos o conjunto de subsistemas que têm como função garantir a prestação de serviços básicos – água encanada, saneamento, energia, comunicação e deslocamento - para o desenvolvimento das necessidades do cidadão e a realização das funções urbanas.

Os subsistemas de infra-estrutura para Witold Zmitrowicz (1997) podem ser visto em conjunto sob os aspectos social, econômico e institucional e dividem-se em: viário, drenagem pluvial, abastecimento de água, esgotos sanitários, energético e de comunicações.

Sob o aspecto social, a infra-estrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infra-estrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional entende-se que a infra-estrutura urbana deva propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade (ZMITROWICZ, 1997, p.2).

Cada sistema cumpre uma função específica e arranja-se no espaço de maneira diferenciada: o viário, desenha o traçado urbano; o de drenagem, abastecimento de água e o de saneamento, escondem-se sob a superfície cidadina e ultrapassam muitas vezes seus

limites; o energético, podem estar sobre ou sob a cidade; e de comunicação, pode até ser invisível. O fato, é que são elementos básicos e indispensáveis a um Centro Principal, visto a sua funcionalidade dentro da estrutura intra e inter-urbana.

Em um projeto realizado pela Prefeitura Municipal de João Pessoa foi concebido um perfil do município em 1985, sob a direção de Carlos Alberto Barbosa Pimentel (secretário de planejamento do município na época). Neste perfil, o bairro do Centro, do Varadouro e do Tambiá já eram bem servido de equipamentos de infra-estrutura, em oposição a uma grande área da cidade que sofria com falta e/ou a precariedade dos serviços e equipamentos coletivos.

Atualmente, segundo dados da Caixa Econômica Federal (setor habitação), avalia-se que 79% da cidade de João Pessoa está bem servida dos equipamentos coletivos. Seu Centro Principal detém 5.226 lotes – entre casas, prédios, terrenos, prédios e favelas, conforme apontado no capítulo um deste trabalho -, destes 21 não possuem instalação elétrica, 12 não têm ligação de água, 189 estão sem instalação sanitária, 1.124 não têm linha telefônica e todos estão em vias calçadas ou asfaltadas e recebem todos os dias a coleta de lixo, segundo dados da EMLUR.

Em uma análise mais detalhada, dos 98 lotes do bairro do Centro que não possuem instalação sanitária, 42 pertencem a edificações que foram divididas, isto é, representam apenas salas, os demais dividem-se em: ruínas, praças, estacionamentos e edificações de comércio e/ou serviço fechados; no Varadouro 17 são galpão/depósitos e os demais dividem-se em casas (favelas e ruínas), salas, terrenos e praças; no Tambiá são residências fechadas, estacionamento, praça e terreno.

Os lotes sem ligação de água e instalação elétrica dividem-se em edificações fechadas, terrenos, favelas e ruínas.

No tocante ao serviço telefônico, a redução da demanda justifica-se pelo aumento da oferta de comunicação por fibra ótica e satélite. Contudo, segundo Arthur Whitaker (2007), embora a linha telefônica seja um modelo ‘arcaico’ de comunicação, ela ainda é bastante usada pelo circuito inferior da economia urbana⁴³. De fato, o impacto da revolução técnico-informacional viabiliza não só a comunicação a distância como também

⁴³ Citado por Milton Santo (1979) o circuito inferior da economia “é o resultado de uma situação dinâmica e engloba serviços como a doméstica e os transportes, assim como as atividades de transformação como o artesanato e as formas pré-modernas de fabricação [...] constitui também uma estrutura de abrigo para os cidadãos antigos ou novos, desprovidos de capital e de qualificação profissional [...] a tendência das camadas médias e abastadas de consumir mais serviços pessoais quanto mais baixos forem os custos, assim como o fracionamento infinito de tarefas e das empresas” (SANTOS, 1979, p.159/159)

acarreta um barateamento das despesas, e em especial, no setor de serviços e transações administrativas, uma vez que estreita as relações externas da empresa⁴⁴. O que define não só a relação espacial intra-urbana⁴⁵ - que interliga virtualmente a empresa do consumidor (diminuindo assim sua frequência e deslocamento ao centro) - mas sobretudo a relação espacial inter-urbana já que “a proximidade e a contigüidade territoriais não são mais as únicas determinantes da vida de relações de uma cidade” (SPOSITO, 2001, p.628). Além disso, esta agilidade informacional permite o aumento da concorrência do comércio local (circuito inferior da economia urbana) com grandes empresas, promove redução de empregos e a criação de outros e ainda diminui a obtenção de linhas telefônicas.

Nas últimas décadas do século XX, a redução do papel do Estado na economia e a redefinição de sua funcionalidade política – de produtor e fornecedor a regulador das concessões - levou a privatização de diversas empresas estatais que garantiam a geração e distribuição dos serviços básicos-coletivos, isto é, dos equipamentos coletivos (infra-estrutura). Na Paraíba, assim como todo o Estado brasileiro, a primeira empresa a ser privatizada foi a que realizava serviços de telecomunicação, em 1998; Na Paraíba a extinta Telpa – Telecomunicações da Paraíba.

Seguindo essa ‘lógica’ de gestão, o serviço de energia elétrica foi privatizado em novembro de 2000. A extinta Saelpa - Sociedade Anônima de Eletrificação da Paraíba – passou a integrar o Sistema Cataguazes-Leopoldina, que hoje pertence ao grupo Energisa. Em contrapartida, o serviço de saneamento – água e esgoto – por enquanto ainda está sob tutela do Estado, embora haja rumores de privatização. Ademais, tal serviço possui grande utilidade política na Paraíba, pois além de servir como cabide de emprego, financia obras eleitoreiras e é usado como instrumento de demagogia em propagandas do governo e instrumento de chantagem política contra o governo federal.

Todavia, a privatização, o conseqüente aumento da demanda, oferta e melhoria dos serviços e equipamentos coletivos possibilitaram que outras áreas da cidade ao receberem estes serviços pudessem transformar o uso do seu solo e assim terem potencial para as atividades comerciais e de serviços. Isto estimulou mais ainda o processo de desconcentração das atividades comerciais e prestação de serviço, que havia sido iniciado no final da década de 80.

⁴⁴ Constitui-se também em mais um elemento de desigualdade social.

⁴⁵ Sobre a relação do impacto do desenvolvimento de tecnologia nos serviços de comunicação na transformação do espaço intra-urbano Villaça (2001) diz que desconhece estudos que tratem desta questão. Para este autor, este desenvolvimento tem acarretado transformações apenas no espaço interurbano.

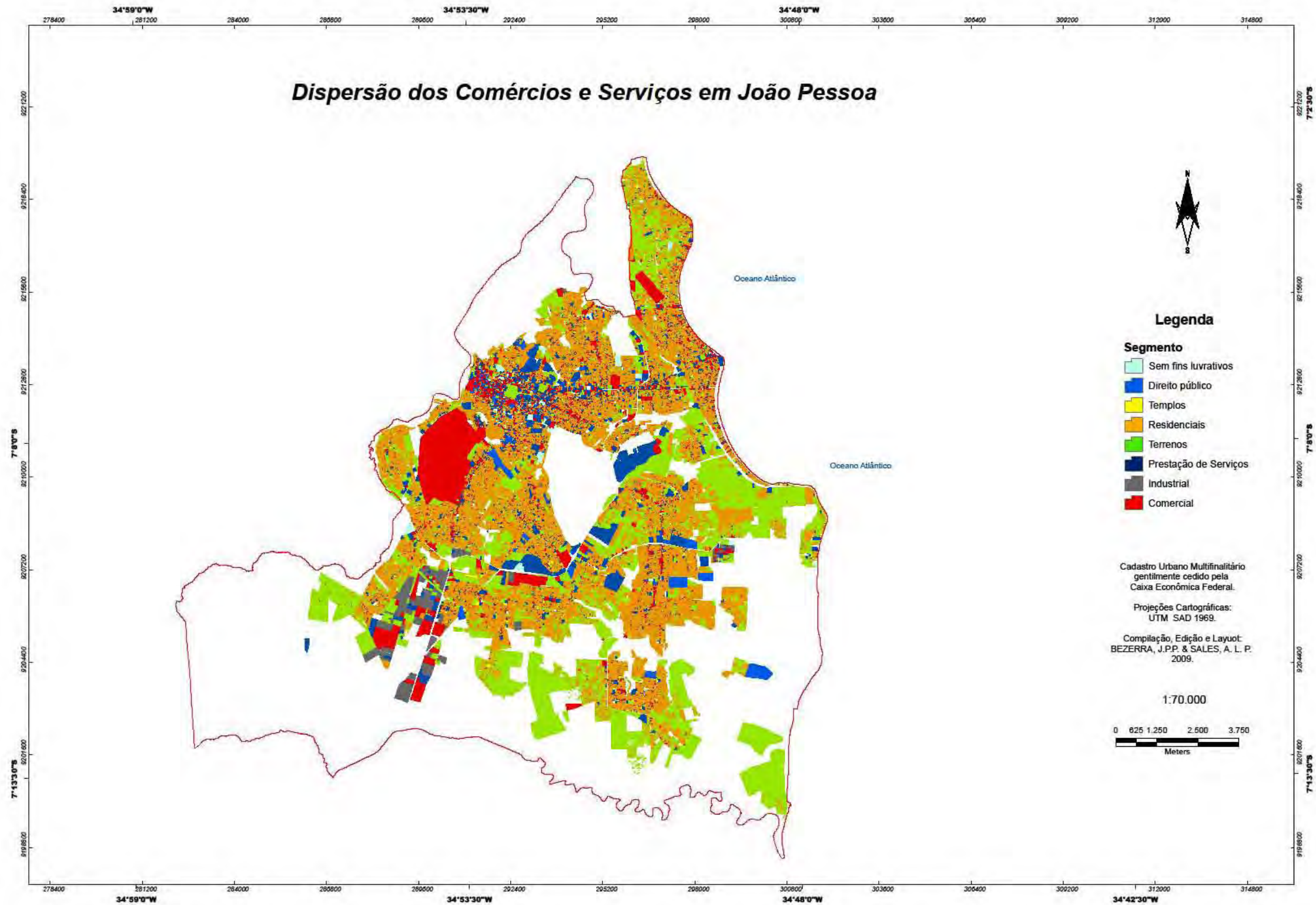
Obviamente, que embora a disposição de infra-estrutura seja fundamental para o desenvolvimento destas atividades e a formação de uma centralidade; ela não se faz única. Segundo William Ribeiro (2003) outros fatores contribuem para formação de novas centralidades, ainda que com hierarquias menores, entre eles:

Interesses imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços; acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; ampliação da diferenciação socioespacial; e melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual (RIBEIRO, 2003, p.30).

De fato, todos os fatores acima apontados contribuíram para uma desconcentração das atividades comerciais e de prestação de serviços do Centro Principal da cidade (MAPA 05) o que colaborou para a formação dos subcentros Mangabeira, Cruz das Armas e do Tambaú/Bessa, configurando assim uma cidade policêntrica, logo de uma centralidade polinucleada. Para Maria Encarnação Spósito (2001) a constituição de uma cidade policêntrica desenvolve a centralidade polinucleada, uma vez que, esta advém da ocorrência de novas áreas centrais e da “tendência a localização de novos equipamentos em áreas de fácil acessibilidade” (SPOSITO, 2001, p.252).

Convém atentar que embora os subcentros recebam os nomes dos bairros acima mencionados, sua formação abrange os bairros adjacentes. Por exemplo, o subcentro de Mangabeira é constituído pelo bairro dos Bancários, Jardim Cidade Universitária, Cidade dos Colibris, José Américo e Água Fria. Ocorre que este subcentro não é formado apenas pela concentração das atividades comerciais e de serviços identificada no bairro de Mangabeira, mas também pelo conjunto de equipamento – lazer, administração, saúde, educação - que se distribuem ao longo dos bairros citados.

Mapa 05 – Dispersão dos Comércio e Serviços em João Pessoa



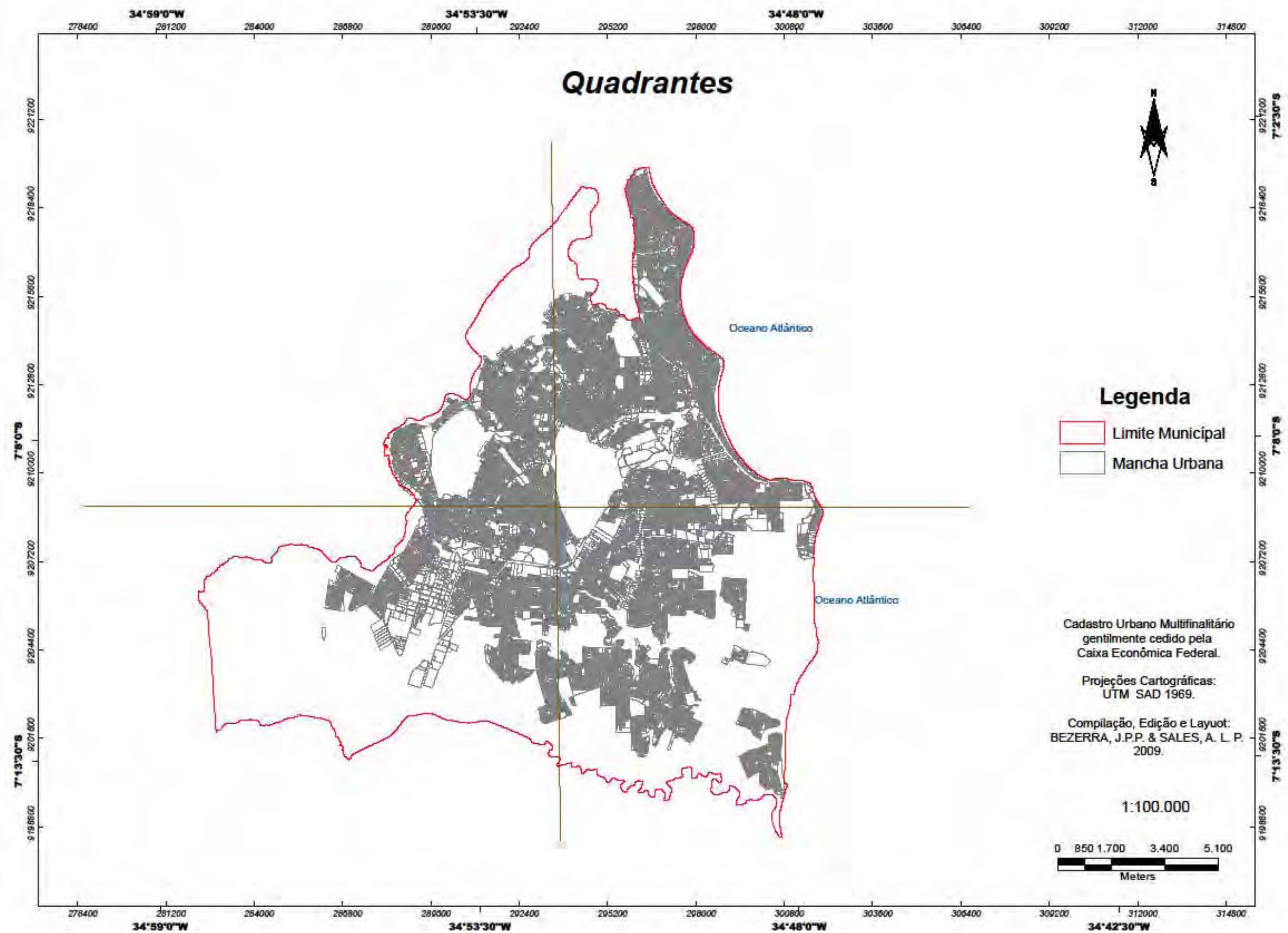
O subcentro, segundo Flávio Villaça (1980) “consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar” (VILLAÇA, 2001, p.293). Normalmente, sua dimensão e diversidade correspondem ao nível socioeconômico da população ao qual atende. Uma das diferenças do subcentro em relação ao centro principal é o fato de atender a uma população reduzida da cidade, geralmente a que com ele mantém proximidade; todavia, há subcentros que por terem uma determinada função na estrutura intra-urbana, atendem a uma população mais diversa no quesito socioeconômico, por outro lado mais específica no perfil de consumo.

Para melhor apresentar a cidade de João Pessoa a dividimos em quatro quadrantes (MAPA 06) numa tentativa de melhor descrever a sua morfologia e dinâmica socioeconômica, embora cientes de que esta divisão não implica uma regionalização. Em virtude do processo histórico de construção do espaço urbano, os quadrantes podem apresentar diferenças entre si, pois as mesmas não constituem como partes homogêneas. Três dos quatro quadrantes da cidade apresentam um subcentro. Estes são diferentes entre si pelo nível socioeconômico da população que frequenta, o que por sua vez vem a diferenciar o padrão arquitetônico, as condições de acessibilidade, as atividades funcionais, bem como o nível hierárquico de centralidade.

O quadrante Sudoeste da cidade, em virtude da instalação do distrito industrial na década de 70 foi e é habitado por uma classe de baixa renda. As habitações aí encontradas são oriundas da autoconstrução ou dos financiamentos governamentais. A área é caracterizada por parte dos tabuleiros entrecortado por rio. O plano urbano apresenta-se em boa parte de forma irregular, principalmente a área onde estão localizados os bairros do Cristo, Funcionários, Gramame e Ernani Sátiro. É curioso observar que apesar de alguns dos bairros citados serem conjuntos habitacionais, ou seja, terem sido planejados como o caso do Cristo e Ernani Sátiro, as ocupações posteriores promoveram um desarranjo no traçado de suas ruas.

No perfil do município de 1985, realizado pela prefeitura, este quadrante é apontado como receptor de planos de ações políticas para construção de habitações e equipamentos de consumo coletivo. De acordo com Doralice Maia, no final da década de 1980 “foram construídos um total de 15.632 domicílios financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação [SFH], tendo a sua frente o Banco Nacional da Habitação –BNH” (MAIA, 2000, p.16).

Mapa 06 – Quadrantes do Município de João Pessoa



O quadrante Sudeste também tem sua ocupação vinculada aos planos de habitação, somado à instalação da Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Aliás, o vazio urbano que existia entre a UFPB e o conjunto habitacional Tarcisio Burity, conhecido como Mangabeira, foi alvo de especulação imobiliária para uma classe média, que consolidou os bairros dos Bancários, Jardim Cidade Universitária e Jardim São Paulo. Atualmente, este quadrante tem alta densidade demográfica, e vem passando por um processo de verticalização. Este processo conforme apontado por Spósito (2005) não está e está relacionado ao crescimento urbano. Ocorre é que há uma necessidade dos agentes imobiliário na reprodução do solo, e obviamente, do capital, assim espaços vazios são “resguardados” para um investimento futuro.

Este quadrante em virtude de uma ocupação planejada tem seu plano caracterizado por uma malha ortogonal. Para Horacio Capel (2002) neste tipo de plano “las manzanas pueden tener, ya hemos dicho, formas cuadradas o rectangulares, y pueden ser diferentes también em tamaño” (CAPEL, 2002, 208). De fato, neste quadrante as quadras possuem tamanhos variados e variam conforme o bairro. No bairro Jardim Cidade Universitária as quadras possuem a forma quadrada e têm menos edificações, enquanto que no bairro de Mangabeira as quadras possuem um formato retangular e possuem mais edificações - aliás este bairro é o mais populoso da cidade. Contudo, a própria topografia contribui para regularidade do plano, posto que se trata de uma área de tabuleiro de terrenos planos. Ademais, na parte deste quadrante com proximidade ao Oceano Atlântico há um grande vazio urbano, quiçá futuro alvo da especulação imobiliária.

Não obstante, foi na área urbana do quadrante Nordeste que os agentes imobiliários mais barganharam desde década de 1960. A extensa planície costeira, deste quadrante, foi e ainda é alvo de intensa especulação imobiliária (BARBOSA, 2006). Os bairros desta área, segundo Doralice Maia (2000), na década de 1980 “foram vertiginosamente, ocupados por edifícios, antes mesmo de terem infra-estrutura adequada e aqueles que já tinham ocupação passam por um processo de verticalização” (MAIA, 2000, p. 32). Este quadrante da cidade é constituído por bairros considerados de alto a médio padrão, excetuando os bairros Mandacaru, São José e Castelo Branco. Os bairros citados são habitados por uma população de baixa renda, localizam-se em áreas não cogitadas pelo mercado imobiliário por serem áreas de encosta ou ribeirinha, há um grande contingente populacional nestes bairros, isto é perceptível pela quantidade de lotes.

Irremediavelmente, o problema da desigualdade social reflete-se no espaço urbano, aliás é inseparável do processo de expansão urbana “uma vez que, o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares” (VILLAÇA, 2001, p.141). E assim, como em outras cidades brasileiras, o processo de segregação social na cidade de João Pessoa está estreitamente relacionado com a degradação ambiental. Neste sentido, um mapeamento da exclusão social apontaria possíveis soluções para os impactos ambientais e vice-versa.

O fato é que em cada quadrante apontado identificamos um subcentro, isto é, a emergência de novas centralidades e assim uma estrutura de cidade policêntrica. Obviamente, o surgimento dessas novas centralidades deu-se mediante a instalação de uma infra-estrutura e equipamentos coletivos que pudessem comportar a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Esses subcentros por sua vez desenvolveram e desenvolvem com o Centro Principal – localizado no quadrante Noroeste - uma relação de complementaridade, articulam-se com este através de corredores, isto é, através de vias arteriais e vicinais de tráfego intenso que proporcionam acessibilidade (MAPA 7)

3.2 Acessibilidade e Mobilidade ao/no Centro Principal de João Pessoa

Consideramos o binômio qualidade-quantidade⁴⁶ para identificar e caracterizar os fatores que expressam uma centralidade intra-urbana numa estrutura de cidade policêntrica. Identificamos a acessibilidade como um fator de qualidade, posto que define o alcance, a oportunidade e a facilidade que o cidadão tem para chegar e sair de algum lugar que desperte seu interesse e como um fator que também expressa quantidade, uma vez que, necessita de um sistema operacional, isto é, um conjunto de vias, transportes e equipamentos que permitam o deslocamento do lugar de origem ao destino, e vice versa. Sendo assim, a acessibilidade é um fator indispensável para definir níveis de centralidade na estrutura intra-urbana e complexo por também ser atribuído ao indivíduo, já que “o acesso ao transporte auto-motor aumentou a potencialidade de mobilidade dos cidadãos” (SPOSITO, 2001, p. 247). Sobre esta complexidade Tereza Barata Salgueiro esclarece

⁴⁶ A elaboração deste binômio qualidade-quantidade para identificar e caracterizar os fatores que compõem a expressão de uma centralidade intra-urbana surgiu de reuniões informais com a professora Maria Encarnação Spósito.

Na época contemporânea tem-se assistido a um crescente aumento da mobilidade individual. As pessoas deslocam-se mais e fazem-no a maior distância. Todavia, diversos estudos mostram que a mobilidade depende de um certo número de variáveis. Se as crianças e idosos são os grupos etários com menos mobilidade, o sexo também traz limitações, uma vez que as mulheres tende-se a deslocar-se a maiores distâncias do que os homens, quer para o emprego, quer para as compras (SALGUEIRO, 1999, p.370)

Assim, a centralidade do Centro Principal de João Pessoa está posta “a partir dos fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões, informações e, sobretudo, mercadorias” (RIBEIRO, 2003, p.23). A distância que este centro está das outras partes da estrutura citadina é diminuta pelos seus corredores. Todavia, a relação fluxo e distância afirmam o nível hierárquico de principal deste centro na estrutura intra-urbana.

A acessibilidade ao Centro Principal de João Pessoa é efetuada por 69 linhas, das 81 que existem na cidade, com uma frota de 421 ônibus (Anexo)⁴⁷. Estas linhas se distribuem pelos bairros de forma desigual. Além do transporte público há também a frota dos transportes individuais, que segundo o IBGE/CIDADES (2007) João Pessoa conta com 428.469 veículos – entre automóveis, caminhonetes, caminhão, motocicleta e motoneta.

A diferença na distribuição das linhas tem relação tanto com o padrão socioeconômico dos freqüentadores do centro, como pelo contingente populacional que se dirige diariamente a este. Por exemplo, o bairro de Mangabeira apresenta o maior número de linhas, e conseqüentemente, tem um maior número de ônibus a disposição dos seus freqüentadores; as linhas que partem do bairro de Mangabeira chegam a deslocar mais de 43.000 pessoas por dia, exceto no fim de semana. O que expressa uma centralidade cambiante.

Segundo Maria Encarnação Sposito (2001) a centralidade cambiante “não resulta apenas da relação entre localizações e fluxos espaciais, mas de suas variações no decorrer do tempo” (SPOSITO, 2001, p.251).

O efeito desta centralidade cambiante está expresso também na hora do *rush* – quando os ônibus ficam lotados circulando com número de passageiros maior que a sua capacidade e quando as avenidas Epitácio Pessoa e Pedro II, principais corredores de acesso ao Centro Principal, ficam intransitáveis. A hora do *rush*, pela manhã das 07h às 08h, a tarde das 13h às 14h e das 18h às 19h, é definida pelo horário de funcionamento do

⁴⁷ Este mapa diferencia-se dos demais, no layout, por ter sido elaborado pela Prefeitura Municipal de João Pessoa.

comércio, e especial das agências bancárias - reforçando assim a expressão de centralidade cambiante.

É pelos principais corredores que dão acesso ao Centro Principal que as linhas de ônibus circulam. Entretanto, também há vias periféricas que permitem uma circulação mais rápida, estas são muito utilizadas pelos veículos particulares.

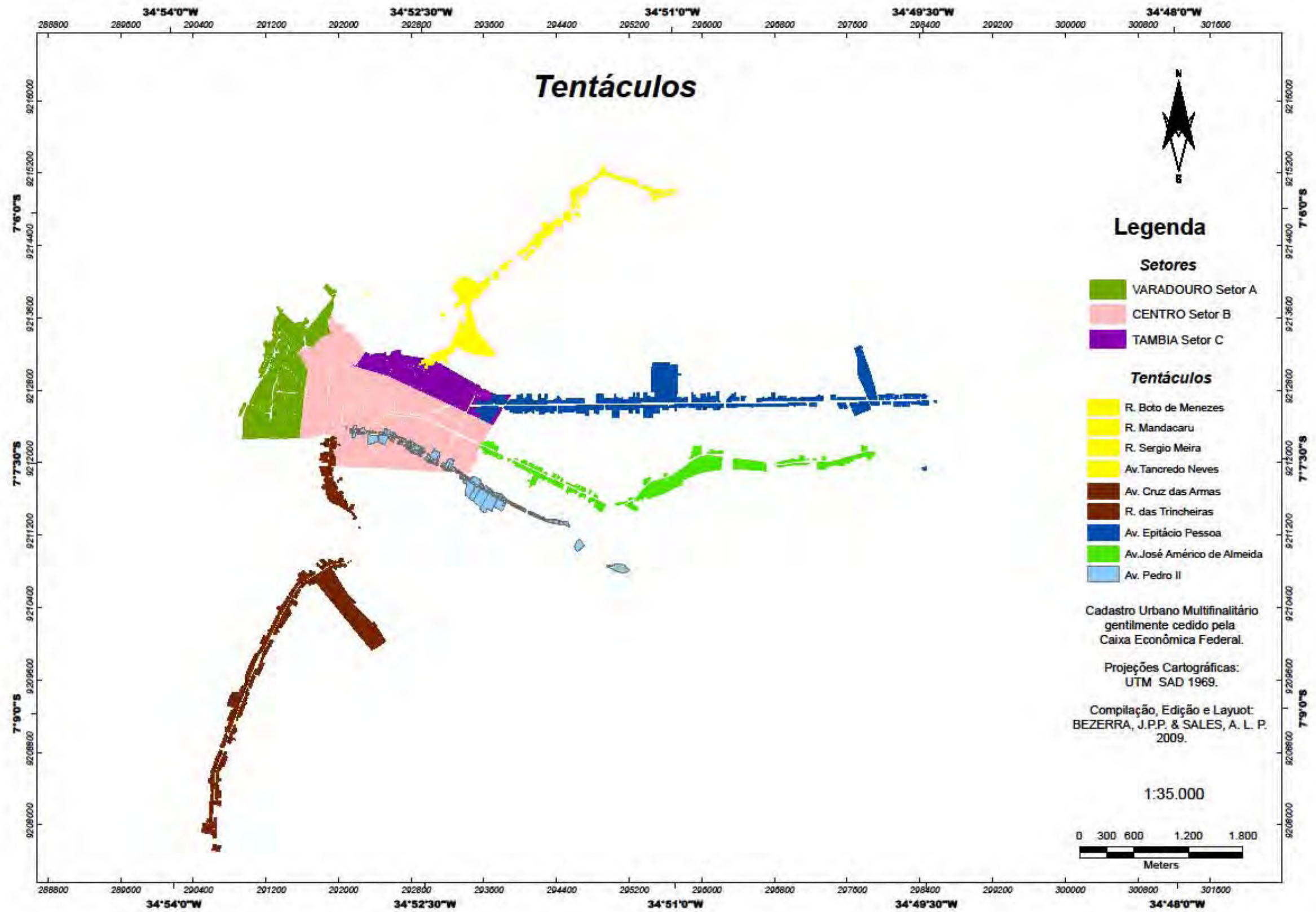
Do quadrante Sudoeste para o quadrante Noroeste – onde o Centro Principal está localizado – o corredor principal de acesso é a Av. Cruz das Armas, (MAPA 07). Esta via está interligada com a BR 230 e a BR 101. No zoneamento do Plano Diretor⁴⁸ (1992) esta via está posta como Zona Axial Cruz das Armas, sendo assim um importante eixo comercial e de serviços. Serve tanto para o acesso ao servir de caminho para a rua Vasco da Gama que se integra com a rua João Machado, que por sua vez delimita a área central principal no sentido sul, como serve também para a dispersão ao conecta-se com a rua das Trincheiras, que também está conectada à rua João Machado. Há ainda assim, a Av. Via Oeste, uma via de acesso rápido, por ter duas rolagens, muito utilizada pelos veículos particulares. Esta avenida integra-se a outra avenida, a Av. Sanhauá que delimita a área central principal no sentido oeste.

Do quadrante Sudeste para o Centro Principal o corredor principal é a Av. Pedro II⁴⁹, que diferencia-se dos demais corredores por integrar a malha viária da área central principal. Esta avenida constitui-se tanto como eixo de acesso, como de dispersão. Contudo, seu trecho de acesso é reduzido por possui conexão com a rua Etelvina Macedo de Mendonça que liga-se a Av. Nossa Senhora de Fátima, esta avenida está paralela ao eixo de dispersão da Av. Pedro I, e conecta-se com a Av. Camilo de Holanda, que compõem o conjunto de vias do Centro Principal.

⁴⁸ Segundo o capítulo IV/artigo 171/parágrafo 3 do Plano Diretor (1992), as zonas axiais são definidas pelas vias correspondentes, considerando-se pertencentes a elas os terrenos que lhe fazer parte e os lotes que lhe fazem frente.

⁴⁹ Este corredor teve parte do seu trecho alargado recentemente em virtude dos congestionamentos diários que existiam.

Mapa 07 – Tentáculos do Centro Principal



Do quadrante Nordeste para o Centro Principal o corredor principal é a Av. Epitácio Pessoa. Entre todos os corredores este é o mais espetacular, uma vez que, ao interligar o Centro Principal à orla marítima, ele conecta-se com vias importantes e coletoras de tráfego dos bairros interligados a esta avenida. A sua construção foi um marco no processo de expansão da cidade, no sentido leste. Tem o fluxo mais intenso e constante, dentre todos os corredores. Sobre ela há uma multiplicidade funcional que a caracteriza como um tentáculo da área central, isto é, constitui-se como uma extensão do Centro Principal. No zoneamento do Plano Diretor também insere-se na Zona Axial Epitácio Pessoa. Paralelo a este corredor há outro de grande relevância que tem um papel de desafogar o fluxo deste, é o caso da Av. Ministro José Américo de Almeida, também conhecido como Beira-rio.

Estes corredores são simultaneamente ruas comerciais e de prestação de serviços, constituindo eixos viários que suportam tráfego intenso e ligam o Centro Principal aos subcentros dos quadrantes apontados. Eles constituem-se em verdadeiros tentáculos de caráter funcional múltiplo do Centro Principal. Não podemos afirmar ao certo se há uma centralidade para eles dissociada da centralidade expressa pelo Centro Principal. Neste sentido é preciso trazer o que argumenta Corrêa (2003) “a coesão é um processo que está presente tanto na centralização como na descentralização, tornando-os de fato mais complexo” (p.57). O fato é que eles concentram importantes estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. Dessa forma a centralidade do Centro Principal não diz respeito apenas a área central delimitada⁵⁰, mas também as atividades terciárias que se dissipam por estes corredores e que lhe atribuem uma centralidade complexa, posto que não estão desvinculadas da centralidade expressa pelo centro principal.

Essa centralidade complexa, de acordo Maria Encarnação Spósito (2001) é definida da seguinte forma

A descentralização que se observa não corresponde a uma diluição da centralização, mas a uma recentralização e reforço da centralidade urbana, pois a emergência de novas áreas centrais não se dá apenas através do aparecimento de novos subcentros, mas de outras áreas centrais que atendem clientelas que vêm de diferentes parcelas da cidade e, cada vez mais, de outras cidades de menor porte, gerando uma centralidade complexa, do ponto de vista das escalas que se articulam e dos fluxos que se entrecruzam (SPOSITO, 2001, p. 252).

⁵⁰ Uma aproximação deste estudo é possível identificar no trabalho realizado pelo professor Arthur Whitacker (1997) ao observar a centralidade intra-urbana da cidade de Presidente Prudente.

É importante ressaltar que existem outros corredores, mas que não foram por nós estudados por serem por demais fragmentados e por não apresentarem uma continuidade dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. Em todo caso, convém apontar o caso do corredor formado pelas Avenidas Governador Flávio Ribeiro Coutinho, Presidente Trancredo Neves, Mandacaru, Desembargador Botto de Menezes e Rua Sérgio Meira - sentido quadrante Nordeste-Noroeste – uma vez que, há uma diversidade de linhas de ônibus que por ele circulam.

Das linhas que circulam por estes corredores, 97% delas convergem para o Terminal Municipal de Integração do Varadouro, construído em 2005 com 4,5 mil metros quadrados. Segundo dados da STTRANS – Superintendência de Transporte e Trânsito circulam pelo terminal cerca de 300.000 pessoas diariamente. Localizado na Cidade Baixa esta área constitui um importante nó na circulação do Centro Principal, ou melhor da cidade, posto que próximo a este terminal também está o Terminal Rodoviário Severino Camelo, com as linhas inter-estadual e inter-municipal e a estação ferroviária. Ademais, encontra-se em fase de construção o terminal metropolitano de João Pessoa. Esta área desde primórdios configura-se como importante portão de entrada da cidade, visto que pela Av. Sanhaúá, que margeia a rodoviária, tem-se o acesso a BR 230 e 101 pela Av. Viaoeste. As linhas que não convergem para este terminal passam impreterivelmente pela Lagoa (Parque Sólon de Lucena) onde há uma concentração de paradas de ônibus e três praças de táxis.

A Lagoa, cartão postal da cidade, também destaca-se como importante nó de circulação do Centro Principal. Acreditamos que por ela passe diariamente mais de 400.000 veículos, entre ônibus, motos e automóveis (e considerando que um venha a passar mais de duas vezes). Tal número foi estimado em cima dos dados de trabalho de campo realizado em junho de 2009, nos principais semáforos de entrada ao Centro Principal.

Quadro 02 – Quantidade de Veículos que convergem ao Centro Principal

Semáforo	Tempo	Qtd de veículos	Hora	Dia
Av. Epitácio Pessoa/ Av. Maximiano Figueiredo	2 min	106	07h 40	19/06
Av. Vasco da Gama/ Av. João Machado	1 min	45	08h 07	19/06
Av. Camilo de Holanda/ Av. Getulio Vargas	51 seg	57	08h 23	19/06

Fonte: Trabalho de Campo, 17 de junho de 2009.

Os semáforos assinalados foram escolhidos tanto por servirem como “portão de entrada” ao Centro Principal, como por apresentarem fluxo mais intenso. Os veículos que passam por estes semáforos, convergem para o anel interno da Lagoa. A grande quantidade de veículos tem ocasionado uma má circulação pelas ruas do Centro Principal, acrescentemos a isso o fato da maioria destas ruas serem estreitas e tortuosas, por terem se adaptado a topografia de declives fortes, especialmente na Cidade Baixa, onde a dificuldade para circulação é penosa e os congestionamentos constantes. O problema de circulação nos centros das cidades é bastante comum nos casos das grandes e médias cidades brasileiras. O congestionamento e a falta de lugar para estacionar os veículos são os principais problemas levantados nos estudos que se dirigem a esta temática. Com efeito, do aumento da circulação que decorre do incremento da posse de automóveis por parte dos cidadãos, os espaços para estacionamento tornam-se escassos e assim os automóveis invadem os espaços livres dificultando a mobilidade do pedestre pelas ruas do centro principal.

Em virtude disso, nos últimos anos, os parques para estacionamento de automóveis têm crescido em número e em tamanho no Centro Principal. A lucratividade desses serviços foi percebida pelos proprietários das edificações tombadas, que não querendo investir na restauração das edificações, ou não tendo dinheiro para isto, deixam-nas cair⁵¹ e transformam o terreno em parques para estacionamento. No mapa 08 é possível identificar a quantidade de estacionamentos no Centro Principal da cidade, em especial sua aglomeração na Cidade Alta. O estacionamento público é um sério problema nas ruas do Centro Principal. A intensa circulação dos veículos – leves e pesados – e as ruas estreitas não possibilitam a existência de espaços para o estacionamento público, as poucas ruas que restam foram apropriadas pelo poder público que concedem a uma empresa privada, por processo licitatório, o uso desses espaços sob pretexto de racionalizar e distribuir de forma convenientemente o tempo e o espaço, com a criação do estacionamento rotativo Zona Azul⁵².

⁵¹ Muitos dos proprietários até aceleram o processo de destruição.

⁵² De acordo com STTRANS estima-se que há cerca de 1.110 vagas para o estacionamento rotativo tipo Zona Azul. De estacionamento de longa permanência e de mensalista há cerca de 65 vagas, todas localizadas no Parque Solón de Lucena, no anel externo da Lagoa.

Mapa 08 – Localização dos estabelecimentos no Centro Principal



Vale ressaltar que a cidade de João Pessoa desde a década de 1970 apresenta problemas na acessibilidade e mobilidade ao/no Centro Principal. De acordo, com Luciano Agra (2006), a Prefeitura Municipal na administração de Hermano Almeida, contratou a equipe de Jaime Lerner em 1977, para elaborar tanto um plano integrado de transporte, que deveria seguir os ordenamentos de uso do solo e o sistema viário do Código de Urbanismo – PDU, anteriormente citado⁵³, como uma proposta para melhorar a circulação no centro da cidade. Disto resultou, “a criação de uma extensa área de pedestres no Centro da cidade que se iniciava na rua Duque de Caxias incluía o Parque Solón de Lucena e prosseguia pela Av. Desembargador Souto Maior até o Parque Arruda Câmara” (AGRA, 2006, p.104). Entretanto, esta proposta resultou apenas na construção de um calçadão na rua Duque de Caxias; A simbologia desta rua no processo de estruturação da cidade e o seu traçado, desde os primórdios sempre permitiu acessibilidade e mobilidade para as principais edificações da cidade. Nela estão localizados: o Palácio do Governo, a Assembléia Legislativa, a faculdade de direito, a praça de João Pessoa, a praça Vidal de Negreiros, a Igreja da Misericórdia, e a sede social do Clube Cabo Branco e o Shopping Terceirão. Além disso, seus becos e ruas perpendiculares permitem acesso a Cidade Baixa e a Lagoa

Quanto ao plano integrado de transportes, várias proposta de terminais multimodais e projetos de integração de passageiros foram lançados, todavia, nada foi feito. O que parece é que a atual gestão do prefeito Ricardo Coutinho vem resgatando algumas destas propostas. No ano de 2007 foi criada a integração temporal, um sistema de integração onde o passageiro poderá trocar de ônibus em qualquer ponto de parada onde as linhas integradas se cruzam⁵⁴, sem precisar ir ao terminal rodoviário. Esta proposta foi uma tentativa de desafogar o fluxo no centro principal da cidade. É importante lembrar que o passageiro tem apenas 30 minutos para realizar a troca. Este tempo tem ressaltado um problema antigo: a demora na parada para o deslocamento.

Na intenção, de avaliar quanto tempo o cidadão levar para chegar ao centro, realizamos um trabalho de campo para contabilizar o tempo do deslocamento de ônibus e de carro, assim teremos também uma noção de como o padrão socioeconômico influencia na “apropriação” desta área central. As linhas foram escolhidas por terem seu ponto final nos bairros periféricos da cidade, onde o raio de atração do centro é mais diminuto, em decorrência dos potenciais concorrentes.

⁵³ Ver capítulo dois deste trabalho.

⁵⁴ Os corredores de acesso ao Centro Principal, já assinalados, são todos importantes pontos de troca.

Quadro 03 – Tempo de Deslocamento de Ônibus

Bairro/Linha	Lagoa	Terminal de Integração
Bairro das Indústrias - linha 104	30 min	39 min
Bessa - linha 601	29 min	37 min
Muçumagro - linha 118	43 min	1h e 47 min ⁵⁵

Fonte: Trabalho de Campo, 17 e 29 de junho de 2009.

Partimos dos bairros periféricos dos quadrantes discriminados para termos noção do tempo e de todo o percurso feito pelos cidadãos que partem dos diversos bairros da cidade com destino ao Centro Principal. As linhas citadas circulam pelos corredores destacados em cada quadrante. A média do tempo de deslocamento de ônibus das linhas analisadas é de 32 minutos, partindo dos bairros citados. Convém ressaltar que o deslocamento ao centro partindo do quadrante Sudoeste e do Nordeste é feito de forma mais rápida e fluída, já partindo do quadrante Sudeste o deslocamento é mais demorado, posto que esta linha circula pelos bairros adjacentes e a distância também é maior.

No caso do percurso feito com automóvel a média de tempo é 17 minutos. Assim, aqueles que possuem carro podem deslocar-se de forma mais rápida. Além disso, existem outras vias de acesso.

Outro fato interessante de ser ressaltado é que após chegar ao centro, o deslocamento se faz de forma mais lenta, isso é notório quando atentamos para o tempo consumido do percurso Lagoa-Terminal de Integração. Isto tem relação direta com a morfologia do centro e a quantidade de veículos em suas ruas. Além disso, na hora do *rush* os congestionamentos são freqüentes em algumas ruas do Centro Principal, a saber, nas ruas: Miguel Souto, que dá acesso à Cidade Baixa (e ao Terminal de Integração) de quem vem da Lagoa; Padre Azevedo, que dispersa os ônibus que saem do terminal; no anel interno da Lagoa; na rua Pedro I, onde está localizado o Shopping Tambiá; e na rua João Machado. O congestionamento em cada uma destas ruas tem relação com a hora do *rush* e se a rua é de acesso ou dispersão ao Centro Principal.

Com efeito, o Centro Principal caracteriza-se na estrutura intra-urbana pela boa acessibilidade e mobilidade em transporte coletivo. Este fator, assim como as condições dos subsistemas de infra-estrutura apresentam-se como condição básica para a concentração e centralização das atividades comerciais e de prestação de serviços, posto

⁵⁵ O tempo apontado deve-se ao congestionamento na rua Miguel Couto, esta rua faz a ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa.

que não só facilita o acesso da população de uma determinada área da cidade as oportunidades de emprego e a prática de consumo, como condiciona o acesso de uma massa.

Contudo, este fator vem não só a proporcionar centralidade ao Centro Principal, como a reforçar esta centralidade, com a concentração dos equipamentos – terminal de integração municipal de João Pessoa, terminal rodoviário Severino Camelo, terminal de metropolitano – e definir os níveis de centralidade das áreas centrais.

3.3 As Atividades Terciárias

Segundo dados do Ministério do Trabalho - Rais/ Caged e do IBGE/CIDADES, postos nas Quadros que seguem, em 2006 estiveram empregados na cidade com carteira assinada cerca de 203.274 pessoas nos 11.600 estabelecimentos, divididos em indústria, construção civil, comércio, serviços e agropecuária.

Quadro 04 – Pessoal Ocupado Assalariado em João Pessoa

Tipo de Estabelecimento	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
Qtd de Empregos	15.744	11.189	24.893	151.192	256	203.274

Fonte: IBGE/Cidades, 2007.

Quadro 05 – Número de Estabelecimentos por Segmento

Tipo de Estabelecimento	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
CNPJ	744	706	4.366	4.667	63	10.546
CEI	10	210	15	749	70	1054
Total	754	916	4.381	5.416	133	11.600

Fonte: Rais/Caged – MTE, 2006.

Por estes dados, de fato que a cidade caracteriza-se pela concentração das atividades terciárias. Destas 151.192 pessoas ocupadas no setor de serviços da cidade João Pessoa 98.291 corresponde ao pessoal ocupado assalariado nos serviços de administração pública – federal, estadual e municipal.

João Pessoa sempre teve uma função administrativa forte. De acordo com Manuel Corrêa de Andrade (1975) esta sua função promoveu, dentro de um conjunto de

circunstâncias, é claro, uma série de outras funções. Ocorre que as atividades administrativas têm a força de atrair serviços de apoio às empresas, financeiros, bem como serviços de transportes e comunicações. O Centro Principal de João Pessoa é fortemente marcado pelo desempenho destas atividades desde os seus primórdios. Contudo, há alguns anos vem se configurando um processo de desconcentração das funções administrativas, como a construção do Centro Administrativo da Prefeitura, no bairro de Água Fria, no quadrante Sudeste da cidade. Mesmo assim, todas as três instâncias do Estado – federal, estadual e municipal – ainda “guardam” suas principais edificações no Centro Principal da cidade, à exemplo do Palácio do Governo, localizado na rua Duque de Caxias - em frente à praça João Pessoa, conhecida pelos cidadãos como praça dos Três Poderes - e o Paço Municipal, localizado na Av. Guedes Pereira.

Essa desconcentração das atividades administrativas deu-se principalmente pela falta de espaço na área central principal para instalações maiores, que pudessem aglomerar uma diversidade de serviços, que assim dispostos facilitam a vida dos usuários, e enfim pelo “crescimento das atribuições e ampliação dos serviços e números de atendimentos” (CORDEIRO, 1980, p.40).

Essa configuração espacial dada pela concentração das atividades terciárias permite aumentar a eficiência dos serviços, em especial da administração pública, como também aumenta os rendimentos dos estabelecimentos comerciais. Tereza Barata Salgueiro (1999) na argumentação que segue explica o efeito desta concentração.

Grande parte das lojas dependem da clientela que vive nas proximidades ou por elas passa e, no geral, um conjunto de lojas tem maior capacidade de atracção do que um só estabelecimento. A concentração de unidades comerciais do mesmo ramo aumenta a escolha do utilizador potencial, que assim compara padrões, qualidade e preços do mesmo artigo; lojas diferentes podem oferecer artigos complementares, induzindo a compra de um, uma vez efectuada por outro, como é o caso dos ‘stands’ de autos e lojas de acessórios; confecções e sapatos ou malas; escolas e livrarias/papelarias; consultórios médicos/farmácias (SALGUEIRO, 1999, p.298).

Essa organização espacial das atividades comerciais e de prestação de serviços é uma realidade urbana – a lógica da concentração, argumentou Lefebvre (1999).

Dessa forma, o centro é portanto um lugar estratégico para o Estado, nos exercícios de dominação e para exequibilidade das suas funções, para o Capital, nas práticas de consumo e para a Sociedade, na realização da vida cotidiana (LEFEBVRE, 1999;

CARLOS, 2001; VILLAÇA, 2001) e assim vem a expressar uma centralidade múltipla, posto que uma só área central atrai por uma multiplicidade de fatores.

No intuito de identificar e compreender a diversidade funcional do Centro Principal da cidade de João Pessoa, e como ela se dispõe na morfologia deste e a este atribui uma dinâmica diferenciada na estrutura intra-urbana, e inter-urbana, analisamos a distribuição das atividades terciárias no Centro Principal, comparando com os seus tentáculos - posto que são importantes vias das atividades terciárias que a este centro estão conectadas e que juntamente com ele exerce centralidade a toda estrutura intra-urbana – e subcentros, numa tentativa de hierarquizar sua ocorrência.

É necessário ressaltar que esta observação foi realizada com as ferramentas do *toolbox*, do *arcgis 9.2*, especificamente a *Analysis tool/ Statistic/ frequency e select by attributes* – que tem por função fazer análises estatísticas. O banco de dados foi construído pelo setor de habitação da Caixa Econômica Federal, e para nós disponibilizado em março de 2008. Neste banco de dados, a análise é feita por lote, em cada lote está estabelecido o uso com um grande grupo de atividade, a saber: comércio, prestação de serviço, indústria, entidade regida pelo poder público, associação-sindicato-fundação-cooperativa-ong-partidos, templo, residência, terreno⁵⁶.

Cada elemento deste grande grupo possui um conjunto de atividades, dispostos em Quadro, nos anexos 01. Cada atividade foi classificada, por nós, como essencialmente centrais, centrais e dispersa, de acordo com sua ocorrência nas áreas centrais da cidade. Dessa forma, foi possível distinguir aquela que exerce centralidade pela quantidade, isto é por concentração em lugares centrais - esta atividade classificamos como central; aquelas que exercem centralidade pela qualidade, isto é, pela especificidade e/ou raridade na estrutura intra-urbana, classificamos como essencialmente central; e aquela que se distribui por toda cidade, foi classificada de dispersa, muito embora também possamos encontrá-la no centro principal, especialmente nas ruas secundárias e/ou periféricas.

Para tanto, nos apoiamos na metodologia de análise de áreas centrais proposta por Helena Kohn Cordeiro (1980). Obviamente, que adaptações forem feitas em virtude da organização do nosso banco de dados, como também pela inexistência, de muitas atividades e funções desenvolvidas pelo centro da capital paulistana, estudada pela autora.

⁵⁶ A identificação foi feita em campo pela equipe da caixa econômica federal.

A Quadro 06 foi construída comparando todas as áreas centrais da estrutura intra-urbana da cidade de João Pessoa. Para tanto foi usada a ferramenta *select by attributes*, onde as atividades foram analisadas uma por uma.

Quadro 06 – Atividade Terciária Dispersa na Cidade de João Pessoa

Dispersa	
Academia de ginástica ou musculação	Escritórios de firma comercial
Agência de carga ou despacho	Escritório de prestação de serviços
Agricultura ou cultura de animais	Estatística, pesquisa de mercado e opinião pública
Alimentos ou bebidas em geral	Estivas e cereais
Ambulatório ou posto de enfermagem	Estudos e demarcação de solos
Animais e produtos veterinários	Executivo
Antenas de telecomunicações	Fundação de serviço público social estadual
Arquitetura	Fundação de serviço público social municipal
Artigo de Higiene e limpeza em geral	Fábrica
Artigo agropecuário	Ferragens, material elétrico
Artigo de tabacaria	Fisioterapia e recuperação
Artigo funerário	Fornecimento de música
Artigo pirotécnico	Frigorífico, carne e aves
Artigo plástico e descartável	Gráfica
Asilo	Higiene e estética pessoal
Assistência social e beneficente	Higienização, imunização e dedetização
Associação	Hospital
Auto-escola	Igrejas
Avaliação de bens	Indústria
Avicultura	Instalação de máquinas, motores e aparelhos
Bar, restaurante e lanchonete	Jogos eletrônicos, elétrico ou mecânicos
Borracharia	Judiciário
Borracha, plástico e couro	Lavanderia
Cabeleireiro	Limpeza de piscina e fossas
Capotaria	Livros, jornais e revistas
Casa de show, boates e danceteria	Locação de artigos para festa
Clubes esportivos ou sociais, ou entidade carnavalesca	Locação de filmes, discos e jogos
Coleta, remoção ou incineração	Locação de máquinas
Combustível, lubrificante e congênere	Locação de roupas
Concessionária de serviços pública	Medicamentos, cosmético ou perfumes
Concessionária de veículos	Motel

Conservação e limpeza de imóvel	Papelaria, armarinho ou boutique
Construção civil e afins	Pneus e artefato de borracha
Cópias em geral	Prestação de serviço administrativo
Corretagem de plano de saúde	Prestação de serviço de arquitetura
Criação de pequenos animais	Prestação de serviço hoteleiro
Curso preparatórios	Quartel militar estadual
Decoração e ambientação	Quartel militar federal
Educação especial	Serigrafia ou silk screen
Escola de 1 grau, 2 grau e 3 grau	Serviço de Buffet
Ensino técnico ou industrial	Sorveteria
Entidade regida pelo poder público estadual	Supermercado
Equipamento, aparelhos e peças	Terminais de transporte
Escolas de esportes ou lutas	Vigilância ou segurança de valores

Fonte: Caixa Econômica Federal, 2007; Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Quadro 07– Atividade Terciária Central na Cidade de João Pessoa

Central	
Administração de bens, negócios, consórcios ou fundos	Confecções, calçados, bijuterias
Administração de imóvel, condomínio e cemitérios	Consultório médico
Adubos, tintas ou vernizes	Consultório odontológico
Agência de emprego, recrutamento e seleção de mão de obra	Contador
Agência de transporte	Cooperativas
Agência de turismo e viagens	Corretagem de imóvel
Agência funerária	Curso de idiomas
Albergue, hospedaria e dormitório	Distribuição
Atelier, alfaiataria e casa de bordados	Eletro, eletrônico ou informática
Apart. hotel ou flat	Engenharia consultiva
Armazém ou depósito em geral	Ensino supletivo
Artigo de artesanato	Entidade regida pelo poder público municipal
Artigo de couro e tanantes	Estacionamento e guarda de veículos
Artigo de espuma e colchões	Estúdio fotográfico
Artigo médico e hospitalar	Estúdio sonográfico
Artigo para decoração e vidros	Exportação e importação
Auditoria, assessoria, consultoria financeira	Floricultura
Bicicleta, moto e peças	Fonoaudiologia
Boliche, bilhar e sinuca	Hotel
Cartografia ou desenho técnico	Instituição financeira

Cartório ou tabelionato	Jóias, relógios e ótica
Casa de saúde, repouso ou recuperação	Laboratório de análises clínicas e medicina nuclear
Chaveiro	Locação de veículos
Cine, foto ou som	Loja de departamento
Cinema	Loteria e bingo
Clínica de psicologia	Maternidade
Clínica de ultrasonografia	Moveis em geral
Clínica médica	Planos de assistência médica
Clínica odontológica	Pousada
Clínica veterinária	Rádio, jornal ou televisão
Comércio atacadista	Sindicato
	Teatro ,auditórios e galerias de arte

Fonte: Caixa Econômica Federal, 2007; Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Quadro 08– Atividades Terciárias Centrais na Cidade de João Pessoa

Essencialmente Central
Administração de cartões de crédito
Advocacia em geral
Arrumação e guarda bens
Artigo para caça e pesca
Artigo religioso
Banco de sangue e leite
Casa de ferragens
Consórcio
Crédito, financiamento e investimentos/ instituição bancária
Encardenação e colocação de moldura
Entidade regida pelo poder público federal
Escritório de firma industrial
Estúdio cinematográfico
Fundação de serviço social privada
Factoring
Instituição não governamental
Legislativo
Partido político

Fonte: Caixa Econômica Federal, 2007;
Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Conforme já especificado, as atividades terciárias essencialmente centrais foram assim classificadas tanto pela sua raridade na estrutura intra-urbana, isto é, só estão alocadas no Centro Principal ou nos seus tentáculos. A especificidade de algumas delas deve-se ao fato do Centro Principal representar um potencial de consumo maior com

relação às outras áreas centrais da cidade, ou mesmo pela simbologia que este apresenta para a atividade. Destacamos pela raridade os serviços de administração de cartões de crédito, advocacia em geral, serviços de crédito e financiamento, *factoring*. Pela simbologia os partidos políticos e o poder legislativo e pela especificidade lojas de artigos religiosos.

As atividades terciárias centrais correspondem aquelas que estão concentradas aos montes nas áreas centrais da cidade, já identificadas neste capítulo. A maioria destas corresponde ao comércio de varejo, que segundo Helena Kohn Cordeiro (1980) distingue-se pela complexidade flagrante na sua organização espacial, posto que elas também têm forte presença nas atividades terciárias dispersas⁵⁷.

Neste caso, é importante ressaltar o caso das lojas de departamentos. Segundo William Ribeiro (2006) estas lojas criam e necessitam de uma ampla centralidade, “elas refletem a expansão do comércio moderno” (RIBEIRO, 2006, p.106), em vista disso, atualmente, atraem pela diversidade e quantidade de mercadorias disponíveis, havendo segundo o autor citado uma preferência na escolha da localização destas lojas aos shoppings centers, uma vez que estes oferecem horários flexíveis e um mercado crescente, por outro lado, estas lojas, em especial as grandes redes – como Lojas Americanas, Riachuelo, C&A – oferecem vantagens aos shoppings, já que garantem movimentação. Todas as redes relacionadas têm filiais no Centro Principal de João Pessoa: a Riachuelo, na rua Duque de Caxias; a C&A no Parque Sólon de Lucena e as Lojas Americanas, no Shopping Cidades – todos importantes lugares de circulação de pedestres.

A prestação de serviços, enquanto atividades terciárias centrais, engloba os serviços individuais, os serviços às empresas e os serviços administrativos. Alguns estabelecimentos de prestação de serviços individuais como clínicas, hospitais, cartórios, entre outros buscam as áreas centrais pela acessibilidade e disponibilidade de infra-estrutura; no caso dos que prestam serviços às empresas tendem, conforme diz Helena Kohn Cordeiro (1980) a uma verticalidade, quiçá em vista disso, tenham se dispersado pelas áreas centrais da cidade, visto que esta área, como já apontado, não possui a verticalidade característica dos centros principais das grandes e médias cidades brasileiras, e do mundo.

⁵⁷ Entretanto, como assinalado, no capítulo um deste trabalho há uma seletividade espacial construída pela prática de consumo, que dispõem estas atividades nas principais ruas das áreas centrais. À exemplo de João Pessoa temos no centro principal o caso das lojas dispostas no Parque Sólon de Lucena e rua Duque de Caxias; no subcentro de Mangabeira, o caso da Av. Josefa Taveira; no caso do subcentro de Manaíra/Tambaú, av. Edson Ramalho; e no caso do subcentro Cruz das Armas, a av. Cruz das Armas.

As atividades terciárias dispersas ora buscam uma proximidade com o cliente - principalmente no caso de prestação de serviços como cabeleireiro, academia de ginástica, escolas de 1 grau, 2 grau e 3 grau - ora para sua funcionalidade buscam a distância, tanto pela maior oferta de espaço – à exemplo das gráficas - como forma de evitar grandes concentrações e aquilo que lhe é inerente, como poluição do ar, sonora – à exemplo dos hospitais e asilos.

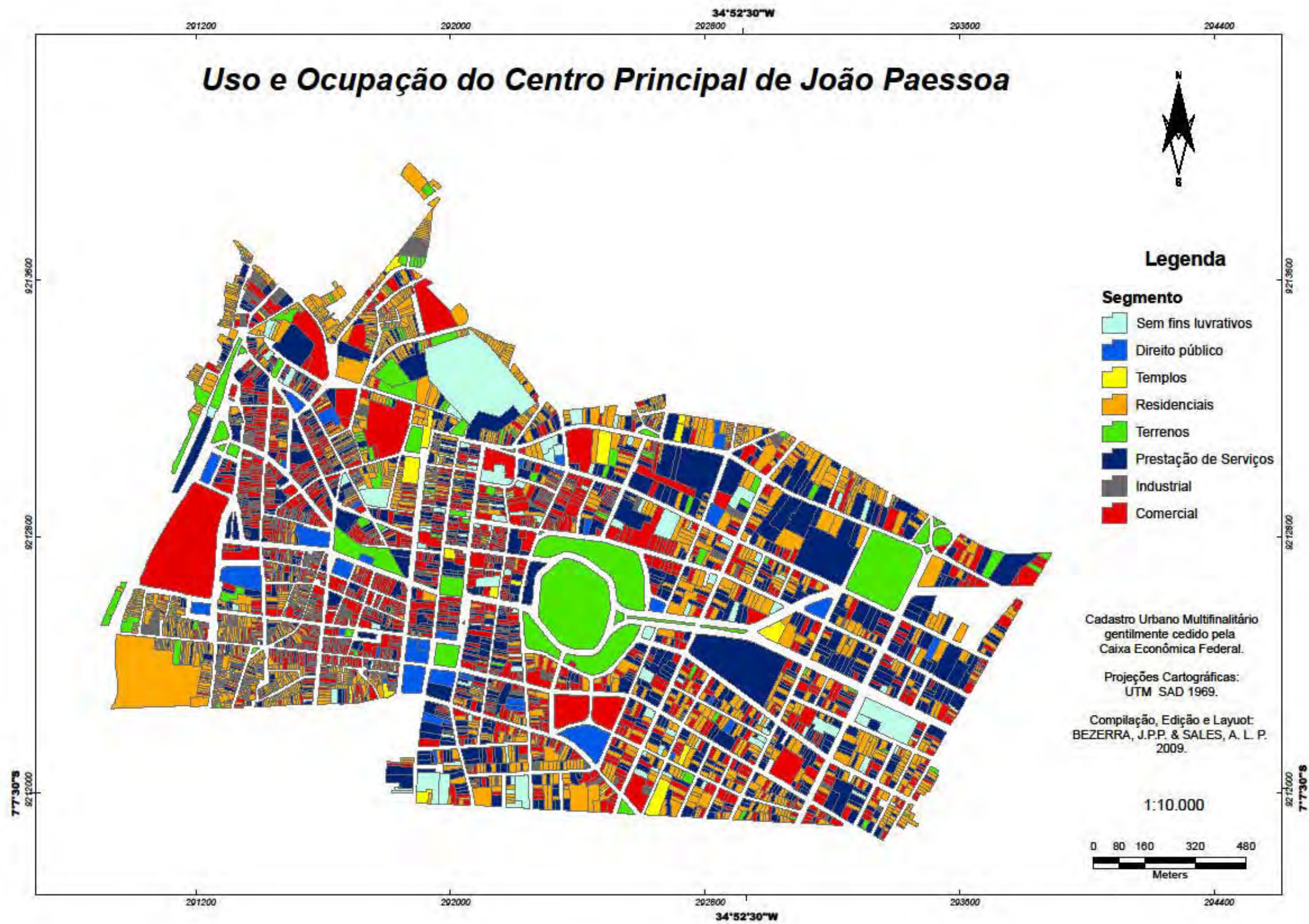
As atividades terciárias assim classificadas permitem uma dimensionalidade da centralidade do centro principal, como também possibilitam definir como em qualidade estas a ele expressam centralidade⁵⁸.

3.3.1 Zoneamento do Centro Principal

Para melhor apresentar, como estas atividades terciárias se dispõem no Centro Principal, realizamos uma divisão em três setores morfológicos (MAPA 02 e 09). Esta divisão propositalmente corresponde a uma compartimentação decorrente do processo de estruturação do centro principal, a saber, são elas: Setor A - Cidade Baixa, correspondendo ao bairro do Varadouro; Setor B - Cidade Alta, correspondendo ao bairro do Centro; Setor C - Centro Expandido (MAPA 02).

⁵⁸ Atentamos que em quantidade, os números que revelam a centralidade desta área foram apresentados no capítulo um deste trabalho.

Mapa 09 – Uso e Ocupação do Centro Principal de João Pessoa



Este setor do Centro Principal (MAPA 10) pelo seu caráter periférico, posto que faz margem com o limite municipal, apresenta uma organização e localização das atividades terciárias específica. De acordo com Corrêa (2003)

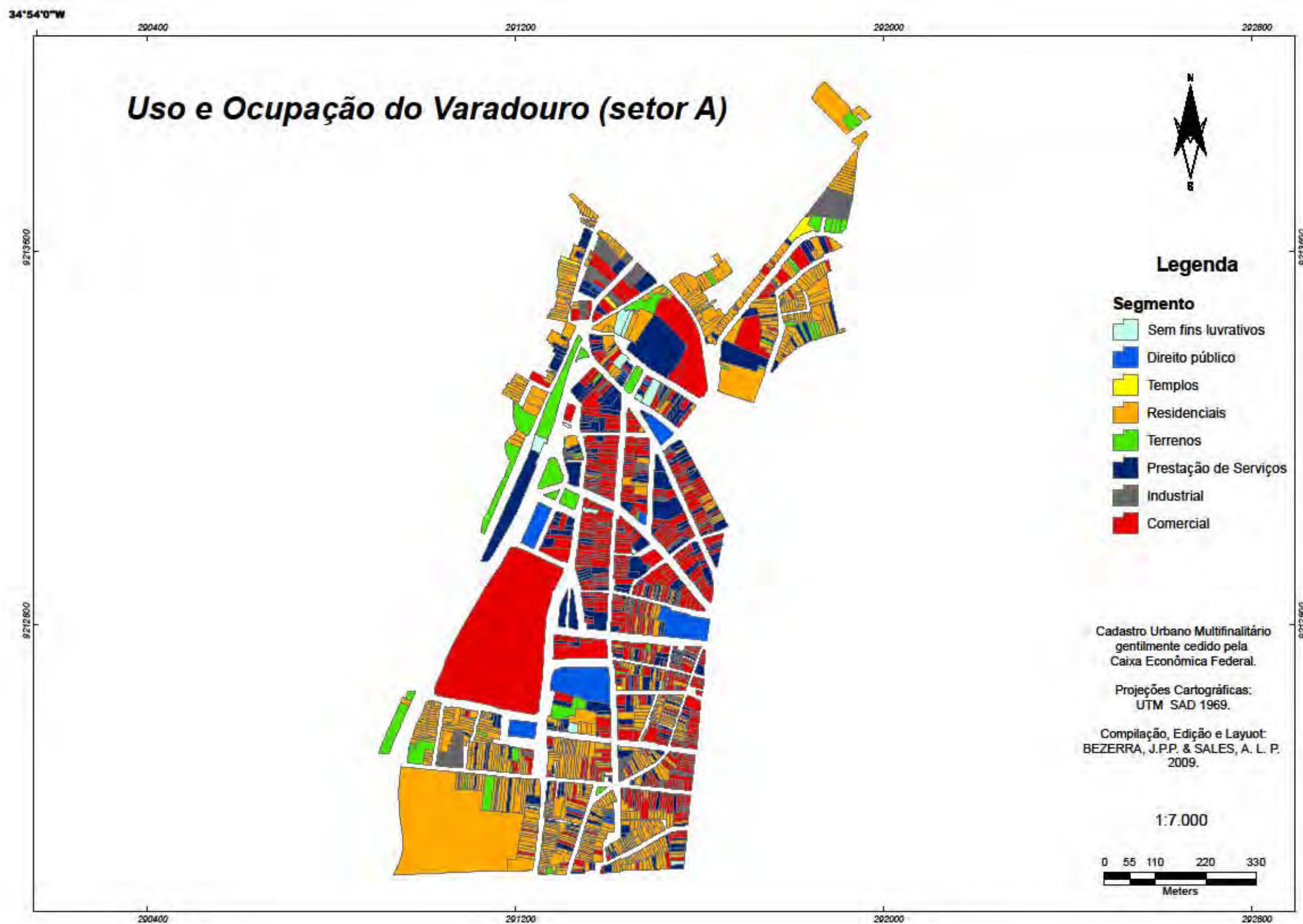
O processo de centralização ao estabelecer a Área Central configurou-a de modo segmentado, com dois setores: de um lado o núcleo central [*core*, Central Business District ou CBD] e, de outro, a zona periférica do centro [*frame zone in transition*, zona de obsolescência] [...] a zona periférica do centro constitui uma área em torno do núcleo central. Suas principais características são: a) uso semi-intensivo do solo. As atividades que aí se encontram são, sobretudo, o comércio atacadista, a armazenagem e as indústrias leves; há terrenos abandonados transformados em muitos casos, em estacionamentos. Estas atividades estão fortemente vinculadas às do núcleo central e toda cidade, beneficiando-se da acessibilidade que o conjunto da Área Central desfruta. b) Ampla escala horizontal. As atividades aí localizadas ocupam prédios baixos, sendo fortemente consumidoras de espaço: por isso a zona periférica do centro estende-se por ampla área, o que é possível pelo fato de o preço da terra ser aí menos elevado que o do núcleo central. (CORRÊA, 2003, p.42-43)

Pelas palavras de Corrêa (2003) é possível caracterizar esse setor A do Centro Principal, como Zona Periférica do Centro Principal de João Pessoa. Nele as atividades terciárias identificadas caracterizam-se como dispersas, à exemplo das oficinas e borracharias, que dividem espaço com as atividades terciárias centrais .

Todavia, neste setor também destacam-se o comércio a varejo, principalmente de produtos pesados, como moveis, material para construção (madeira, pedra, tijolos), máquinas e ferramentas para construção, produtos agropecuários, entre outros. Porém em menor número há também comércio a varejo de produtos leves como roupas, calçados, tecidos, estes destacam-se por atender a uma clientela mais popular.

Na prestação de serviços têm-se as oficinas para manutenção de aparelho eletro-eletrônico, carros, motos, e máquinas em geral e borracharia. As poucas edificações acima de dois andares concentram escritórios de contabilidade, propaganda e publicidade, de representação e advocacia. Há também uma atividade industrial, com as indústrias de transformação e de produtos químicos, estas últimas aproveitaram as instalações do antigo porto, que eram grandes e afastadas.

Mapa 10 – Uso e Ocupação do setor A



A dinamicidade deste setor é identificada nas ruas à exemplo da rua Maciel Pinheiro, rua Barão do Triunfo, rua Padre Azevedo e rua Cardoso Vieira (MAPA 03) onde os tipos estabelecimentos citados estão localizados. Nas suas ruas secundárias, estão as gráficas, serigrafias, bares e algumas edificações desocupadas.

A Quadro 09 segue com o levantamento do uso do solo na Maciel Pinheiro, do ano de 2003 e 2007. Nesta Quadro percebe-se o aumento do comércio a varejo, possível de ser identificado na Quadro 12 e da indústria, corrobora-se para isto uma diminuição no número de edificações fechadas, de serviços e de residência.

Quadro 09 – Uso do Solo da rua Maciel Pinheiro, ano 2003 e 2007.

Ano/Segmento	Comércio	Serviços	Indústria	Residência	Fechado/Terreno	Total
2003	96	27	2	13	13	151
2007	112	21	4	9	5	151

Fonte:Relatório PIBIC/2003; Caixa Econômica Federal, 2007; Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Atividades	Qtd de estabelecimentos
ADUBOS,TINTAS OU VERNIZES E CONGENERES	8
ADVOCACIA EM GERAL	2
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	3
ANIMAIS E PRODUTOS VETERINARIOS	2
ARMAZEM GERAL OU DEPOSITOS	1
ART. DE HIGIENE LIMPEZA EM GERAL	1
ARTIGOS PARA CACA E PESCA E CONGENERES	1
ARTIGOS PLASTICOS E DESCARTAVEIS	1
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	3
CLINICA ODONTOLOGICA	1
COMBUSTIVEIS,LUBRIFICANTES OU GLP	1
COMERCIAL -COMERCIO VAREJISTA	1
COMERCIO A VAREJO	8
COMERCIO ATACADISTA	2
COMERCIO FECHADO	1
CONCESSIONARIAS DE VEICULOS E AUTO PECAS	2
CONSTRUCAO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	2
ELETRONICOS OU INFORMATICA	3
ENT.REG.DIR. PUBLICO-MUNICIPAL	1
EQUIPAMENTOS,APARELHOS,FERRAMENTAS OU PECAS	27
ESTIVAS E CEREAIS	1
EXECUTIVO	1
FABRICA	1
FERRAGENS,MATERIAIS ELETRICOS,HIDRAULICOS	20
GRAFICA	3
HIGIENE E ESTETICA PESSOAL	2
IMOVEL DESOCUPADO PARA ALUGAR	2
INSTITUICOES FINANCEIRAS GERAL	1
MAQUINAS, APARELHOS E EQUIP. OU PECAS	6
MATERIAL DE CONSTRUCAO,MADEIRAS OU PEDRAS	8
MEDICAMENTOS,COSMETICOS OU PERFUMES	1
METAIS,MADEIRAS,MINERAIS,PEDRAS E CONGENERES	1
MOVEIS EM GERAL	2
OFICINA MECANICAS OU LANTERNAGENS E PINTURA	3
PAPELARIA,ARMARINHOS,BOUTIQUE OU PRESENTE	1
PNEUS E ARTEFATOS DE BORRACHA	2
POUSADA	1
PRODUTOS ALIMENTICIOS OU BEBIDAS	3
PRODUTOS ALIMENTICIOS, BEBIDAS E PADARIA	1
PRODUTOS DE PAPELARIA	1
RECONDICIONAMENTO DE MOTORES	3
RESIDENCIAIS	6
RUINAS OU DEMOLICAO	1
TECIDOS,CONFECCOES,CALCADOS E CONGENERES	1
TECIDOS,CONFECCOES,CALCADOS OU ESPORTES	1
VAZIOS URBANOS	3
VEICULOS E MAQUINAS PESADAS	2

Quadro 10 - Atividades Terciárias na rua Maciel Pinheiro Fonte: Caixa Econômica Federal, 2007

Figura 19 – Rua Maciel Pinheiro



Fonte: Arquivo GPCES – Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade

As atividades terciárias localizadas na rua Maciel Pinheiro refletem o perfil do comércio e dos serviços nesse setor A do Centro Principal. As características funcionais deste setor revelam um “centro” voltado para um grupo de baixo poder de compra, com algumas exceções, é claro. As lojas e vitrines apresentam uma diversidade de artigos, no geral de baixa qualidade. Além disso, das 1.594 edificações existentes no bairro, 93 estão sem ocupação, correspondendo assim a uma média 5,8% de desocupação, um número alto quando comparamos com a taxa de ocupação do Centro Principal que é de 98%. Várias edificações estão má conservadas e outras tantas em ruínas, principalmente as que estão localizadas na rua Visconde de Inhaúma, rua Padre Antônio Pereira, na rua Anísio Salatiel, rua dos Ferreiros e rua do Varadouro (MAIA, 2008).

Conscientes da importância econômica desta área para a economia local, o poder público vem lançando projetos de requalificação deste setor. De acordo com Corrêa (2003) as zonas periféricas da Área Central:

Constitui-se no principal foco da política de renovação urbana. Esta consiste, sobretudo, na substituição de prédios residenciais deteriorados por novos edifícios de apartamentos. Concomitantemente, verifica-se a substituição do conteúdo social,

isto é, saem os pobres e entra a classe média (CORRÊA, 2003, p. 43)

O Projeto Moradouro “simboliza” uma destas intervenções. Este projeto consiste numa parceria entre poder municipal e o federal, através do PAR⁵⁹ – Programa de Arredamento Residencial, para diminuir o déficit de habitação na cidade. Segundo Ivan Burity, ex-secretário de desenvolvimento urbano: “Promovendo a habitabilidade desta área acredita-se diminuir não só o vandalismo, a prostituição, como recuperar as edificações em ruínas da rua João Suassuna” (entrevista concedida em 2008)

Além disso, este setor persiste na promoção de atividades de lazer pela iniciativa privada, e esporadicamente pela iniciativa pública. No largo da Igreja Frei Pedro Gonçalves estão duas casas de show: A Casa de Cultura Lucio Lins e o Candeeiro Encantado, há também barzinhos como o Manjerição e o Gabinete de Fuba, onde todos os fins de semana, com raras exceções, convergem a população jovem e festiva da cidade.

Os limites desse bairro confundem-se com os limites do bairro do Centro, as ladeiras que surgem do Varadouro e levam ao Centro constituem-se em áreas de transição, verdadeiramente ocupadas pelo comércio informal.

Na pauta de uma discussão sobre a centralidade urbana e suas diversas expressões não poderíamos excluir o peso do circuito inferior no reforço desta.

Por setor informal da economia urbana conceberemos as atividades terciárias que se organizam com o excedente da mão de obra do setor formal, com processos simples de produção distribuição e/ou comercialização, onde não há distinção nos detentores da propriedade dos meios de produção, do capital e da força de trabalho. Em outras palavras, aqueles que estão participando de uma dinâmica capitalista, sem opções (a não ser de reforçá-la), em nome da sobrevivência; E que não dispõem dos direitos trabalhistas por não cumprirem com obrigações legais impostas por uma sociedade capitalista burguesa - práticas de arrecadação de tributos que foram intensificadas com o Estado de Bem Estar-Social, que até hoje guardam as heranças (GONÇALVES & THOMAZ, 2005).

⁵⁹ O PAR tem por objetivo oferecer moradia a uma população de baixo poder aquisitivo sob a forma de arrendamento residencial. O município entra com a competência de indicar o local para implantação do projeto - a área deve ser dotada de infra-estrutura - bem como oferecer reduções nos tributos e indicar a famílias a serem beneficiadas. Aproveitando esta brecha do programa do governo federal, a Prefeitura de João Pessoa lançou outro perfil de arrendatários, a compras dos apartamento a serem reabilitados foi feita por artista e profissionais da arquitetura. No projeto da prefeitura a justificativa é que os novos residentes tenham identificação com o lugar. O interesse é que apesar de ser um programa destinado para diminuir o déficit habitacional, a maioria dos compradores já possuíam residência.

No centro principal da cidade de João Pessoa, em especial no setor informal, assim como no centro principal de outras cidades do Brasil, o comércio informal vem ganhando contornos específicos de localização, com a construção dos shoppings populares ou camelódromos criados para ‘acolher’ ambulantes e camelôs locais. As atividades terciárias informais vêm atribuindo dinâmica econômica a este centro, bem como reforçando sua centralidade para um padrão de consumo específico.

Atualmente, a cidade de João Pessoa conta com quatro shoppings populares (ou lugares de concentração ‘cedidos’ pelo poder municipal aos ambulantes e camelôs) – todos localizados no Centro Principal. Dois estão na Cidade Baixa e dois na Cidade Alta. O Shopping Terceirão, na rua Duque de Caxias e o Centro Comercial de Passagem, localizado no Parque Sólon de Lucena estão no setor B, não obstante, são os que possuem maior fluxo. O Shopping 4&400, localizado na rua Beaurepaire Rohan e o PAN Primavera e da rua dos Sapateiros, são espaços provisórios concedidos pela Prefeitura, enquanto aguarda-se a construção do Centro de Comércio e Serviços do Varadouro - CCSV, localizado neste setor, que deverá ser inaugurado no início de 2010 - segundo o ex-secretário Ivan Burity da SEDURB/Secretaria de Desenvolvimento Urbano, em entrevista concedida, em novembro de 2008.

O shopping popular é o mais novo ‘fenômeno’ urbano das cidades brasileiras, uma espécie de primo pobre dos shoppings centers. Eles representam espaços criados para proporcionar a reprodução do capital de atividades informais, trazendo uma melhor infraestrutura e melhores condições de trabalho. Acrescentar-se que esta ação minimiza as reclamações de representantes do setor formal, uma vez que, desobstruem as ruas possibilitando a entrada ao interior das lojas e a visualização de suas vitrines.

As ruas da Cidade Alta, pela fácil mobilidade e a concentração de um comércio de produtos leves e destinado a vários perfis de distintos padrões de consumo, e obviamente pelo fluxo intenso e constante durante todo o dia, atraem este tipo de comerciante. De fato, quiçá o comércio informal não expresse uma centralidade, mas é certo que sua ocorrência vem a reforçar e a incrementar a centralidade múltipla do Centro Principal de João Pessoa.

Setor B – Cidade Alta/Centro

Este setor no aspecto morfológico contém uma subdivisão: a parte oeste, edificada ainda no período colonial, isto é, aquela que corresponde aos lotes longos e irregulares, e a

parte leste edificada no período republicano, com lotes regulares de quadras bem definidas e ruas retilíneas. Assim, a Lagoa – Parque Solón de Lucena - divide este setor ao meio, porém esta diferenciação morfológica coincide com uma diferenciação funcional. Na parte oeste há uma predominância dos estabelecimentos comerciais e na leste concentram-se os estabelecimentos de prestação de serviços, em especial voltados a empresas, todavia, é possível encontrar estes segmentos em qualquer um dos subsetores. As entidades regidas pelo poder público e as associações, fundações e sindicatos se espalham pelo setor B (MAPA 11). Este setor constitui-se no *core* desse Centro Principal.

Por aglomerar um grande número de comércio a varejo de produtos leves - como jóias, relógios, ótica, sapatos, papelaria entre outros, a parte oeste deste setor apresenta ruas especializadas em determinados artigos, dinâmica comum em áreas centrais de nível hierárquico mais elevado, assim aumenta a concorrência e a opção do consumidor. À exemplo da rua da República com estabelecimentos de artigos de espuma e colchões; a rua Visconde de Pelotas com óticas; o parque Solón de Lucena com estabelecimentos de calçados e roupas, e o trecho sul da rua General Osório com estabelecimentos de materiais eletrônicos. De forma dispersa por este setor estão os restaurantes, lanchonetes e bares.

A rua Duque de Caxias é a principal rua deste setor, exerce uma centralidade mnemônica por ai estar localizada importantes edificações históricas. Na década de 1970, o trânsito de veículos em parte desta rua foi proibido em virtude da construção de um calçadão para pedestre, por este aspecto e pelo intenso fluxo de pedestre que dela encontra caminho para todas as partes do centro, ela também é alvo dos ambulantes. O Quadro 11 traz o uso do solo desta rua, no ano de 2003 e 2007.

Quadro 11 – Uso e Ocupação na rua Duque de Caxias, ano 2003 e 2007.

Segmento	Comércio	Serviços	Indústria	Residência	Fechado/Terreno	Templo	Total
2003	59	51	0	21	13	1	145
2007	52	76	1	13	2	1	145

Fonte: Relatório PIBIC/2003;Caixa Econômica Federal, 2007; Organização: Sales, Andréa Leandra Porto

Mapa 11 – Uso e Ocupação do setor B

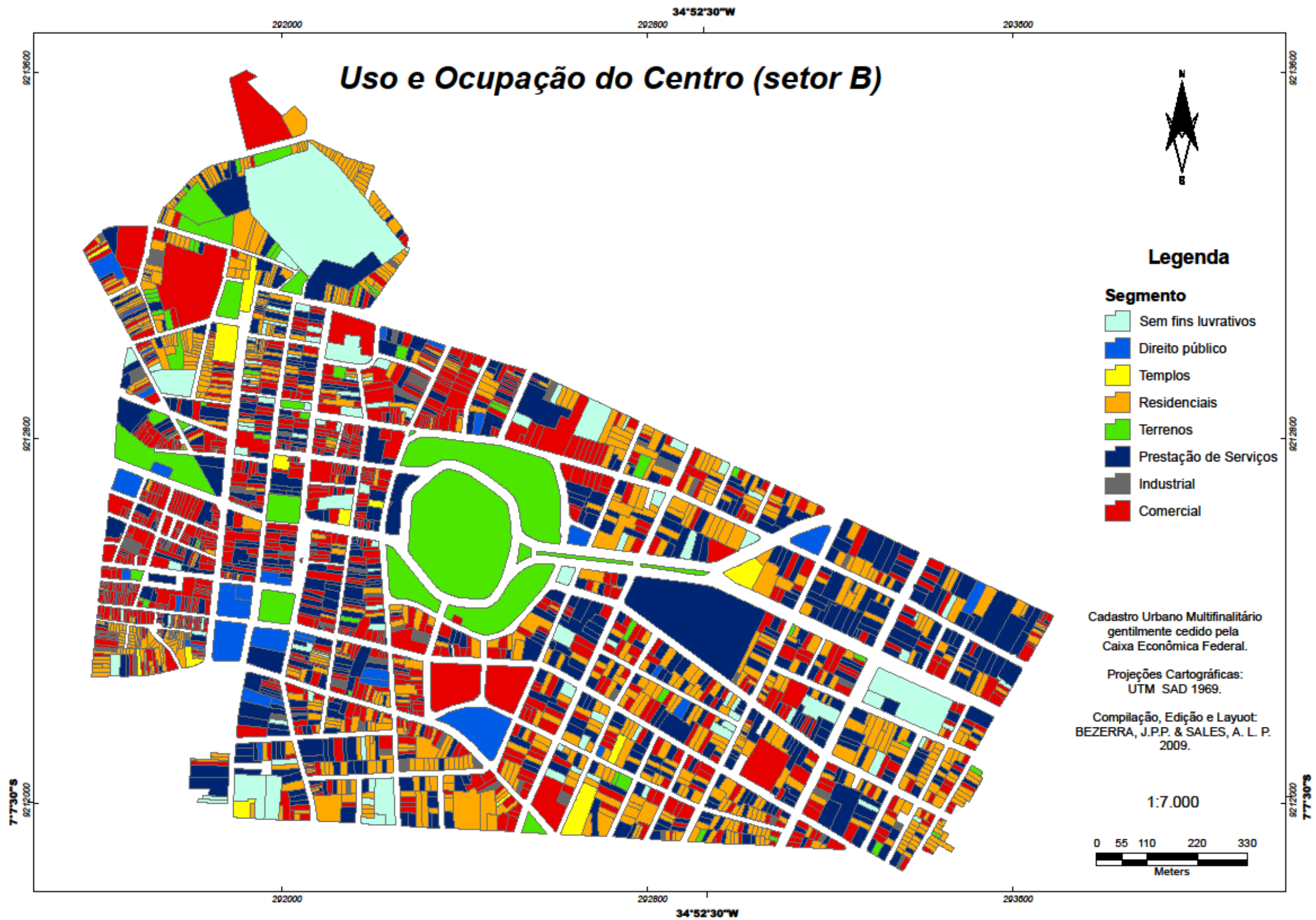


Figura 20 – Rua Duque de Caxias



Fonte: Arquivo GPCES – Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade

O Quadro 11 revela a diminuição de residência em favor da prestação de serviços, tal como típico das áreas centrais, diante disso, há uma concentração de pessoas durante o dia e um vazio a noite. Conforme observa Corrêa (2003) para o setor *core* das Áreas Centrais: “há concentração diurna, durante as horas de trabalho da população, sobretudo de pedestre. Por não constituir área residencial, apresenta-se deserta à noite” (p. 42).

A prestação de serviços nesta rua é voltada para administração pública e gerencial: há escritórios de advocacia, administradora de cartões, firmas de representação e instituições bancárias. Aliás, este setor é o centro financeiro da cidade. Das 64 agências bancárias que existem na cidade, 23 estão no Centro Principal, e 17 neste setor, segundo o banco de dados do BACEN – Banco Central do Brasil, coletado em 5/11/2008. A rua Duque de Caxias, a Praça e o Parque Sólon de Lucena apresentam-se com a maior quantidade e variedade de bancos. De acordo com William Ribeiro (2006)

As agências bancárias apresentam uma orientação para definição de sua localização que leva em conta o volume de movimentação

financeira da área, o potencial de negócios e clientes e a acessibilidade, entre outros fatores comuns a todas as empresas, como preço do imóvel ou aluguel, disponibilidade etc. Nesse sentido, suas localizações não ocorrem em função da pura densidade demográfica, mas sim, da densidade dos negócios. Assim, também terminam por contribuir com o entendimento das influências das atividades funcionais no processo de redefinição da centralidade (RIBEIRO, 2006, p.127).

Os serviços oferecidos pelas agências bancárias foram os mais apontados como fator de deslocamento para o centro, segundo o *survey* por nós realizado, no período de março de 2008 a novembro de 2008.

Quadro 12 – Motivação para deslocamento da população ao Centro Principal

Compras	Serviços	Lazer	Estudos	Trabalho	Encontro
61%	49%	6%	24%	10%	2%

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Por esta Quadro, o centro não aparece como lugar de lazer e encontro para a opinião pública. De fato, na maioria das cidades brasileiras estas atividades deixaram de ser realizadas no centro. Contudo, em “trabalhos de campo” informais constatamos que o Parque Sólon de Lucena e o quadrilátero formado pela Praça Dom Adauto, rua Duque de Caxias, rua Conselheiro Henrique e Largo de São Francisco desenvolvem atividades de lazer. Numa linha política de oferecer melhor qualidade de vida e lazer a Prefeitura Municipal de João Pessoa vem realizando obras nas praças públicas do Centro Principal tanto para atender a uma “renovação dos espaços urbanos”, como para “oferecer mais uma opção de lazer”.

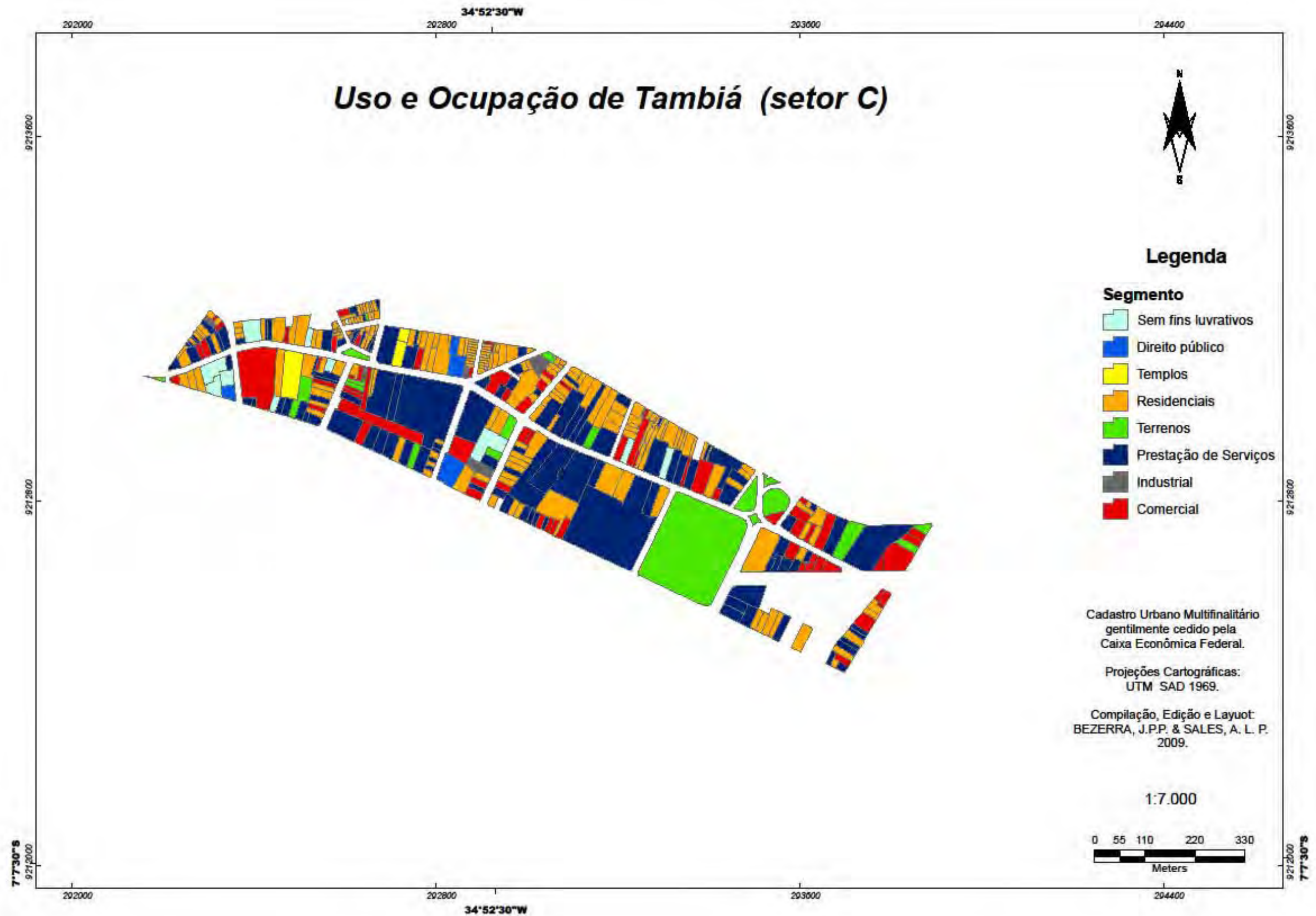
Ademais, este setor é um importante ponto turístico da cidade pelo seu caráter arquitetônico e histórico. Aliás, sua história também lhe caracteriza como um lugar importante para a reivindicação dos movimentos sociais, posto que reúne uma diversidade de entidades regidas pelo poder público, seja ele federal, estadual e municipal, como também para manifestações populares, à exemplo da popular Festa das Neves. Além disso, esse setor é foco de convergência dos transportes intra-urbano, posto que apresenta ligação com a Cidade Baixa, onde está o nó da circulação dos transporte público e ponto de baldeação (terminal de integração), como também serve de acesso há lugares importantes da cidade - a exemplo do Centro Administrativo Estadual, localizado no bairro Jaguaribe – reforçando assim sua posição de *core* da Área Central.

A parte leste, com menor circulação de pedestres, em virtude de suas ruas largas próprias para o automóvel concentram-se os estabelecimentos de prestação de serviços, em especial os do grupo de saúde e de educação, esta especialização é dividida com o outro setor do centro principal, o setor C - bairro de Tambiá.

Setor C – Centro Expandido/ Tambiá

O bairro Tambiá, setor C (MAPA 12), como eixo de desdobramento do Centro Tradicional. Pelas suas ruas foram se localizando os estabelecimentos de prestação de serviço, como clínica médica, laboratório de análises clínicas, clínica de ultrasonografia e medicina nuclear, escolas particulares, floriculturas, casas de recepções, entre outros.

Mapa 12 – Uso e Ocupação do setor C



Apesar de um expressivo uso residencial quando comparamos com os outros setores do Centro Principal, este setor possui importância fundamental para a funcionalidade do Centro Principal. Suas ruas largas desafogaram e desafogam o trânsito e seus grandes terrenos permitem a construção de centros comerciais e/ou edificações que comportem os equipamentos necessários para as novas atividades de prestação de serviços, a exemplo das empresas de comunicação de cidade – Cabo Branco e Tambaú, ambas localizadas na Av. Monsenhor Walfredo Leal.

Ademais este setor abriga o Shopping Tambiá. Os shoppings segundo William Ribeiro (2006)

São grandes equipamentos comerciais e de serviços, cuja produção, no espaço urbano, contempla, em geral, interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos, gerando impactos na estruturação do espaço urbano, o que varia segundo o porte do shopping center e das cidades. Assim, por movimentarem muitos consumidores e frequentadores, mercadorias e capitais expressam centralidades, em alguns casos, de alcance regional (RIBEIRO, 2006, p.118).

De fato, o Shopping Tambiá expressa uma forte centralidade para o centro principal. Sua construção tem relação com o processo de esvaziamento da Área Central por lojas do comércio varejista para um perfil de consumo de médio a alto padrão. Entre suas lojas, estão a Starfin, Sport & Ação, Hering, Ecológica, Taco, Toli, Boticário a maioria com presença no Shopping Manaíra, relevando que assim seu potencial para atração de uma classe média. Além disso, a partir do quarto piso este shopping, há um centro comercial, posto que há uma concentração de escritórios de firmas comerciais, de cursinhos preparatórios e consultórios médicos.

Dentro deste Centro Principal este setor é o que mais tem passado por uma descaracterização, para abrigar as novas funções, as antigas edificações de uma arquitetura moderna têm sido “repaginadas”, em nome de uma arquitetura *high-tech*.

Embora tenhamos estabelecido essa setorização para apresentar a distribuição das atividades terciárias acreditamos que as expressões de centralidade do Centro Principal são constituídas pela e somente na agregação desses setores. Contudo, não poderíamos negar que essa diferenciação funcional existe, uma vez que a vantagem da localização é a lógica da organização das atividades terciárias.

As atividades terciárias estabelecem tanto uma centralidade baseada na qualidade,

no caso do Centro Principal, como necessitam de uma centralidade construída pela quantidade. Todavia, a viabilidade das diversas e distintas atividades só torna-se possível com a existência de uma boa infra-estrutura, em especial de acessibilidade. A existência desses fatores possibilita as expressões de centralidade - múltipla, complexa e cambiante - ao longo deste capítulo.

Convém, por fim, atentar que o processo de descentralização comum nas cidades brasileiras que tomam uma configuração policêntrica e dispersa, não corresponde necessariamente a um perca da importância do “velho centro”. Sua redefinição funcional, principalmente no caso de centros de importância turística, traz por meio das intervenções urbanas projetos de desenvolvimento que aludem a recuperação física de áreas degradadas, a reutilização social dos seus equipamentos e uma especificidade funcional na estrutura intra-urbana.

Considerações Finais

Considerações Finais: um novo começo

O processo de centralização é, sem dúvida, um ponto de partida para o entendimento do Espaço Urbano, assim como o *Princípio da Aglomeração* de Camagni (2009) e a *Centralidade* de Lefebvre (2001) também o são. A concentração das pessoas e das coisas sugere vantagens para a realização de atividades econômicas, políticas, culturais e de concretização da vida cotidiana. De um modo geral a concentração incita a centralização, mas nem toda concentração é uma centralização. Conforme já apontado, na perspectiva da concentração espacial: ao se construir uma espacialidade para expansão da produção do capital e/ou reprodução social tende-se a construir lugares que concentram determinado uso, uma vez que, na escala intra-urbana este uso funcionalmente depende da proximidade com outros usos, esta concentração resulta na centralização física de diversos usos.

Ora, a cidade é o local onde tudo e todos se reúnem. E é assim desde a antiguidade clássica: a Cidade Política. A cidade é a expressão material e imaterial do Fenômeno Urbano!

Com a racionalidade e o empirismo das ciências modernas *sociais*, a cidade “fragmentou-se”: pelas lentes da sociologia, da economia, da história e da geografia. Ora palco, ora meio, ora resultado das relações sociais a cidade transformou-se na racionalidade da acumulação capitalista. De fato, se por um lado, os efeitos do modo de produção capitalista foram correlatos aos objetos destas ciências. Por outro lado, a atividade científica estava focada em dimensionar estes efeitos sobre seus objetos.

Nas primeiras décadas do século XX, a Escola de Chicago vem a desvelar processos advindos de práticas sociais com consequência no espaço. Muito embora, a dimensão das práticas espaciais esteja nestes estudos subordinada a dimensão das práticas sociais, houve um avanço intelectual importante nos estudos da forma e conteúdo do Espaço Urbano, em especial da cidade. Avançando nestes estudos e colocando o devido peso da dimensão espacial nos processos - desconcentração, centralização, fragmentação - delatados pela Escola de Chicago a Escola Francesa de Geografia Urbana torna-se referência nos estudos urbanos.

Pautado nos estudos da Escola Francesa estruturamos nosso entendimento acerca do espaço urbano. Muito embora, a dimensão econômica esteja como estrutural neste

trabalho, uma vez que, atentamos para a cidade capitalista, por outro lado nosso entendimento acerca da produção do espaço urbano está pautado na idéia de que: não há prática social deslocada do espaço e do tempo, e não há prática espacial fora de um contexto socialmente produzido.

Nesse sentido, o Centro Principal de João Pessoa é compreendido, aqui, como a área da cidade que mantém articulação com todo o espaço intra-urbano, além de ser o lugar central da cidade que mantém relações com sua região de influência, seu espaço nacional e o global. Por sua vez é também o lugar de maior acessibilidade e para onde convergem diariamente, em comparação com os outros espaços intra-urbano, o maior número de pessoas seja a trabalho, compras, busca de serviços, turismo e/ou lazer.

A delimitação desta área, adjetivada de principal, foi realizada sob procedimentos metodológicos específicos, pois houve inovação no modo de fazer e o acesso a um banco de dados que permitiu uma informação detalhada dos lotes de toda a cidade. Assim, utilizamos de análises estatísticas espaciais para constatar onde ocorria a concentração do uso e ocupação por atividades terciárias, isto sobreposto ao uso residencial, as principais vias de acesso e a área identificada pelos cidadãos como centro. Dessa forma, tanto identificamos os bairros do Centro, do Varadouro e de Tambiá como o Centro Principal de João Pessoa.

Estes bairros correspondem ao antigo núcleo urbano que até o início do século XX desenhavam o perímetro urbano da então Cidade da Parahyba do Norte. Ao analisar o processo histórico de estruturação desta área identificamos determinantes subjetivas apreendidas pelo conteúdo simbólico das edificações, elementos e fatos da história do lugar que atualmente condicionam uma centralidade mnemônica.

Ora, nas teorias ocidentais acerca do urbano, os centros são lugares de concentração de usos e centralidades múltiplas e normalmente, os entendidos como principais, correspondem devido as práticas de seletividade espacial ao antigo núcleo da cidade, isto é, ao local onde a cidade “nasceu”. Assim, esta centralidade mnemônica resulta e é resultado de determinantes objetivas comandadas pela lógica do mercado e do consumo. De fato, as leis destas teorias foram apreendidas e identificadas através do trabalho empírico, que nos permite concluir que nenhuma cidade pode ser apreendida como objeto isolado, isto é, como a coisa em si mesma.

Nesta perspectiva, buscamos identificar processos e práticas espaciais basilares na formação de áreas centrais (ou lugares centrais), tanto na escala intra-urbana como na

escala interurbana. E verificamos, que muito embora a constituição destas áreas em diferentes escalas pareça ter as mesmas determinações: há uma diferença de ordem, de dinâmica e de poder dos agentes de produção do espaço urbano, entre o que permite determinar lugares centrais na escala intra-urbana e na escala interurbana. Ou seja, o que determina centralidade na escala regional não corresponde necessariamente ao caráter funcional do Centro Principal, mas por outro lado permite dimensionar a dinâmica deste.

O fato é que a funcionalidade do Centro Principal é condicionada pela confluência das práticas de seletividade espacial e pelas determinações do espaço herdado. Ao dividirmos o centro principal em três setores para analisarmos sua morfo-funcionalidade percebemos que as formas de ocupação e usos de outrora exercem influência nas estratégias de localização das empresas de hoje.

Ao dividirmos o Centro Principal objetivou-se, a priori, encontrar o *core* e a *periferia* do centro, partes comumente encontrada nas teorias acerca do espaço intra-urbano. Todavia, o processo histórico estruturação da cidade a geomorfologia do lugar e as políticas públicas de mobilidade, habitação e investimento condicionaram outras feições ao lugar, muito embora seja perceptível o *core* e a *periferia*. Diante disso, dividimos o Centro Principal em três setores: o setor A que corresponde ao bairro do Varadouro, o setor B que corresponde ao bairro do centro, e o setor C que é o bairro de tambiá. Cada setor contém um conjunto de atividades terciárias predominante seja pelo segmento, seja pelo padrão de consumo diferenciado. O bairro de Tambiá merece destaque porque embora apresente muitos lotes com o uso residencial, estes: ou estão abandonados ou são habitados por anciões, o que vem a reforçar as determinantes subjetivas do Centro Principal.

Assim, concluímos que muito embora o Centro Principal tenha destaque no espaço intra-urbano pelas razões citadas acima esta área apresenta destaque na estrutura intra-urbana de João Pessoa. A dispersão das atividades terciárias no atual momento histórico não é capaz de sucumbir com a centralidade desta área, que atualmente se caracteriza principalmente como mnemônica, isto é, pelo arranjo do que foi e do é.

Bibliografia

Trabalhos de Orientação Geral

ABREU, Mauricio de Almeida. (Org.). *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1994.

ABREU, Mauricio de Almeida. *A Cidade da Geografia no Brasil: Percurso, crises e superações*. In:

AGRA, Jose Luciano. *Uma Contribuição aos Estudos Sobre a Relação Transporte e Crescimento Urbano: O Caso de João Pessoa – PB*. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal da Paraíba, 2006.

ALMEIDA, Horacio de. *História da Paraíba*. Editora Universitária. João Pessoa – PB, 1978.

ANDRADE, Manuel Corrêa. *Polarizações para João Pessoa. Plano de Desenvolvimento Urbano de João Pessoa*. Universidade Federal de Pernambuco, 1975.

ARAÚJO, Ismael Xavier. *A Nova Face do Comércio Informal: O caso do shopping terceiro*. Monografia apresentada ao departamento de Geociência – UFPB para obtenção do bacharelado em Geografia, out- 2004.

BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo. *O Espaço Urbano de Braga em meados do século XVIII*. Edições Afrontamentos. Porto – PT, 2000.

BARATA, Alexandre Mansur. *Maçonaria, sociabilidade ilustrada e independência do Brasil (1790 – 1822)*. São Paulo. Ed. Fapesp, 2004.

BARBOSA, A. G. *Produção do Espaço e Transformações Urbanas no Litoral Sul de João Pessoa – PB*. Dissertação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2006

BERMAN, Marshall. *Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar*. A aventura da modernidade. São Paulo. Companhia das Letras, 1986.

BEAUJEU_GARNIER. *Geografia Urbana*. Lisboa, Caloreste Gulbenkian, 1997.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Nas ruas, o caminho da cidade*. Cadernos de História de São Paulo: A cidade e a rua. São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, nº 2, p. 26-38, janeiro-dezembro 1992.

BOURDIN, Alain. *A Questão Local*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

CAMAGNI, Robert. *Economía Urbana*. Antoni Bosch Editor. Barcelona – ES, 2005.

CAMAGNI, R. P.; SALONE, C. *Network urban structures in Northern Italy: elements for a theoretical framework*. Disponível em: <<http://usj.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/6/1053>>; acessado em: 05/06/09.

CAMPOS, Maria Aparecida Ferreira. *A Política Econômica do Governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961): Um discurso em ação*. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

CAPEL, Horacio. *Morfologia de la Ciudad*. Sociedad, Cultura y paisaje urbano. Ediciones Del Serbal, Barcelona, 2002.

CAPEL, Horacio. *Filosofía y Ciencia en la Geografía Contemporánea*. Editorial Barcanova, Barcelona, 1988.

CARLOS, Ana Fani A. *Espaço - Tempo na metrópole*. Editora Contexto, São Paulo, 2001.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2006.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. *As singularidades da modernização na cidade da Parahyba, nas décadas de 1910 a 1930*. Tese de doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, 2004.

CORBUSIER, Le. *Planejamento Urbano*. São Paulo: Ed. Perspectivas, 3º edição, 2004.

CORDEIRO, Helena Kohn. *O Centro da Metrópole Paulistana: Expansão recente*. Novalunar, São Paulo, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. *As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos*. In: _____. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a Rede Urbana*. Ed. Bertrand, São Paulo, 1989.

CORREA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. Serie Princípios. São Paulo. Ed Ática, 2003.

CHRISTALLER, W. *Central places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966.

DUARTE, Ronaldo Goulart. *Centralidade, Acessibilidade e o Processo de Reconfiguração do Sistema de Transporte na Metrópole Carioca dos anos de 1960*. Revista Território. Rio de Janeiro, ano VII, nº 11,12 e 13 – set/out, 2003.

FERNANDES, Edesio e VALENÇA, Márcio Moraes. (Orgs.). *Brasil Urbano*. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2004

FERNANDES, Nelson da Nobrega. *Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI)*. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008 <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/144.htm>>

FEYERABEND, Paul. *Contra o método: Esboço de uma teoria anárquica da teoria do conhecimento*. 3ª ed., Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1989.

FOUCAULT, Michel. *A Palavra e as Coisas*. Martin Fontes, São Paulo, 1999.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

GIDDENS, Anthony e LASH, Scott. *Modernidade reflexiva: trabalho e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Unesp, 1997.

GITAHY, Maria Lucia e LIRA, José Tavares. *Cidades: Impasse e Perspectivas*. Arquiteses 2, FAU/Annablume/FUPAM. São Paulo, 2007.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*. Temas Portugueses. Lisboa, 2º Arcádia, 1975.

GOMES, Paulo César da Costa. *Geografia e Modernidade*. Rio de Janeiro. Ed. Bertrand Brasil, 1996.

GOTTIDIENER, Mark. *A Produção Social do Espaço*. São Paulo, Ed. Da Universidade de São Paulo, 1990.

HARVEY, David. *A Condição Pós- Moderna*. São Paulo: Loyola, 16º edição, 2007.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HOBBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. 1848-1875. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 2005.

HUBERMAN, Leo. *História da Riqueza do Homem*. 21º edição, Editora Guanabara, Rio de Janeiro – RJ, 1986.

LAVIERI, João Roberto & LAVIERI, Beatriz. *Evolução da Estrutura Urbana recente de João Pessoa – 1960 a 1986*. Textos UFPB/NDIHR, nº30, 1992.

LENCIONI, Sandra. *Região e Geografia*. São Paulo, Edusp, 2003.

LENCIONI, Sandra. *Concentração e Centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar: Reflexões a partir do caso de São Paulo*. Revista de Geografia Norte Grande, v. 39, p. 7-20, 2008.

LEFEBVRE, Henri. *Direito à Cidade*. São Paulo, Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *Revolução Urbana*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 1998.

LEFEBVRE, Henri. *A cidade do Capital*. Ed. Lamparina, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Blackwell: Oxford, 1991.

MAIA, Doralice Sátyro. *O Campo na Cidade: Necessidade e Desejo*. Um estudo sobre subespaços rurais na cidade de João Pessoa – PB. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal de Florianópolis, 1994.

MAIA, Doralice Sátyro. *Tempos Lentos na Cidade: Permanência e Transformações dos Costumes Rurais em João Pessoa* – PB. Tese de Doutorado da Universidade de São Paulo, 2000.

MAIA, Doralice Sátyro. *Una Ciudad en reconstrucción: La Ciudad de Parahyba (Brazil) en siglo XIX*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (38). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-38.htm>>

MAIA, Doralice Sátyro. *Ruas, casas e sobrados da cidade histórica: entre ruínas e embelezamentos, os antigos e os novos usos*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (134). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-134.htm>>

MARIANO NETO, Belarmino. *A Produção do Espaço Agrário Paraibano enquanto Instância Social*. In: Par'a'iwa – Revista de Pós-Graduação em Sociologia UFPB, nº 5, João Pessoa, março de 2004

MARTÍN, Antonio Zárate. *El espacio interior de la ciudad*. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

MARX, Murilo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.

MARX, Murilo. *Nosso Chão: Do sagrado ao profano*. São Paulo: Edusp, 2003.

MEIJERS, Evert Jan. *Synergy in Policentric Urban Region: Complementarity, organising capacity and critical mass*. Ios Princ, 2007

MEYER, Regina Maria Proserpi. O papel da rua na urbanização paulistana. *Cadernos de História de São Paulo: A cidade e a rua*, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2p. 13-25, janeiro-dezembro 1993.

NETTO, José Paulo. *Didatura: Uma análise do serviço social no Brasil*. São Paulo: Cortez, 11/ edição, 2007.

OLIVEN, Ruben George. *Urbanização e Mudanças Social no Brasil*. Petrópolis, Vozes, 1984.

OLIVEIRA, Vinicius de Bragança Muller e. *Mudanças Institucionais e seus impactos na província de São Paulo: A economia paulista ante a centralização política do império brasileiro*. Almanack Braziliense nº 05, maio – 2007.

ORTIZ, Renato. *A Moderna Tradição Brasileira*. Cultura brasileira e indústria cultural. São Paulo, Brasiliense, 3º edição, 1991.

PAULINO, Maria da Conceição Pereira & CATARINO, Acácio José Lopes. *Arruda Câmara e o Cultivo do Algodão na Paraíba colonial*. VII Conhecimento em Debate. Disponível em: < http://www.cchla.ufpb.br/conhecimentoemdebate/arquivos/440-16092008233855-Arruda_Camara_e_o_cultivo_do_algodao_na_Paraiba_colonial.pdf > Acessado em 2009.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001

PRADO JR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo, Editora Brasiliense, 30ª edição, 1976.

RASFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo, Ática, 1993

REIS, N. Goulart. *Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana no Brasil (1500-1720)*. PINI, São Paulo, 2000.

REIS, N. Goulart. *Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano*. 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REQUIÃO, Rubens. *Curso de Direito Comercial*. V.1. 26.ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio do nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: Hucitec, 1976

RICHARDSON, Robert. *Pesquisa social. Métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas, 1985

RODRIGUES, Walfredo. *Roteiro Sentimental de Uma Cidade*. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1962.

SALES, Andrea Leandra Porto. *As Transformações espaço-temporais das ruas da Cidade Alta*. Monografia da Universidade Federal da Paraíba, 2006

SALGUEIRO, Tereza Barata. *A Cidade em Portugal*. Uma geografia urbana. 3ª edição. Edições Afrontamento. Lisboa – PT, 1999.

SALGUEIRO, Tereza Barata. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora, 2001.

SANTOS, Milton. *O Espaço Dividido*. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. *Metamorfose do Espaço Habitado, Fundamentos teórico e metodológico da geografia*. Hucitec. São Paulo 1988.

- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SANTOS, Milton. *Economia Espacial*. Edusp, São Paulo, 2007.
- SANTOS, Boaventura de Sousa.(Org) *A Globalização e as Ciências Sociais*. Ed Cortez, São Paulo, 2002
- SILVA, Ligia Maria Tavares. *Memória e Intervenção Urbana: O Caso do Ponto Cem Réis*. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal de Pernambuco, 1995.
- SILVA, Willian Ribeiro da. *Descentralização e redefinição da centralidade em e de Londrina*. Dissertação de Mestrado da Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho, 2002.
- SILVA, Willian Ribeiro da. *A Formação do Centro Principal de Londrina e um Estudo sobre da Centralidade Urbana*. Acessado em 2007; Disponível em: <<http://www2.uel.br/revistas/geografia/v12n2eletronica/2.pdf>>.
- SILVA, William Ribeiro da. *Para Além das cidades. Centralidade e Estruturação do Espaço Urbano - Londrina e Maringá*. Tese de Doutorado da Universidade Estadual Paulista Julio Mesquita, 2006.
- SILVA, Willian Ribeiro da. *A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional*. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, *Universidad de Barcelona*, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/37.htm>; Acessado em 2007.
- SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1997.
- SMITH, Neil. *Desenvolvimento Desigual*. Ed. Bertrand, Rio de Janeiro –RJ, 1988.
- SOJA, Edward. *Geografias Pós-modernas*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1993.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2003
- SPÓSITO, Eliseu. *Redes e Cidades*. Ed. Unesp, São Paulo, 2008
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente, 2001.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Livre-docência. Faculdade de Ciência e Tecnologia de Presidente Prudente – UNESP, 2005.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão & WHITACKER, Arthur Magon (org) *Cidade e Campo: relações e contradições entre urbano e rural*. Expressão Popular, São Paulo-SP, 2006.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O Desafio Metodológico da Abordagem Interescalar no Estudo de Cidades Médias no Mundo Contemporâneo*. Revista Cidades, nº 5, vol 3, 2006).

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). *Cidades Médias*. Espaços em Transição. São Paulo, Expressão Popular, 2007.

TOKMAN, Víctor e SOUZA, Paulo R. *El Sector Informal Urbano*. In: TOKMAN, Víctor e SOUZA, Paulo R (org) *El Empleo in América Latina*. Siglo Veintinno Editores, México, 1975.

THOMAZ JR, Antônio e GONÇALVES, Marcelino. *Informalidade e Precarização do Trabalho: Uma contribuição a geografia do trabalho*, 2005. Acessado em 2008 e disponível < <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-31.htm>>.

VALLADARES, Lucia e PRETECEILLE, Edmond. *Reestruturação Urbana: tendências e desafios*. São Paulo, Nobel, 1990.

VASCONCELOS FILHO, J. M. A produção e reprodução do espaço urbano no litoral norte de João Pessoa: a atuação dos agentes imobiliários. Dissertação da Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, Brasil. 2004

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *A Cidade da Geografia no Brasil*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org). *Os Caminhos da Reflexão sobre a Cidade Urbana*. São Paulo, 1994.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A Cidade Alta de Salvador. De Centro Colonial a Centro Pós-Moderno in: LEMOS, Amália Inês e CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org) *Dilemas Urbanos: Novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo, Contexto, 2003.

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

WHITACKER, A. M. A Produção do Espaço Urbano em Presidente Prudente: Uma discussão sobre a centralidade urbana. Dissertação de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, 1997.

WHITACKER, A. M. *Reestruturação urbana e centralidade em São Jose do Rio Preto - SP*. Tese de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, 2003.

ZMITROWICZ, Witold. *Vida nas Cidades. Expectativas urbanas no Novo Mundo*. \record. Rio de Janeiro, 1997

Estudos Técnicos

Prefeitura Municipal de João Pessoa. *Perfil do Município*. Secretário de Planejamento, 1985.

Prefeitura Municipal de João Pessoa. PDU – Plano de Desenvolvimento Urbano – GPI – Grupo de Planejamento Integrado Ltda, 1974.

Prefeitura Municipal de João Pessoa. Plano Diretor da Cidade de João Pessoa – 1994.

Prefeitura Municipal de João Pessoa. Código de Urbanismo. 2001

Prefeitura Municipal de João Pessoa. Código Ambiental da Cidade de João Pessoa, 2002.

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Estudos de Transportes Urbanos de João Pessoa. Recomendações para Implantação à médio prazo, 1983.

IBGE. Região de Influência de Cidades. REGIC, 2008. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Acessado em: 13/05/09.

Relatórios PIBIC/CNPq/UFPB. Projeto A rua e a Cidade: geografia histórica, cotidiano e espacialidade – ano 2003/2004/2005/2006.

ANEXO 01

Universidade Federal da Paraíba Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFPB

Questionário de Campo _ dia: _____ Nome do Pesq: _____

1. Nome (opcional): _____ 2. Idade: _____

3. Índice de Escolaridade: _____

4. Renda Familiar (salário-mínimo?)

5. Local de Residência (se João Pessoa, qual bairro?)

6. Meios de transportes utilizados p/deslocamento até o centro?
() Pedestre () Ônibus () Ônibus e a pé () Táxi () Moto () Automóvel
próprio () Moto táxi () Transporte alternativo () outros: _____

7. O que procura no centro?
() Compras () Serviços () Lazer () Estudos () Trabalho () Encontro

7.1 Por quê? _____

7.2 Se não fosse no centro onde seria? _____

8. Com que frequência vai ao Centro (Periodicidade)?
() Diariamente () Uma vez por semana () Duas ou mais vezes por semana ()
Quinzenal () Mensal () Primeira vez () Ocasionalmente

Observações:
