

MDU

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO URBANO
Universidade Federal de Pernambuco-UFPE**

DOUTORADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Percursos e Processo de Evolução Urbana:
O Caso da Avenida Epitácio Pessoa
na Cidade de João Pessoa-PB

José Augusto R. da Silveira

Recife-PE/Brasil – Maio/2004

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

**Percursos e Processo de Evolução Urbana:
O Caso da Avenida Epitácio Pessoa
na Cidade de João Pessoa-PB.**

José Augusto R. da Silveira

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutorado em Desenvolvimento Urbano do Curso de Pós-Graduação *Stricto-Sensu*, na linha de pesquisa Estudos do Ambiente Construído, sob a orientação do Professor Doutor Tomás de Albuquerque Lapa.

MDU-UFPE • Recife/PE – Maio/2004

S587p

Silveira, José Augusto R. da

Percurso e processo de evolução urbana: o caso da Avenida Eptácio Pessoa na cidade de João Pessoa / José Augusto R. da Silveira. – João Pessoa: J. A R. da Silveira, 2004.

317 f..

Tese (apresentada ao Programa de Pós – Graduação da Universidade de Pernambuco como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutorado – Stricto – Sensus)

1. Historia Urbana 2. Evolução urbana 3. Percursos e Evolução Urbana. I. Título

CDU: 911.375.5



Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

Ata de Defesa de Tese de Doutorado em Desenvolvimento Urbano do Doutorando JOSÉ AUGUSTO RIBEIRO DA SILVEIRA .

Às 10.00 horas do dia 9 do mês de Julho de 2004 reuniu-se na Sala do Conselho do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco a Comissão Examinadora de Tese, aprovada pelo Colegiado do Curso em 12.5.04, composta pelos seguintes professores: Tomás de Albuquerque Lapa (orientador), Luis de la Mora (examinador interno), Cesar Cavalcanti de Oliveira (examinador interno), Edson Leite Ribeiro (examinador externo) e Francisco de Assis da Costa (examinador externo) para julgar, em exame final, o trabalho intitulado "Percurso e Processo de Evolução Urbana: O Caso da Avenida Epiácio Pessoa na Cidade de João Pessoa", requisito final para a obtenção do Grau de Doutor em Desenvolvimento Urbano. Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. Tomás de Albuquerque Lapa, após dar conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra ao candidato, para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores, com a respectiva defesa do candidato. Logo após, a comissão se reuniu, sem a presença do candidato e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Pelas indicações, o candidato foi considerado APROVADO. O resultado final foi comunicado publicamente ao candidato pelo Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar eu Rebeca Júlia Melo Tavares lavrei a presente ata, que será assinada por mim e por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Recife, 9 de Julho de 2004. 

Prof. Tomás de Albuquerque Lapa
Orientador



Prof. Luis de la Mora
(examinador interno)



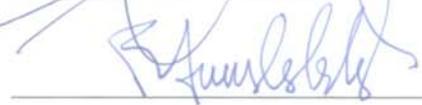
Prof. Cesar Cavalcanti de Oliveira
(examinador interno)



Prof. Edson Leite Ribeiro
(examinador externo/UFPA)



Prof. Francisco de Assis da Costa
(examinador externo/UFPA)



Caixa Postal 7809 – Cidade Universitária – CEP 50732-970 – Recife-PE/Brasil
Tel: XX (81) 2126-8311 – Fax: XX(81) 2126-8772 – E-mail: mdu@ufpe.br

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos especiais ao meu amigo, orientador e comandante desse percurso Professor Tomás Lapa, pela dedicação, empenho e ensinamentos para alcançar os objetivos científicos desta tese.

Agradecimentos ao Professor Luiz Amorim, na condição de co-orientador, pelas contribuições importantes à elaboração da tese.

Agradecimentos ao corpo docente do MDU-UFPE pelas críticas, contribuições e ensinamentos imprescindíveis para construção do trabalho.

Agradecimentos antecipados à banca examinadora pela paciência na leitura desta tese.

Agradecimentos ao pessoal de apoio administrativo deste Programa de Pós-Graduação.

Agradecimentos aos professores Edson Ribeiro e Alberto Souza pelo apoio dado ao trabalho.

Agradecimentos ao corpo docente do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal da Paraíba pelo apoio fundamental ao desenvolvimento da pesquisa e confiança no alcance de nossos objetivos.

Agradecimentos ao pessoal de apoio administrativo do DA-UFPB.

Agradecimentos muito especiais à minha esposa Bel pela paciência e apoio nos momentos de *stress* de doutorando.

Enfim, agradecimentos a todos aqueles que direta ou indiretamente participaram da construção desse percurso.

SUMÁRIO

| | pg |
|--|-----|
| <u>INTRODUÇÃO</u> | 10 |
| <u>CAPÍTULO I</u> – Aspectos Conceituais e Metodológicos..... | 17 |
| I.1- Aporte crítico sobre teorias existentes..... | 17 |
| I.2- Percursos urbanos..... | 27 |
| I.3- Espaços livres..... | 29 |
| I.4- Acessibilidade..... | 30 |
| I.5- Mobilidade..... | 31 |
| I.6- Lógica evolutiva do tecido urbano..... | 33 |
| I.7- Base metodológica..... | 35 |
| <u>CAPÍTULO II</u> – Dinâmica do Espaço Intra-Urbano..... | 42 |
| II.1- Espaço intra-urbano..... | 43 |
| II.1.1- Propriedades intra-urbanas..... | 43 |
| II.1.2- Crescimento e transformações..... | 46 |
| II.2- Localização, centralidade e relações com a formação de territórios..... | 49 |
| II.3- Repercussões sobre a acessibilidade e a mobilidade..... | 57 |
| II.4- Ampliação dos percursos e consolidação das áreas sociais..... | 63 |
| II.5- Impacto da diferenciação sócio-espacial e da fragmentação na ocupação urbana..... | 70 |
| <u>CAPÍTULO III</u> – Referencial Histórico-Espacial da Cidade de João Pessoa | 80 |
| III.1- Espaço geográfico da cidade de João Pessoa..... | 85 |
| III.2- Formação dos primeiros percursos e do traçado urbano..... | 90 |
| III.2.1- Séculos XVII e XVIII..... | 94 |
| III.2.2- De fins do século XVIII a meados do século XIX..... | 97 |
| III.3- Percurso da Avenida Eptácio Pessoa..... | 101 |
| <u>CAPÍTULO IV</u> – Superação de Limites, Crescimento e Combinação/Conflito ao longo do Percurso da Avenida Eptácio Pessoa..... | 103 |
| IV.1- Superação de limites..... | 105 |
| IV.1.1- Primeiro eixo da expansão urbana..... | 105 |
| IV.1.2- Segundo eixo da expansão urbana..... | 143 |
| IV.2- Crescimento urbano..... | 184 |

| | |
|---|-----|
| IV.2.1- A consolidação do crescimento urbano através do bairro da Torre..... | 188 |
| IV.2.2- Forças econômicas e o uso do solo residencial como elemento da organização espacial urbana..... | 191 |
| IV.2.3- O surgimento dos bairros novos..... | 199 |
| IV.2.4- A implantação de infra-estruturas e serviços urbanos..... | 205 |
| IV.2.5- Valor mercadológico da localização espacial urbana..... | 208 |
| IV.2.6- O sonho desenvolvimentista..... | 209 |
| IV.2.7- O modelo americano..... | 212 |
| IV.2.8- Os anos 1960..... | 214 |
| IV.3- Combinação/conflito..... | 230 |
| IV.3.1- Interesses e conflitos..... | 231 |
| IV.3.2- Os anos 1970 e a acentuação de conflitos..... | 232 |
| IV.3.3- Os anos 1980 como ponto de chegada..... | 247 |
| <u>CAPÍTULO V</u> – Resultados da Apropriação do Espaço Intra-Urbano e Implicações Físico-Territoriais..... | 264 |
| V.1- A localização e o valor de uso do espaço intra-urbano..... | 267 |
| V.2- A articulação entre produção, reprodução e apropriação do espaço intra-urbano..... | 269 |
| V.3- As implicações físico-territoriais e a setorização intra-urbana..... | 272 |
| V.4- O bairro de Manaíra, o espaço, a morfologia e a cultura urbana..... | 301 |
| <u>CAPÍTULO VI</u> – Conclusões | 310 |
| <u>BIBLIOGRAFIA</u> | 317 |

RELAÇÃO DE ILUSTRAÇÕES

| Lista de Figuras | pg. |
|--|------------|
| 1- Arranjo de variáveis da tese | 11 |
| 2- Aglomerado urbano de João Pessoa..... | 12 |
| 3- Percurso da avenida Epitácio Pessoa..... | 12 |
| 4- Percurso da avenida Epitácio Pessoa e territórios..... | 13 |
| 5- Base metodológica..... | 39 |
| 6- Cidade de João Pessoa: Avenidas Epitácio Pessoa, Dom Pedro II e territórios..... | 44 |
| 7- Espaço, localização e deslocamento urbano..... | 45 |
| 8- Interação entre forma urbana e os processos sociais..... | 60 |
| 9- Padrões teóricos das áreas sociais..... | 65 |
| 10- Dispersão, fragmentação e compactação..... | 73 |
| 11- Dinâmica de expansão da cidade de João Pessoa..... | 81 |
| 12- Percursos radiais principais de João Pessoa..... | 82 |
| 13- Espaço moldado pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa..... | 83 |
| 14- João Pessoa: Eixos principais de circulação urbana e esquema de Hoyt simplificado..... | 87 |
| 15- Padrão de expansão..... | 89 |
| 16- João Pessoa: padrão de expansão do núcleo histórico..... | 92 |
| 17- Espaço territorial para expansão da cidade de João Pessoa..... | 94 |
| 18- Espaço da cidade de João Pessoa: século XVIII..... | 96 |
| 19- João Pessoa: Evolução urbana de 1585 a 1983..... | 100 |
| 20- Dinâmica estruturadora do percurso da avenida Epitácio Pessoa..... | 105 |
| 21- Eixo nordeste do percurso da avenida Epitácio Pessoa..... | 109 |
| 22- Cidade de João Pessoa: século XIX..... | 114 |
| 23- Estrutura e forma urbana..... | 121 |
| 24- Praça da Independência..... | 124 |
| 25- Esquemas clássicos de segregação residencial..... | 125 |
| 26- Esquemas da dinâmica espacial da segregação..... | 130 |
| 27- Avenida Epitácio Pessoa: 1920..... | 140 |
| 28- Área central de João Pessoa e bairro do Montepio..... | 141 |

| | |
|---|-----|
| 29- Área central: eixos de crescimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 144 |
| 30- Parque Solon de Lucena – 1934..... | 148 |
| 31- Área central: Área de intervenção e modificações urbanas..... | 149 |
| 32- Cidade de João Pessoa: Década de 1920..... | 157 |
| 33- Parque Sólon de Lucena e eixos de expansão urbana..... | 163 |
| 34- Parque Sólon de Lucena e avenida Getúlio Vargas – 1938..... | 164 |
| 35- Elementos urbanos referenciais da Área Central de João Pessoa..... | 165 |
| 36- Setorização e segregação urbana..... | 168 |
| 37- Área Central: sistema viário estruturador principal..... | 174 |
| 38- Avenida Getúlio Vargas e Parque Sólon de Lucena – 1940/1950..... | 178 |
| 39- Praia de Tambaú e Elite-Bar..... | 180 |
| 40- Cidade de João Pessoa e bairro da Torre – 1930..... | 187 |
| 41- Cidade de João Pessoa e bairro da Torre – 1940..... | 190 |
| 42- Cidade de João Pessoa: deslocamento da burguesia / Área Central – avenida Eptácio Pessoa (1940)..... | 197 |
| 43- Espaço dos bairros novos..... | 202 |
| 44- Cidade de João Pessoa antes de 1963..... | 204 |
| 45- Cidade de João Pessoa – 1963..... | 204 |
| 46- Cidade de João Pessoa: avenida Eptácio Pessoa e BR-230..... | 217 |
| 47- Cidade de João Pessoa: percurso da avenida Eptácio Pessoa e os “caminhos do mar”..... | 221 |
| 48- Fronteiras variáveis..... | 226 |
| 49- Cidade de João Pessoa – 1979..... | 238 |
| 50- Parque Sólon de Lucena – 2001..... | 240 |
| 51- Padrões de apropriação do espaço segundo a lógica do movimento intra-urbano.. | 253 |
| 52- Moldura do percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 262 |
| 53- Moldura e espaço produzido pelo percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 263 |
| 54- Configuração urbana por setores de círculo e segregação..... | 273 |
| 55- Cidade de João Pessoa: eixos de circulação, espaço moldado pelo percurso da avenida Eptácio Pessoa e esquema de Hoyt..... | 274 |
| 56- João Pessoa: Espacialização das faixas de renda – 1983..... | 278 |

| | |
|--|-----|
| 57-João Pessoa: Espacialização do preço do solo urbano – 1983..... | 279 |
| 58-João Pessoa: Segregação espacial – renda média – 1983..... | 281 |
| 59-João Pessoa: Segregação espacial – renda alta – 1983..... | 283 |
| 60-João Pessoa: Segregação espacial – renda baixa – 1983..... | 284 |
| 61- Localização de bairros residenciais e teoria de Hoyt..... | 291 |
| 62-João Pessoa: distritos de tráfego e moldura do percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 292 |
| 63-Cidade de João Pessoa e setorização espacial..... | 295 |
| 64-Cidade de João Pessoa: bairros residenciais e indicadores de salubridade ambiental..... | 296 |
| 65-Cidade de João Pessoa: salubridade ambiental e moldura do percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 297 |
| 66-Processo de evolução urbana..... | 310 |

Lista de Quadros e Tabelas

| | |
|---|-----|
| 1- Cidade de João Pessoa / 1850 – 1940: número de habitantes e área urbana..... | 154 |
| 2- Cidade de João Pessoa: bairros antigos – 1979..... | 171 |
| 3- Cidade de João Pessoa – bairros novos..... | 201 |
| 4- Corredores de transportes e características físico-operacionais– 1991..... | 256 |
| 5- Dados sócio-econômicos por distrito de tráfego e percurso da avenida Eptácio Pessoa..... | 293 |
| 6- João Pessoa: indicadores de salubridade ambiental por bairro residencial..... | 296 |

Lista de Gráficos

| | |
|--|-----|
| 1- Custo do transporte coletivo por habitante x população para diferentes formatos de cidades..... | 299 |
| 2- Custo do transporte coletivo por habitante x população nas cidades lineares para diferentes densidades..... | 299 |
| 3- Custo do transporte coletivo por habitante x população nas cidades circulares para diferentes densidades..... | 299 |

RESUMO

O presente trabalho analisa o processo de evolução do tecido urbano, colocando como questão central o efeito de segregação produzido pelos percursos sobre os diferentes assentamentos da cidade, assim como na formação de fronteiras e barreiras urbanas, consideradas sob os pontos de vista físico e social. Para tanto, investiga os estágios evolutivos da expansão urbana, a morfologia, a ocupação e os usos do solo, que definem setores onde concentra-se determinado grupamento social, no âmbito da estruturação do espaço da cidade. O objeto do trabalho é a análise da lógica evolutiva do tecido urbano, através do estudo que articula percursos e processo de evolução urbana. Tal articulação se dá sob a influência de propriedades territoriais e de leis sócio-espaciais, em uma direção da expansão da cidade.

O eixo norteador introduz o percurso da avenida Epitácio Pessoa como o objeto empírico de estudo. O percurso é visto como um instrumento de análise, representativo de um importante vetor da expansão urbana e dos espaços consolidados sob a sua influência direta, na cidade de João Pessoa, capital do Estado da Paraíba. O conceito de percurso, visto não somente como rota usada nos deslocamentos, mas também como mecanismo indicativo da expansão urbana, relaciona-se com a constituição da estrutura urbana, social, econômica e política e com a sua lógica evolutiva, possuindo uma base física formada pelos sistemas urbanos, dentre os quais destaca-se o sistema de acessos aos pontos principais da cidade. Os resultados alcançados mostram que existem forças organizadoras que determinam o surgimento dos percursos, articulando-os com a evolução urbana e evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana. Dessa maneira, os percursos modelam a morfologia urbana. O arranjo de variáveis, desta tese, estabeleceu uma relação entre os aspectos dos percursos, da ocupação, dos usos do solo, da morfologia e das práticas dos grupamentos sociais, demonstrando que os percursos influem na segregação e no distanciamento sócio-espacial da cidade, assim como na formação de barreiras e fronteiras urbanas.

ABSTRACT

The present work analyzes the process of evolution of the urban fabric, placing as central subject the segregation effect produced by the courses on the different establishments of the city, as well as in the formation of borders and urban barriers, considered under the physical and social viewpoints. It investigates the evolutionary stages of the urban expansion, the morphology, the occupation and the land use, that define sections where it concentrates certain social group, concerning the structuring of the space of the city. The object of the work is the analysis of the evolutionary logic of the urban fabric, through the study that articulates courses and process of urban evolution. Such articulation feels under the influence of territorial properties and of social-spatial laws, in a direction of the expansion of the city.

The orienting axis introduces the course of the Epitácio Pessoa Avenue as the empiric object of study. The course is seen as an analysis instrument, representative of an important vector of the urban expansion and of the spaces consolidated under its direct influence, in the city of João Pessoa, capital of the state of Paraíba. The course concept, seen not only as route used in the displacements, but also as indicative mechanism of the urban expansion, links with the constitution of the urban, social, economical and political structures and with your evolutionary logic, possessing a physical base formed by the urban systems, among which it stands out the system of accesses to the main points of the city. The results show that organizing forces that determine the appearance of the courses exist, articulating them with the urban evolution and evidencing relationships between the social-spatial dynamics and the urban form. Thus the courses model the urban morphology. The arrangement of variables established a relationship among the aspects of the courses, of the occupation, of the land uses, of the morphology and of the practices of the social groups, demonstrating that the courses influence on the segregation and in the social-spatial estrangement of the city, as well as in the formation of barriers and urban borders.

INTRODUÇÃO

A presente tese analisa a relação entre percursos e processo de evolução urbana, considerando questões da acessibilidade, da mobilidade e do uso do solo na cidade, levando em conta as interfaces existentes entre as ruas, praças e parques e os eixos da expansão urbana e as suas influências na segregação. Nesse sentido, foi aprofundado o debate sobre os aspectos dinâmicos que englobam a questão espacial, levando em consideração as implicações físicas e sociais sobre a estrutura urbana.

Dentre as cidades reais (Alexander,1965; Sampaio,1999 e Sobreira,2002), onde identificam-se articulações estruturais, caracterizando influências sócio-econômicas, em que a estrutura resultante é um misto de partes naturais (espontâneas) e de partes planejadas, a primeira impressão do conjunto de ruas, praças e demais espaços livres de circulação é desordenada. Comumente, esses elementos morfológicos são percebidos de forma superficial, setorial ou com papel complementar, negligenciando relações com a estruturação física e social subjacente à forma da cidade, apesar de sua essencialidade no processo de evolução urbana. Tendo em vista o caráter biunívoco entre os percursos e o processo de evolução urbana, os fatos produzidos no âmbito dos primeiros geram impactos no segundo e vice-versa. Nessa perspectiva, a abordagem mostra-se limitada, quando não considera questões da estrutura urbana, física e social, ou quando utiliza uma só variável para analisar impactos, por exemplo, sobre o valor do solo.

Da relação entre percursos e evolução urbana, pode-se destacar questões sobre a existência de forças organizadoras, como as forças econômicas, culturais e das práticas dos grupamentos sociais, que articulam os percursos principais e o processo de evolução urbana. Que características têm as relações entre os percursos, a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana? A questão remete a uma outra que investiga se os percursos modelam a morfologia urbana ou se dá o oposto.

Normalmente, o tecido urbano desenvolve-se com base em linhas diferenciadas de acesso e movimento, contribuindo na formação de percursos e vetores de expansão distintos. Os percursos produzidos, no processo de evolução urbana, são comumente vistos como um fator de integração e de aproximação sócio-espacial, representando níveis de

acessibilidade e mobilidade. A partir das relações de causa e efeito entre percursos e morfologia urbana, o interesse recai sobre o efeito produzido pelos percursos na segregação e no distanciamento sócio-espacial na cidade, assim como na formação de fronteiras e barreiras urbanas.

A análise do problema central ressalta características específicas da organização do espaço *intra-urbano*, diferenciado das dinâmicas interurbanas, destacando o poder estruturador dos deslocamentos e de segregação das classes sociais mais abastadas. No Capítulo I, é apresentada a crítica sobre teorias existentes, relacionadas com o aspecto da segregação, revendo questões, no domínio da acessibilidade e da mobilidade e suas relações com a ocupação e o uso do solo urbano. O trabalho posiciona-se por uma análise estrutural da relação entre os percursos e o processo de evolução urbana, admitindo a existência de estágios evolutivos articulados, influenciados por propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

O fio condutor da tese define um arranjo de variáveis que relaciona aspectos da morfologia (espaços livres), da ocupação (localização urbana), do uso do solo e das práticas dos grupamentos sociais, de modo a estabelecer o grau de segregação determinado pelos percursos (FIG.1). Procura identificar a lógica evolutiva da cidade, as permanências ou rupturas, físicas e sociais, considerando um período de tempo de longa duração.

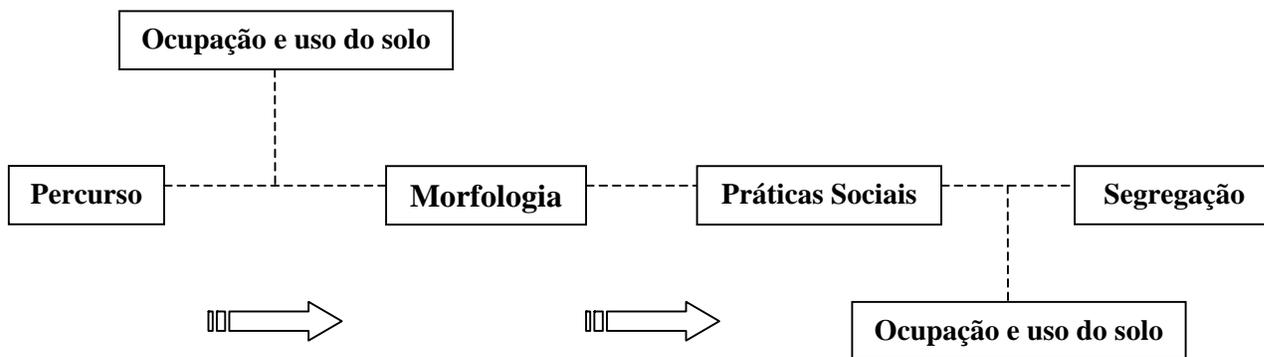


FIGURA 1 - Arranjo de variáveis da tese

– **Objeto empírico de estudo: Recortes espacial e temporal**

O objeto empírico de pesquisa é delimitado através da identificação de um setor-chave na dinâmica da cidade de João Pessoa, Capital do Estado da Paraíba, onde destaca-se um percurso com fortes referências histórico-espaciais relativas aos elementos da morfologia, ao uso do solo e às práticas sociais (FIG.2 e 3).

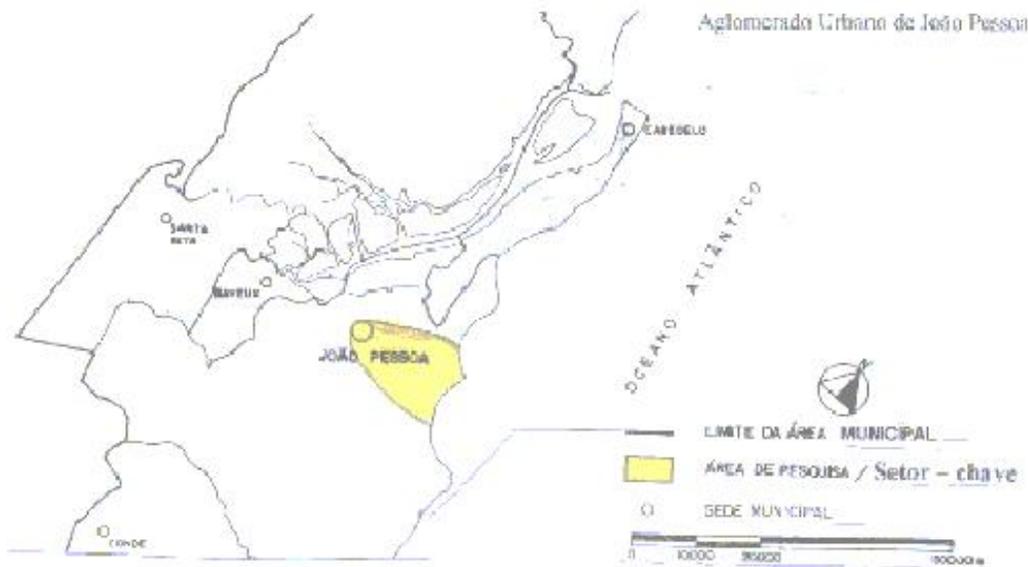


FIGURA 2: Aglomerado urbano de João Pessoa

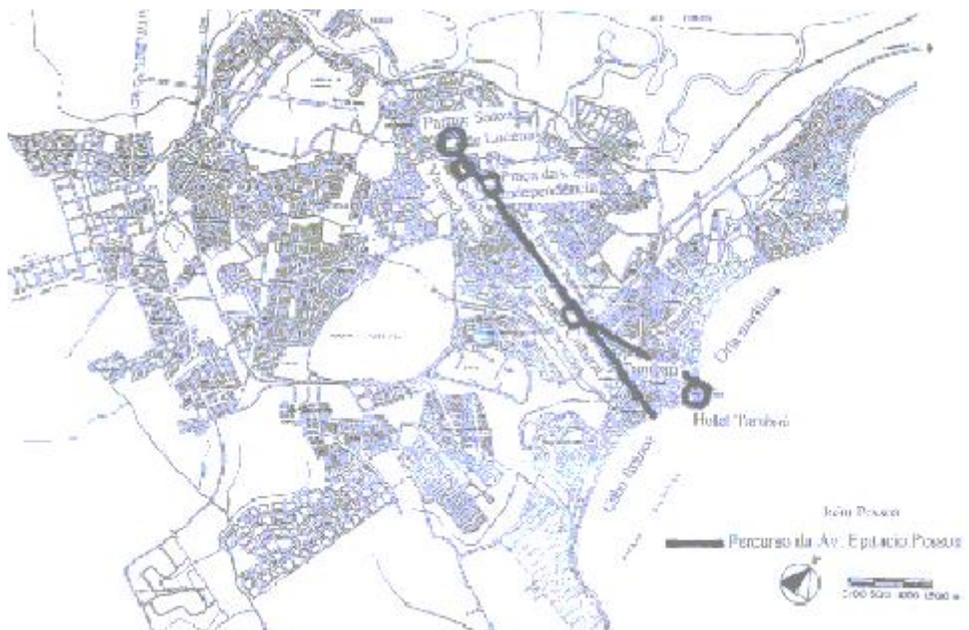


FIGURA 3: Percurso da avenida Epitácio Pessoa

O percurso da avenida Epitácio Pessoa, aplicado como um instrumento de análise à lógica evolutiva da cidade, envolve aspectos territoriais como a acessibilidade e a mobilidade. Nesse campo, busca esclarecer inquietações que se relacionam com os processos de expansão e de transformação do espaço da cidade de João Pessoa, sob um prisma físico e social. No que tange à ocupação e ao uso do espaço, os processos de expansão e transformação apresentam rebatimentos na forma espacial urbana, vinculados aos processos sociais e às dinâmicas da acessibilidade e da mobilidade na cidade. O percurso, que é uma trajetória carregada de sentido social, político, econômico, entre outros, é também a resultante da interação de ações e projetos e do jogo de interesses dos atores que interferem sobre a formação e a transformação do tecido urbano (FIG.4).

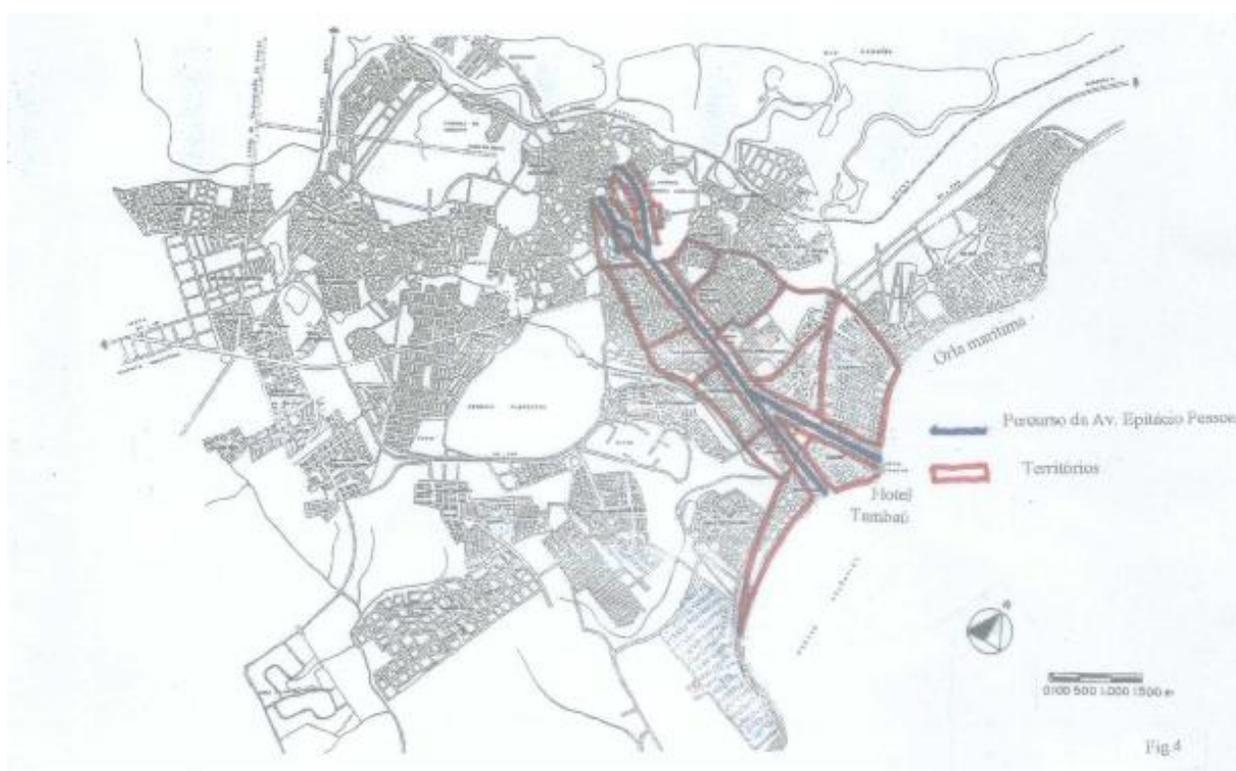


FIGURA 4: Percurso da Avenida Epitácio Pessoa e Territórios

Considera-se a lógica de evolução urbana de João Pessoa como um dado fundamental que permite a articulação dos fatos históricos específicos do objeto empírico de pesquisa, investigando sua dinâmica sócio-espacial. Para Jean Piaget, citado em Rossi (1998), “conhecer um objeto consiste em construí-lo e reconstruí-lo”. Dessa forma, o objeto

da pesquisa foi construído através da reflexão crítica sobre o campo disciplinar e a temática do trabalho, relacionada com aspectos da acessibilidade, da mobilidade, da ocupação e do uso do solo, da morfologia e das práticas sociais urbanas. Além disso, os fatos históricos foram analisados segundo uma periodização dos principais momentos da lógica evolutiva e dos percursos, no espaço urbano de João Pessoa. A pesquisa conduz ao aprofundamento científico das análises desenvolvidas para a obtenção do Mestrado (MDU-UFPE,1997), quando foram investigadas as relações existentes entre o sistema de transporte e os usos do solo urbano, no corredor da avenida Dom Pedro II, que desenha uma verdadeira excrescência urbana, na direção sudeste (Lapa,1995)¹.

A investigação cobre a evolução urbana, desde meados do século XIX até princípios da década de 1980. De modo destacado, o percurso da avenida Epitácio Pessoa influenciou no modelo de expansão e na morfologia urbana, definindo tanto o sistema linear² e os fluxos que interligaram a área central à orla marítima da cidade quanto dinâmicas sociais peculiares. Dessa maneira, são analisadas questões urbanas, focalizando tanto o aspecto físico-territorial do espaço quanto os aspectos social, cultural e simbólico, de referência identitária e territorial (Raffestin, 1986; Le Berre, 1992 e Haesbaert, 1997). As questões da mobilidade e da acessibilidade são tratadas como uma maneira de reconstituir a história do cotidiano da cidade, através de seus percursos, vistos como elementos representativos da expansão urbana, que podem se destacar no espaço e definir sistemas de acesso estratégicos para o reconhecimento da mobilidade, da produção do espaço da cidade e da morfologia urbana.

O trabalho busca um entendimento holístico do espaço urbano, desde perspectivas complementares e indispensáveis. Segundo Lepetit (2001), a interdisciplinaridade é uma forma variável que as relações entre práticas científicas especializadas assumem, podendo-se identificar elementos relacionados de sua história. A temática, dizendo respeito a questões essenciais da dinâmica da cidade e do próprio comportamento humano, aponta para uma leitura diferenciada do processo de evolução urbana. Possibilita a percepção da

¹ “Uma Análise da Relação Transporte – Uso do Solo em Vetores Fragmentados de Expansão Urbana: Estudo do Caso do Corredor da Avenida Dom Pedro II em João Pessoa-PB” (Silveira, J.A R. Dissertação de Mestrado, MDU/UFPE,1997) e “Percursos, Estrutura Espacial e a Totalidade da Cidade” (Silveira, J A R. e Lapa, T.A , ANPUR,2000).

² Por sistema linear deve-se entender o conjunto de acessos principais da cidade, que asseguram a dinâmica da mobilidade e os fluxos que caracterizam o sistema de transportes urbanos.

articulação existente entre a acessibilidade, a mobilidade, o uso do solo e as práticas dos grupamentos sociais e de suas influências na produção do espaço e na morfologia urbana, identificando interfaces que estão além do funcional entre esses domínios.

As contribuições teóricas e analíticas da tese orientam-se para as seguintes direções: extrair da visão tradicional da acessibilidade um instrumento para organizar e analisar a articulação entre percursos e processo de evolução urbana, sob os pontos de vista físico e social; identificar os estágios de evolução urbana de forma articulada, baseados em percursos e focalizar as relações de causa e efeito entre percursos e morfologia urbana. Esses pontos associam questões amplas da acessibilidade, da mobilidade, dos espaços livres e da localização urbana à dinâmica da segregação sócio-espacial na cidade. A identificação de estágios contribuiu para o aprofundamento da análise da articulação entre o percurso da avenida Epitácio Pessoa e a ocupação urbana. Paralelamente ao objetivo de investigar a lógica de evolução urbana e suas influências na cidade, como um todo, o interesse volta-se também para debater o papel do uso do solo na relação entre percurso e morfologia urbana.

– **Estruturação do trabalho**

A pesquisa é estruturada a partir da idéia de que os percursos prestam-se a descrever a lógica de evolução urbana, em consequência da relação dialética com a ocupação e o uso do solo urbano. O Capítulo I contém o aporte crítico sobre teorias existentes, relacionadas com o ponto central do debate. São enfocados também o conceito de percurso, aspectos da lógica evolutiva do tecido urbano, das propriedades territoriais e das leis sócio-espaciais, através das quais se dá a articulação entre os percursos e o processo de evolução urbana. Além disso, descreve o esquema analítico empregado na pesquisa, estabelecendo as relações entre a questão central, o aporte crítico, a metodologia e a fundamentação teórica. O Capítulo II apresenta uma revisão crítica da organização interna da cidade, as principais questões, categorias espaciais, processos e atributos que emergem das médias e grandes cidades contemporâneas, considerando as variáveis principais, os percursos e a formação de territórios. Procura destacar também o que é estrutural no espaço intra-urbano e o que influi sobre a totalidade da cidade. O Capítulo III mostra o referencial histórico-espacial da cidade de João Pessoa, estabelecendo relações entre percursos e morfologia urbana, no período compreendido entre a fundação da cidade e meados do século XIX. Este Capítulo

enfoca aspectos tanto da configuração das linhas-eixo definidas pelos percursos principais, quanto aspectos relativos à acessibilidade espacial, aos usos do solo e à morfologia urbana. No final, introduz o percurso da avenida Eptácio Pessoa e suas características gerais.

No Capítulo IV é aplicado o esquema analítico do trabalho, a partir das idéias de Castex e Panerai (1980,1986) sobre a lógica evolutiva do tecido urbano, ao longo do percurso da avenida Eptácio Pessoa, em três estágios: *superação de limites*, no período compreendido entre meados do século XIX e 1930; *crescimento urbano*, a partir do centro da cidade, em direção à orla marítima, no período entre 1930 e 1970 e, *combinações e conflitos* sócio-espaciais, no período compreendido entre 1970 e 1980. O Capítulo V aborda as implicações físico-territoriais e da evolução sócio-espacial dos usos do solo e apropriação do espaço urbano, mostrando os resultados dos estágios de evolução urbana e analisando a dinâmica do processo de segregação, ao longo do percurso da avenida Eptácio Pessoa. O Capítulo VI apresenta a síntese final do trabalho e as respostas às questões enunciadas, explicitando os resultados obtidos, seu alcance e finalidades.

CAPÍTULO I

ASPECTOS CONCEITUAIS E METODOLÓGICOS

Este Capítulo apresenta o aporte crítico sobre teorias existentes, relacionando percursos e evolução urbana. Desenvolve o conceito de percurso e os aspectos a ele diretamente relacionados, como os espaços livres, a acessibilidade e a mobilidade, abordando a lógica evolutiva do tecido urbano, as propriedades territoriais e as leis sócio-espaciais, através das quais se dá a relação entre percursos e processo de evolução urbana. Ao final, descreve a base metodológica, a partir do aporte crítico.

I.1 - Aporte crítico sobre teorias existentes

As teorias existentes não oferecem uma visão aprofundada sobre as relações entre os espaços livres, a acessibilidade, a mobilidade e a evolução urbana e suas influências na segregação e na formação de barreiras e fronteiras, sob os pontos de vista físico e social. Tal limitação se dá pela desconsideração de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que articulam percursos e processo de evolução urbana e evidenciam relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana. Diante disso, as teorias existentes são incapazes de indicar um arranjo de variáveis, que demonstre que os percursos influem na segregação.

Os estudos que envolvem a acessibilidade e a mobilidade tradicionalmente são influenciados pelo positivismo, com condutas ortodoxas, modelos matemáticos abstratos e leis da física que, em muitos casos, se afastam da realidade. Não deixando de reconhecer a importância das ferramentas tradicionais do transporte, em considerável número de casos, a análise é centrada em aspectos quantitativos, funcionalistas ou economicistas. São abordagens parciais, calcadas sobre variáveis passíveis de quantificação, ou centradas numa só variável, normalmente relacionada ao uso do solo. Alguns estudos são excessivamente físico-espacialistas, ou estruturalistas, outros minimizam a importância da questão espacial, outros centram-se em questões superficiais da paisagem e da imagem da cidade, não captando a realidade e a lógica da estrutura urbana, física e social. De modo geral, mostram estudos localizados, setoriais e limitados, no tempo e no espaço. Outros estudos, que

abordam as redes urbanas, estudam conjuntos de cidades e questões interurbanas e regionais, extrapolando a dinâmica do espaço urbano.

Pode-se destacar estudos que forneceram bases teóricas à análise científica sobre a questão urbana. Engels e Marx, estudando o capitalismo na organização da sociedade, desenvolveram conceitos seminais para análise estrutural da evolução do espaço urbano, a exemplo das questões da terra. Na sociologia, Weber (1905) buscou entender o que de específico têm as cidades, a partir de teorias macro-sociais. Na França, ao nível do espaço intra-urbano, Le Bret abordou, no pós-guerra, a estruturação do espaço interno da cidade, como a organização em pólos de serviços hierarquizados, uma extensão da teoria dos “lugares centrais” de Christaller (1933).

As teorias sobre a organização da cidade, que procuravam analisar a evolução urbana, considerando questões concernentes à acessibilidade, à mobilidade e aos percursos, datam das primeiras décadas do século XX e generalizavam características comuns da estrutura urbana, em certo nível de abstração. Buscavam explicar simplificada e a expansão das cidades norte-americanas, através de “leis universais”, identificando paradigmas da estruturação do espaço urbano. São as teorias da expansão por zonas concêntricas (Burgess, 1924), da expansão setorial (Hoyt, 1939) e da expansão multicêntrica (Harris e Ullman, 1945), que negligenciavam variáveis do processo de evolução urbana, como variáveis morfológicas e das práticas e culturas dos grupamentos sociais, limitando a visão da segregação. Identificavam-se basicamente com um dos enfoques do “paradigma do equilíbrio”, o *ecológico*, essencialmente descritivo. Nesses modelos, estava implícita a noção de mobilidade residencial. O enfoque *neoclássico*, por sua vez, tratava a estrutura residencial tanto em termos econômicos (Alonso, 1964) quanto não-econômicos (Chapin e Weiss, 1962), procurando identificar os processos determinantes da estruturação do espaço urbano e focalizando o comportamento dos indivíduos, firmas e instituições públicas, vistas como unidades decisórias. A teoria neoclássica tem dificuldade de introduzir os conceitos de espaço e de tempo na análise econômica. Destaque-se, no entanto, propostas básicas de Von Thunen (1926), que abordaram o papel da acessibilidade derivada dos sistemas de

transporte na estruturação do espaço, acrescidas das derivações atuais dessa teoria, para análise da melhor posição de uma empresa ou de um morador no território.³

O enfoque ecológico evidenciava a questão da localização residencial urbana, como expressão de forças subculturais, bióticas e impessoais, operando na sociedade como um todo. Enfatizava a competição, a dominação e a invasão e sucessão de segmentos sociais na cidade. A Escola de Chicago, nos anos 1920, enfocou a estrutura interna das cidades, com uma abordagem acerca dos ambientes físico e social e da ecologia humana. O termo ecologia humana, usado pela primeira vez pelos sociólogos Park e Burgess, em 1921, era uma tentativa de estabelecer uma relação entre os grupamentos humanos e o meio ambiente. Os urbanistas de Chicago dedicaram-se a descrições das transformações mais de caráter espacial que social, desenvolvendo modelos descritivos, sem preocupação com a identificação das causas das transformações intra-urbanas. Embora apresentassem pontos úteis à análise interna da cidade, as teorias da Escola de Chicago mostravam limitações: são espacialistas, apresentando modelos universais, espaços setorizados e homogêneos, desconsiderando variáveis da dinâmica social, da localização⁴ e das propriedades territoriais urbanas, negligenciando questões amplas da acessibilidade, da mobilidade e da cultura urbana, ou propondo modelos sob influências economicistas ou de origem positivista. Mesmo procurando abordar questões sociais, grande parte dos estudos conduz a uma interpretação superficial e estática da expansão da cidade, distanciando-se da realidade e de particularidades da estrutura urbana, como as que dizem respeito às relações entre dinâmica sócio-espacial e forma urbana. Sua vinculação com o contexto norte-americano levava-os a tratar o mercado como único processo de alocação de recursos na sociedade. A visão simplista da sociedade, reflexo de condições em Chicago, à época, resulta em limitações, traduzidas pela não identificação de variáveis que demonstrassem a dinâmica da segregação, abordada naqueles modelos.

Expondo deficiências conceituais e inabilidade para explicar o processo de estruturação do espaço, a descrição ecológica limitava-se pela incapacidade de identificar os reais processos subjacentes à forma urbana. O enfoque, falho na identificação detalhada

³ Cerdá (1867) também foi um dos primeiros a discernir relações entre a acessibilidade, a mobilidade e o espaço urbano, ao fazer das técnicas de transporte “o motor da história espacial das cidades”, revolucionada pela invenção da estrada de ferro e a utilização da eletricidade.

⁴ Entendendo-se uma analogia dos grupamentos humanos e suas estratégias de sobrevivência no espaço com o meio natural.

das variáveis explanatórias, que estão por trás dos padrões espaciais urbanos descritos, sugere incursões às forças sócio-econômicas, tecnológicas e institucionais, que moldam a estrutura espacial da cidade. No que diz respeito ao contexto urbano latino-americano, existem evidências conflitantes nos estudos, quanto a questões do centro, da periferia e da localização de segmentos sociais, relacionadas à segregação. Os modelos neoclássicos limitavam-se pelo rigor e irrealismo explicativo das premissas, resultantes da economia neoclássica. Nos dois casos, a mesma limitação: o processo de estruturação espacial (localização e alocação) visto como mera questão de competência (ecologistas), ou otimização do comportamento econômico de indivíduos (neoclássicos), simplificando a evolução urbana e a natureza da ação do indivíduo, reduzida à competição econômica impessoal.

A sociologia urbana dedicou-se ainda ao estudo de comunidades urbanas específicas, mas as visões de conjunto falharam, pois não apontavam explicações que interligassem as análises das questões sociais ao nível urbano.

Homer Hoyt (1939) sugeriu que a estrutura e a expansão urbana ocorriam por setores espaciais, que se desenvolviam radialmente da área central para a periferia da cidade, ao longo das vias de transporte, onde a resistência econômica é menor, atravessando as zonas concêntricas de Burgess (1924). Guardando-se suas limitações, não superestimando sua finalidade e alcance, o modelo de Hoyt pode ser útil como referencial ilustrativo do processo de evolução urbana, aproximando-se de algumas características da cidade de João Pessoa e do objeto empírico de pesquisa, como a radialidade da expansão urbana, o padrão de concentração de grupamentos sociais, em diferentes áreas da cidade, e a lógica de expansão do objeto empírico. O modelo é abordado com maior profundidade no Capítulo V.

Até a década de 1960, uma considerável parte da literatura produzida, enfocando o espaço, a forma urbana e aspectos da acessibilidade, preocupava-se com a estrutura interna das cidades⁵ e limitava-se à historicidade urbana, enfatizando espaços isolados, aspectos tipológicos e arquitetônicos de edifícios e identificando componentes históricos nos planos

⁵ No âmbito de elementos da estrutura física, parte da estrutura urbana, que possui especificidades com determinações e momentos intimamente ligados àquilo que se denomina de “estrutura interna” da cidade, articulada às necessidades básicas de produção e reprodução, que possui ligações com a formação de barreiras urbanas, em seus vários níveis (A H.L.Sampaio, 1999).

físicos das cidades. Esse enfoque mostra-se parcial ao focalizar predominantemente aspectos físicos, negligenciando questões relacionadas à dinâmica da estrutura urbana.

Barat (1978), Hutchinson (1979) e Bruton (1979) abordaram as relações entre a acessibilidade e questões da estrutura urbana, com modelos tradicionais de transporte e do uso do solo, que utilizam conceitos desenvolvidos em outras áreas do conhecimento, limitando a base teórica e as variáveis a serem consideradas. A relação entre esses termos resumir-se-ia consideravelmente em leis ou unidades matemáticas de aproximação. Centrando em questões setoriais, econômicas, funcionais e hierárquicas, esses autores reconhecem também que a relação entre a acessibilidade e a mobilidade e a questão espacial tem o caráter biunívoco, como observado ao longo do percurso da avenida Epiácio Pessoa, onde ações nas primeiras provocam repercussões na segunda e vice-versa mas, o exame das influências concentra-se numa só variável, normalmente relacionada com o uso do solo. Dessa forma, a análise mostra-se parcial ao desconsiderar outras variáveis importantes da estrutura urbana e da sua lógica interna, segmentando a realidade. Farret (1984) também analisou as relações entre a acessibilidade e a estrutura urbana. Embora tenha considerado as dimensões espacial, econômica, ambiental e social, o autor desprezou variáveis como o sítio geográfico, a localização e as práticas sociais, compondo um quadro insuficiente para analisar, em profundidade, a expansão urbana.

Em seus estudos teóricos, Lynch (1960), Apleyard (1964), Bacon (1974), Boaga (1977), Cullen (1983), Castex, DePaule e Panerai (1980, 1986) e Kolsdorf (1984, 1990) desenvolveram métodos que levaram em conta as relações entre espaços, vias e deslocamentos, a percepção da imagem e da paisagem da cidade e a morfologia urbana. Considerando percursos urbanos e determinados locais, abordaram a fisionomia de cidades, o papel da paisagem urbana e a morfologia, através de técnicas de análise da imagem e do espaço urbano, embora não tenham apresentado uma visão aprofundada da acessibilidade e da mobilidade.

Como autor do título mais influente da aplicação de estudos da percepção ambiental para o desenho urbano, Lynch (1960) formou sua base teórica defendendo as qualidades que fundamentam a formação de uma imagem mental clara nos usuários, identificando elementos na conformação de imagens mentais: percursos, nós, limites, distritos e marcos. Cullen (1983) apresentou o mais importante título sobre a análise visual da cidade,

mostrando a paisagem urbana esteticamente, compreendida a partir de sentimentos no observador, numa percepção vista como uma sucessão de quadros visuais, destacando qualidades físico-espaciais. Apoiadas em percursos urbanos, essas pesquisas inscreveram-se numa visão de desenho urbano, como definida por Del Rio (1990), relacionando os percursos a canais referenciais, ao longo dos quais o observador se movimenta. Constituem elementos importantes em sua área de estudo, componentes da estrutura da cidade na mente dos observadores; ao longo dos percursos arranjam-se os demais elementos. Úteis em seu campo de pesquisa, mostram-se superficiais, localizados e limitados, no tempo e no espaço, para abordagens sobre a dinâmica da estrutura urbana e sobre a articulação entre percursos e processo de evolução urbana. Holanda (1985) estudou a questão, do ponto de vista da apropriação e uso do solo, a partir das relações entre os espaços públicos e privados, na sua dimensão morfológica, apontando “diferenças estruturais” entre a “cidade tradicional” e a “cidade de concepção modernista”.

Castex e Panerai (1980,1986) preocuparam-se com a “dimensão física da cidade (...) essa lógica dos espaços que é contida na expressão *tecido urbano* e onde o lote constitui um elemento determinante”. Para os autores, a organização espacial é sempre vista como determinada e determinante das relações sociais, centrando a crítica no período do urbanismo com o sentido modernista do termo. Representa uma contribuição da escola francesa, no campo da evolução urbana, da morfologia e dos significados da cidade, sobre processos e elementos da formação da estrutura urbana, discutindo elementos metodológicos para a análise urbana. Os autores criticaram paradigmas e buscaram compreender a cidade “recuperando as bases da análise estrutural; da leitura da cidade como uma organização, de demonstrar a sua lógica, de descrever sua estrutura formal” (Castex e Panerai,1980,1986). Os esquemas analíticos de Castex e Panerai, das lógicas evolutivas de um tecido urbano, identificam três estágios de expansão da cidade: *superação de limites, crescimento, combinação/conflito*. O estudo apresenta limitações, especialmente no que concerne à predominância do enfoque físico-espacial, negligenciando questões das práticas sociais, da localização, das propriedades e leis sócio-espaciais, que influem no processo de evolução e constituição da estrutura urbana. Além disso, a abordagem é feita ora com base na visão tradicional da evolução urbana, em forma de mancha ou de malha, que pode levar a uma análise desorganizada do processo, ora com análises morfológicas

localizadas da transformação de quarteirões, limitadas para a análise do processo de evolução urbana.

Hillier (1993), ao desenvolver o método da Sintaxe Espacial, sustentou que propriedades primárias da malha urbana privilegiam determinados espaços em detrimento de outros, sendo capaz de orientar os deslocamentos e hierarquizar percursos. Adota o conceito de “movimento natural”, produzido pela configuração física, considerando apenas uma variável, o espaço público. Qualifica o sistema viário como determinante na estrutura urbana, atribuindo-lhe a propriedade de gerar e canalizar os movimentos de pedestres e determinar a distribuição dos espaços e a localização de atividades, negligenciando outras variáveis componentes da dinâmica estrutural da cidade. Pode-se dizer que propriedades territoriais privilegiam os espaços do percurso da avenida Eptácio Pessoa, orientando e hierarquizando deslocamentos. De maneira análoga, o sistema de vias do percurso contribuiu na distribuição de espaços e localizações, influenciando na segregação e na formação de barreiras e fronteiras urbanas. Alguns estudos utilizaram-se de refinamentos desse método para analisar o ambiente urbano, seja pela incorporação de novas variáveis (Aguar, 1991), seja pela comparação com outros aspectos comportamentais (Teklenburg, 1992).

Souza e Cabral (1996) também estudaram os percursos, procurando analisar a evolução urbana, a dinâmica de seus assentamentos e a segregação. Nessa abordagem, os percursos urbanos são vistos como modalidade de exercício de evolução urbana, relacionados com o processo de percepção espontânea dos lugares pelos indivíduos, organizando uma seqüência de espaços significativos, a partir dos deslocamentos do observador, através da cidade e de sua evolução no tempo. Constituindo um dos estudos que se aproximam da realidade da cidade, entretanto, não esclarece qual a lógica e quais as propriedades territoriais e leis sócio-espaciais que regem os percursos e o processo de evolução urbana. Tampouco trata das relações entre percursos, morfologia e localização urbana e se ocorre a formação de limites físico-territoriais no processo, assim como não aprofunda a questão dos estágios de evolução urbana e a formação de fronteiras e barreiras na cidade.

Outros estudos, que relacionam percursos e espaço urbano, fazem uma abordagem regional, extrapolando o espaço urbano, utilizando uma análise geográfica, economicista e funcional. Algumas pesquisas, que estudam as redes e os territórios urbanos, seguem

orientação semelhante, muitas vezes, negligenciando as características do espaço físico da cidade, as variáveis urbanas e a lógica evolutiva do tecido urbano.

Diversas culturas estabeleceram, ao longo do tempo, roteiros, percursos e registros de orientação, voltados a variadas atividades humanas, desembocando num mapa ou planta. As experiências de análise do espaço, baseadas em percursos urbanos, inscreveram-se numa visão de “desenho urbano, como campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população, através de suas vivências, percepções e ações cotidianas”. (Del Rio, 1990).

A aplicação dos percursos a pesquisas multidisciplinares, sobre questões urbanas, tem sido comumente desenvolvida no estudo de espaços específicos, com o objetivo de: 1) Conhecer especificidades da estrutura morfológica e sua percepção em áreas urbanas; 2) Aproximar pesquisadores e estudantes, de diversas formações, a áreas da cidade sob estudo, desenvolvendo exercícios destinados à formação de uma base empírica e sensorial, complementar aos estudos teóricos e, 3) Estabelecer contato com o espaço urbano, em nível local, enquanto marco social e de apropriação.

Svensson (1980; In: Souza e Cabral, 1996), em seu trabalho sobre a organização do curso de Arquitetura da Universidade de Angola, propôs a utilização de percursos urbanos, como primeira atividade do curso, expondo as razões: “(...) Um dos pontos centrais da Teoria do Conhecimento é a constatação de que nossas sensações e nossa consciência nada mais são que a imagem do mundo exterior ao pensamento, donde se concebe que a representação não pode existir independente daquilo que a representa. O sensorial e o empírico representam um primeiro momento do conhecimento. A não ser através dos sentidos, não há e não pode haver nenhum caminho que permita ao homem conhecer o mundo exterior a seu pensamento. A observação e a participação constituem assim o primeiro momento do processo de conhecimento. Constituem o momento de eclosão de um rico processo de comparações e modificações contínuas de nossas representações, em interação com a memória do já vivenciado, com a nossa prática pessoal a respeito, ligada à prática de toda a sociedade ao longo do tempo (...)”. Acrescenta ainda que: “(...) para conhecer o fenômeno da Arquitetura é indispensável levar os alunos num primeiro

momento a utilizarem-se a si mesmos para sentirem e participarem *in loco* da interação concreta dos lugares, onde a vida se desenvolve e cuja manifestação maior é a cidade (...)”.

A compreensão da lógica de uma cidade não é a simples catalogação e leitura de imagens, mas também a observação de padrões que estão nas similaridades e nas diferenças. Além de se estudar os elementos em si, sua forma, sua estética, deve-se interessar pelas relações dos elementos entre si, propriedades e leis que os regem. Dessa maneira, as formas passam a fazer mais sentido e as aparentes contradições ou aleatoriedades convertem-se em lógica, muitas vezes menos explícitas. Uma lógica não muito clara, se observada em um único objeto ou estágio de evolução urbana, pode se apresentar mais visível se estudada comparativamente, em estágios evolutivos, ao longo do espaço e do tempo.

Trabalhos publicados na Universidade de Oxford (Garcia & Rimoch, Oxford Town Trail: Urban Places, 1978) e de Cambridge (MacDowdy, Cambridge Town Trail, 1975), reconheceram espaços urbanos específicos sobre essas cidades, utilizando a idéia de percursos urbanos, com resultados limitados, no tempo e no espaço. As afirmações dos autores, conquanto referidas à área de Arquitetura e Desenho Urbano, são generalizáveis aos demais campos de estudo que envolvem o Planejamento Urbano.

Outra experiência com percursos é encontrada em Caniggia e Maffei (1981), que desenvolveram os conceitos de percurso matriz e matriz elementar. Entende-se por matriz elementar o limite tomado como momento inicial, promotora de um processo generativo e tipológico, por sua virtude de poder ser reconhecido como necessário momento de passagem para a formação de tipos sucessivos. A matriz e o limite podem ser reconhecidos nos espaços dos núcleos históricos das cidades. Associado a esta, o percurso matriz emerge como estruturador dos espaços de destinação coletiva, associado aos primeiros eixos de expansão urbana. Este percurso, que por definição é pré-existente ao próprio uso de edificações, em suas margens, tem um só andamento, retilíneo, para fazer mais curto o trajeto, a exceção da necessidade de superar obstáculos (Caniggia & Maffei, 1981). Segundo Amorim (1998), “(...) Na esteira dos movimentos urbanos, a matriz elementar se forma como nó aglutinador e mediador das relações sociais. (...)”. Esses conceitos apóiam uma técnica de leitura do espaço urbano tendo como escopo essencial compreender, além de uma aparente casualidade, o sistema de consonância que permite objetos heterogêneos

conviverem e construir uma certa unidade (Caniggia & Maffei,1981). A trama de uma cidade se tece a partir de fios díspares, atuando simultaneamente diversos aspectos de forma, de dimensão e de função (Amorim, 1997).

Pode-se fazer uma associação com o objeto empírico de estudo e perceber o núcleo central de João Pessoa como matriz elementar, limite tomado como momento inicial de um processo generativo, como estágio para transformações e formação de espaços sucessivos. Considerando espaço e tempo, o percurso da avenida Epitácio Pessoa pode ser visto como percurso matriz, especialmente no estágio de superação de limites, como estruturador de espaços de destinação coletiva, influente na segregação. O trabalho de Caniggia & Maffei permite, através do exame do processo tipológico que constrói a cidade, reconhecer, no construto existente, os termos intermediários entre o produto atual e sua matriz elementar, entendendo-os como momentos de um processo formativo. Destacam-se no modelo o enfoque físico-espacial, morfológico e tipológico de elementos, no processo de evolução urbana.

Castells (1983) e Villaça (1998) abordaram o espaço intra-urbano, a sua evolução, a acessibilidade e a mobilidade, respondendo, em parte, às questões da dinâmica da segregação, da setorização e da formação de barreiras e fronteiras urbanas.

Os estudos abordados negligenciam a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que evidenciam relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana, na lógica evolutiva da cidade. Não estabelecem arranjo de variáveis suficiente, que demonstre que a acessibilidade e a mobilidade influem na segregação e na formação de barreiras e fronteiras urbanas.

De modo geral, os estudos sobre questões relativas à acessibilidade e ao processo de evolução urbana não se inserem em um processo histórico, de médio e longo prazo, nos sentidos físico e social; não oferecem instrumental elucidador da evolução urbana, ao desconsiderar a localização e aspectos morfológicos relacionados, do sítio geográfico, dos espaços livres, do solo e seu parcelamento, das vias e movimentos urbanos e do potencial da linha, relativamente contínua, descrita pelo movimento, não captando a lógica dos estágios de expansão do tecido urbano, baseada em linhas evolutivas, no espaço e no tempo.

No estudo da evolução urbana, a tendência comum é tratá-la sem que se utilize um instrumento capaz de organizar para análise os fatos urbanos dispersos, em uma linha evolutiva lógica, no espaço e no tempo. Os percursos urbanos são aplicados como instrumento de análise das questões da mobilidade e da acessibilidade, relacionando-os à questão espacial e social. São utilizados como uma linha ordenadora dos fatos urbanos, conduzindo a uma análise estrutural e aprofundada da evolução urbana e de suas propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

I.2- Percursos urbanos

Os percursos podem ser vistos como rotas, usadas nos deslocamentos das pessoas na cidade, utilizando espaços livres e formando uma trajetória. Constituem uma linha no espaço e no tempo, descrita pelo movimento que define a direção de fluxos de deslocamento e circulação, podendo destacar certos vetores de expansão intra-urbana. Implicam igualmente num sentido social, relacionado aos deslocamentos e práticas de um dado grupamento humano, em uma direção de crescimento da cidade. O sentido social engloba as diferentes rotinas das classes sociais, no espaço e no tempo, envolvendo questões da cultura, dos significados, interesses, códigos e práticas sociais cotidianas, no processo das transformações urbanas. As práticas sociais relacionam-se com os trajetos, hábitos e culturas típicas dos grupos sociais, em função da localização, renda e modo de transporte urbano. A linha definida pelo percurso articula-se com os espaços livres e com a evolução urbana, relacionando-se com os deslocamentos e as práticas das redes sociais na cidade. De modo geral, admite-se que de 20% a 30% do uso do solo na cidade é destinado à circulação urbana, percentual, em grande parte, relacionado à utilização do transporte individual motorizado.

As rotas ou trajetos urbanos correspondem aos movimentos cotidianos, definidos pelos deslocamentos típicos, no espaço, dos diferentes grupos sociais, no atendimento de suas rotinas e atividades na cidade, formando a trajetória, associada especialmente ao conjunto de vias e trechos de via, que são usados na circulação urbana. A linha definida é caracterizada pela relativa continuidade espacial, podendo prestar-se como instrumento de

organização e análise de fatos físicos e sociais, articulando períodos de expansão urbana, numa direção de crescimento da cidade.⁶

Associado a uma idéia orientadora, baseada em elementos lineares no espaço (vias, itinerários de transportes públicos, caminhos históricos tradicionais, margens de rios, áreas de influência de faixas de domínio, orlas), os percursos abrigam e expressam fluxos essenciais e movimentos de pessoas, influenciando na lógica evolutiva e no partido espacial urbano. Dessa maneira, são instrumentos de análise, mostrando que existem forças organizadoras que determinam o seu surgimento, articulando-os com a evolução urbana e evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana. O percurso pode não retratar um trajeto físico propriamente dito, mas pode expressar os deslocamentos sociais no espaço, como os movimentos centro – periferia e vice-versa, auxiliando na visualização da dinâmica da segregação, do uso e ocupação do solo, da formação de barreiras urbanas e as transformações ao longo do tempo.

Transpondo a visão tradicional, o percurso amplia as noções convencionais de circulação, favorecendo igualmente a percepção de uso e ocupação do solo urbano como território apropriado, como mostrado nos Capítulos seguintes. Encontrando raízes no comportamento humano, permite análises sobre as causas do processo de evolução urbana, afetando os modos de intervenção organizadora e exploradora dos espaços. Possibilita o reconhecimento da dinâmica espacial das classes sociais – *percurso social* – e do movimento econômico e político – *percursos econômico e político* –, tomando como referência sua aceção como trajeto, associado aos itinerários físicos, contribuindo na identificação da dinâmica e dos fluxos das redes geográfico-sociais (hegemônicas e dominadas) de produção e apropriação diferenciada dos espaços urbanos.

A importância do conceito reside nos seguintes fatos: 1) Os percursos estão baseados e utilizam espaços livres de circulação, de referência e de permanência urbanas (Panerai,1980,1986); 2) Podem revelar *percursos menos visíveis* (sociais, econômicos, políticos), relacionados aos percursos propriamente ditos, identificando linhas e direções de segregação no espaço; 3) Tratando-se de um fato que se desenvolve sobre uma base física, relacionada à acessibilidade e aos fluxos essenciais de circulação urbana, vincula-se à evolução do uso do solo, aproximando-se da realidade da cidade e, 4) Constituindo linhas

⁶ Os trajetos habituais intra-urbanos constituem-se em importantes elementos referenciais, influentes no

relativamente contínuas, podem favorecer o reconhecimento, organização e descrição dos fatos urbanos dispersos, limites e fronteiras urbanas, no espaço e no tempo.

Os percursos urbanos são abordados como viés para o reconhecimento dos espaços livres, no processo de evolução urbana e nas práticas sociais. Definem um fio condutor, estabelecendo o arranjo de variáveis da tese, que relaciona aspectos da ocupação, dos usos do solo, da morfologia e das práticas dos grupamentos sociais, demonstrando que os percursos influem na segregação e na formação de barreiras e fronteiras urbanas. É destacada a existência de relações mútuas entre os espaços livres públicos de João Pessoa e, especialmente, entre suas principais avenidas, praças e parques.⁷ Os espaços das praças, assim como os das principais avenidas, são elementos reconhecidamente fortes do processo histórico brasileiro de formação dos núcleos urbanos. Os objetos fabricados ou os objetos sociais, combinados com os objetos naturais componentes da natureza, são entendidos como o cenário que nos rodeia, participa e conforma o nosso cotidiano, como resultante da consolidação de percursos e “como resultante de um histórico” (Santos, 1982).

I.3- Espaços livres

Sem a circulação e os movimentos urbanos não há espaço público e vice-versa. Uma das principais referências do trabalho diz respeito aos espaços livres da cidade, entendidos “como todos aqueles não contidos entre as paredes e tetos dos edifícios construídos pela sociedade para sua moradia e trabalho” (Macedo,1995). Dessa forma, o espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (Magnoli;In Macedo,1995).

O espaço físico da cidade é, em geral, visto como um conjunto de espaços edificados (predominantemente ocupados por construções diversas) e espaços livres de edificação. Ambos os espaços são resultantes de ações sociais “institucionalizadas ou não e que, em alguns casos, estão articulados entre si, de acordo com uma lógica interna, a qual é determinada pelos condicionantes do meio, pela cultura e o psiquismo dos seus construtores, ao longo do tempo” (Sá Carneiro e Mesquita,2000). As autoras citadas incursionam pelos espaços livres, especificando-os “no contexto da estrutura urbana, como

processo de evolução urbana.

⁷ É apontada igualmente a capacidade desses espaços de promover continuidade espacial, encontros e interações, uma cultura democrática, fluxos de crescimento urbano e segregação.

áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação – avenidas, ruas, passeios, vielas, pátios, largos, etc. – ou com presença efetiva de vegetação – parques, praças, jardins, etc. – com funções primordiais de circulação, recreação, composição paisagística e de equilíbrio ambiental, além de tornarem viável a distribuição e execução dos serviços públicos em geral”. Por esses espaços, as pessoas fluem no seu cotidiano em direção ao trabalho, à moradia, ao lazer, etc. São ainda conceituadas como espaços livres as praias marítimas e fluviais, as áreas remanescentes de ecossistemas primitivos (matas, manguezais, lagoas, restingas) e os espaços do tecido urbano ocupados por maciços arbóreos cultivados (quintais residenciais e áreas de condomínio fechado).

Dessa forma, o *locus* dos espaços livres públicos apresenta-se como a base física e também como elemento referencial mais permanente de percursos urbanos. Segundo Lynch (1990; In: Sá Carneiro e Mesquita, 2000), a denominação espaço livre está apoiada na condição de oferecer livre acesso, permitindo às pessoas agirem livremente. De acordo com Panerai (1994), além de sua justificativa funcional como espaço de circulação (não apenas de veículos), o espaço público define-se primeiramente como espaço **do** público, como domínio público e como a estrutura fundamental sobre a qual se apóia a grande duração que assegura a permanência da cidade.

Segundo Sá Carneiro e Mesquita (2000), “os espaços livres sugerem uma leitura diferenciada da malha urbana que deve ser levada em conta no planejamento, em especial ao se considerar a abordagem ecológico-ambiental do centro urbano em questão”. No desenvolvimento da pesquisa foram destacados espaços livres, representados por avenidas principais, praças e parques. Estes espaços, percebidos como estruturas fundamentais (Panerai, 1980,1986), podem assegurar tanto as dinâmicas da acessibilidade, da mobilidade e da produção de espaços urbanos quanto a permanência de determinadas referências espaciais da cidade.

Relacionado às questões da acessibilidade e da mobilidade, o conceito de percurso, como eixo condutor da pesquisa, aprofunda relações entre o atributo, acessibilidade, visto numa perspectiva ampla, e os processos, que são os movimentos e a ocupação urbana. Os espaços livres públicos, componentes do sistema de acessos urbanos, também podem ser percebidos como memória, no sentido de conhecimento acumulado, como permanência, no

sentido de continuidade e como projeção, pela possibilidade de previsões e montagem de cenários futuros (Poète, 1958; Tricart, 1963; Castex e Panerai, 1986 e Carneiro, 2000).

I.4- Acessibilidade

Tradicionalmente, a acessibilidade física é vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, como a medida direta e positiva dos efeitos de um sistema de transporte. Na forma mais simples, a acessibilidade pode ser medida pelo número, natureza e maneira que os destinos desejados por uma pessoa podem ser alcançados. Uma medida similar é a densidade das vias urbanas ou a densidade das linhas de transporte público. Em outra análise, a acessibilidade também pode ser avaliada pelo cálculo dos custos sociais envolvidos no transporte (Vasconcellos, 2000). Assim, dizendo respeito à maior ou menor facilidade de acessar e atingir determinados espaços, uma das medidas básicas da acessibilidade é dada pela disponibilidade de espaços viários ou de sistemas adequados à circulação⁸. Na visão tradicional dos transportes, a acessibilidade pode ser subdividida em dois tipos: *macroacessibilidade*, que se refere à facilidade relativa de atravessar o espaço da cidade e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados e, *microacessibilidade*, que se refere à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos (meios) e aos destinos desejados (fins), como por exemplo, condições de estacionamento e de acesso a ponto de ônibus e às edificações.

Reafirmando os enfoques que definem a acessibilidade como atributo de um espaço urbano (Linhares, 1988), ou como uma questão de “atrito” entre a atratividade de um ponto e as dificuldades de acessá-lo (Nigriello, 1977), este trabalho considera que acessibilidade também representa *oportunidades urbanas* para o indivíduo, dada a localização. Um dos fatores condicionantes da região de oportunidades do indivíduo é a possibilidade de acessar os locais na cidade, onde estão alocadas as atividades, serviços e bens que preenchem condições básicas e aspirações de vida (Pinheiro, 1994).

Enquanto sinônimo de oportunidades urbanas, a acessibilidade pode referir-se a várias esferas: 1) Possibilidade de um novo leque de opções de emprego, viabilizando a escolha do tipo de atividade e qualificação para a qual o sujeito está mais apto, melhorando o poder de barganha, etc.; 2) Garantia de usufruto dos serviços públicos, educação, saúde,

⁸ As noções de acessibilidade aqui colocadas derivam de conceitos de Collin Buchanan (1963).

esporte e lazer, promovendo a integração sócio-cultural dos indivíduos; 3) Possibilidade de usufruto dos espaços urbanos e vivência maior da diversidade, concretizando o direito ao uso do espaço da cidade, à cidadania e à qualidade de vida.

Do ponto de vista conceitual, a acessibilidade é mais vital na produção de localizações, no espaço urbano, do que a própria disponibilidade de infra-estrutura. Significa dizer que a infra-estrutura pode inexistir em uma parte do espaço, mas os deslocamentos e percursos, encontros, contatos humanos e a produção de lugares não.

I.5- Mobilidade

Na sua conotação convencional, mobilidade é vista através de uma abordagem quantitativa, representando os deslocamentos ou viagens que ocorrem no contexto da cidade, tendo como referências um ponto de origem e um ponto de destino no espaço. Esse enfoque facilita a adoção de uma abordagem agregada do fenômeno, passível de contabilização, descrito em suas regularidades e variações e projetado dentro de cenários futuros. Dessa forma, torna-se elemento dos métodos de quantificação da demanda. Os fatores principais que interferem na mobilidade das pessoas parecem ser a classe e a renda, a idade, a ocupação, o nível educacional e cultural, o gênero e a saúde.

Tratando de questões físicas e sociais, este trabalho procura compor um conceito amplo de mobilidade, captando-a como um fenômeno multifacetado, com dimensões diferenciadas, nos níveis social, econômico, político e cultural. Assim, vemos a mobilidade como um conceito que também indica uma *prática social de atores urbanos*, desenvolvida com o objetivo de viabilizar sua inserção nas mais variadas esferas que a cidade oferece. Pressupõe-se a idéia de que a mobilidade é um fenômeno cuja lógica só pode ser entendida a partir de seu sujeito-ator. Isso significa que entender as necessidades desse sujeito e as especificidades de sua inserção urbana pode dar a chave para a compreensão da dinâmica da própria mobilidade, sua evolução ao longo do tempo, suas diversidades no espaço urbano e diferenciações por segmento social (Ethiène,1985 e Pinheiro,1994), oferecendo uma ferramenta para análise da lógica evolutiva da cidade.

A acessibilidade e a mobilidade podem constituir importantes vantagens comparativas que apresenta o espaço urbano, em face de outras alternativas de localização na cidade (Vasconcellos,1991). A acessibilidade, enquanto leque de oportunidades,

concretiza-se na mobilidade, não significando apenas deslocamento ou viagens mas, além disso, representando uma prática social de deslocamento de atores urbanos, visando à inserção urbana, com influência na segregação. Na verdade, um aumento da acessibilidade provoca um aumento da mobilidade dos indivíduos, fazendo aumentar as chances de uma maior densidade nessa inserção, seja em termos quantitativos ou em termos qualitativos. Por outro lado, a acessibilidade e a mobilidade podem expressar combinações, disputas e conflitos físicos e sociais, representando interesses e necessidades dos diferentes atores e papéis dentro da sociedade. No espaço urbano, o perfil da acessibilidade e da mobilidade dominantes relaciona-se com a morfologia da cidade e com a configuração dos espaços livres destinados à circulação.

Um sistema espacial urbano, a exemplo dos espaços livres, oferece uma diversidade de oportunidades de movimento. Da mesma maneira, a morfologia também apresenta distinções de acessibilidade, privilegiando algumas vias, em detrimento de outras. Os indivíduos que utilizam esse sistema espacial têm várias alternativas para construir seus “roteiros urbanos”. O percurso, interpretado como uma rota, um caminho, a princípio espontâneo, posteriormente se estabelece como um movimento determinado entre dois ou mais pontos, através de influências sócio-espaciais. Esse conceito de movimento diferencia-se da concepção adotada pela sintaxe espacial, dos “movimentos naturais” (Hillier, B e Hanson, J; 1984, 1993), definidos pela configuração física da malha urbana. O conceito de movimento, aqui utilizado, relaciona-se com a localização e com a lógica de evolução urbana, definindo rotas casa–trabalho, casa–compras, casa–praia, etc, influenciadas pela configuração espacial da cidade e por questões sociais. A opção por esta ou aquela rota é influenciada pelas oportunidades oferecidas pela malha urbana, já que um percurso está relacionado ao sistema espacial e às suas propriedades configuracionais. As oportunidades de deslocamento na malha acabam exercendo influência sobre a forma como as diversas atividades são distribuídas e como as relações sociais são construídas. Os espaços livres e as questões da acessibilidade e da mobilidade urbana compõem elementos que favorecem a articulação entre percursos e processo de evolução urbana.

Dessa forma, os espaços livres, a acessibilidade e a mobilidade surgem como elementos articulados, sob influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais,

evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a morfologia e influenciando na segregação, na formação de barreiras e fronteiras urbanas.

I.6- Lógica evolutiva do tecido urbano

A princípio, a lógica evolutiva de um tecido urbano relaciona-se com tendências, indicações, resultados e com as razões, físicas e sociais, para que se dê uma determinada forma de ocupação, através das quais ocorre um dado processo de evolução urbana, definindo uma seqüência de fatos e de transformações. As razões podem ser associadas a forças impulsionadoras implícitas, que levam um objeto a ter sua estrutura organizada de uma maneira específica, determinando a forma de articulação dos elementos morfológicos urbanos, como sítio geográfico, vias, praças, parcelamentos, etc. A lógica evolutiva urbana estabelece uma relação com diretrizes da estrutura urbana, podendo englobar igualmente ações de planejamento, reguladoras e normativas.⁹ Pode definir estágios de ocupação, articulando percursos e processo de evolução urbana, através de propriedades territoriais e de leis sócio-espaciais.

Os espaços livres são um dos principais elementos morfológicos de articulação, no espaço, entre percursos e a evolução urbana. Essa articulação desenvolve-se através da acessibilidade e da mobilidade, dando-se a partir da essencialidade do deslocamento humano na cidade, envolvendo questões funcionais do uso do solo, onde a variável espaço é um elemento ativo no processo.

As propriedades territoriais podem ser identificadas a partir das características do sítio geográfico¹⁰, da expansão e da morfologia urbana. Por outro lado, a maneira como estão articulados os principais elementos morfológicos pode também influir sobre as propriedades territoriais do espaço urbano, listadas como as que seguem: radialidade, excentricidade, concentricidade, linearidade, acessibilidade, mobilidade, continuidade

⁹ Moraes Netto (PROPUR-UFRS,1999) estabelece uma relação entre lógica, diretriz e padrão de apropriação das diferentes classes sociais. Para o autor, “(...) ‘lógica’ é um conceito cuja definição é difícil, em função de sua dimensão metafísica – um instrumento útil no sentido cognitivo, para compreendermos a dinâmica ou a estrutura dos fenômenos em geral”. Para Moraes Netto, “(...) *lógica* pode ser entendida como as *diretrizes* de uma estrutura; as razões (como ordens metafísicas) para um dado objeto ter sua estrutura de uma forma específica e não de outra. Esses arranjos de diretrizes determinam a forma de coexistência e articulação dos elementos achados num dado objeto, como seus parâmetros estruturais. Diferentes lógicas de apropriação significam a existência de diferentes *formas* de se relacionar e utilizar os espaços da cidade, os quais podem ser descritos como diferentes estruturas de movimento (...)”.

espacial, restrições físicas, barreiras e fronteiras urbanas. A lógica evolutiva do tecido urbano tem relação com propriedades territoriais e leis sócio-espaciais. As leis sócio-espaciais, por sua vez, relacionam-se com questões de localização urbana, de direção de expansão, de amenidades, de continuidade e permanência (longa duração) de um vetor de expansão e das menores distâncias entre pólos, que podem acentuar e destacar um eixo de crescimento da cidade. Ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa, as características radiais da expansão urbana, da acessibilidade e da mobilidade relacionam-se com leis sócio-espaciais, favorecendo determinada direção de ocupação, localização e concentração de determinado grupamento social, em um setor da cidade, representando igualmente a espacialização da segregação. As propriedades territoriais e leis sócio-espaciais são essenciais para esclarecimento de padrões de ocupação e do papel dos percursos, como definidores da segregação e barreiras urbanas.

As tipologias de espaços edificados e livres, traçados e parcelamentos e outros elementos morfológicos são, conforme Castex (1980), “a projeção de uma ordem social, bem como conseqüências de peculiares condições de produção, ao longo do tempo”, podendo revelar muito do contexto histórico do processo de evolução urbana, através de estágios sucessivos e da articulação com percursos. A “ordem social” pode ser relacionada às forças subjacentes à forma urbana, atuantes na cidade. A organização e articulação dos elementos morfológicos são resultados de condições específicas de desenvolvimento urbano, influenciadas por determinados modelos culturais e práticas dos grupos sociais. Determinados eixos de acesso podem constituir linhas de ordenação do traçado e da evolução urbana.

A evolução urbana pode ser vista sob diferentes óticas. Neste trabalho, a evolução urbana significa o desenvolvimento, o movimento progressivo e continuado de fatos sociais e de um conjunto de elementos articulados, relacionados a percursos, que podem determinar transformações e a passagem de um estágio evolutivo a outro, no espaço e no tempo. Aqui, a evolução urbana é tomada de forma ampla, como um processo social, relacionado a questões estruturais e que envolve a expansão da cidade. A expansão é vista como a evolução da área física ocupada, considerando o complexo de espaços edificados e de espaços livres, resultado de ações humanas. Dessa forma, o conceito engloba o

¹⁰ “Dimensão territorial do espaço natural, base física da cidade, como estruturante primário” (Antônio

crescimento e as transformações da área física urbana, o modo, a intensidade e direção, elementos geradores e reguladores, limites, superação de limites, questões da dinâmica estrutural urbana e de espaços dinâmicos e cristalizados. Constitui um conjunto de elementos articulados entre si de acordo com uma lógica evolutiva interna, que é determinada por condicionantes do meio, sócio-econômicos, culturais e psíquicos dos seus construtores ao longo do tempo (Sá Carneiro,2000).

O processo de evolução urbana é estruturado, isto é, ele não está organizado ao acaso e os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-lo, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social (Castells,1983). A dinâmica define vetores de expansão relacionados a percursos, que podem se destacar na mancha urbana, a partir do núcleo central original, através de eixos de crescimento, baseados em vias principais da cidade.

O processo de expansão urbana tem consolidado categorias espaciais especialmente nas médias e grandes cidades, como o tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infra-estrutura, especulação fundiária e imobiliária, extroversão e periferização, problemas de acessibilidade e mobilidade (Santos,1993). Havendo interdependência entre as categorias, cada uma sustenta e realimenta as demais e a expansão urbana é também o crescimento sistêmico dessas categorias. Determinados vetores de crescimento urbano podem contribuir fortemente para mudança de arranjo espacial da cidade, tanto pelo tamanho do fenômeno, muitas vezes avantajado, quanto pelos impactos na questão da localização e no uso do solo. Tamanho e dispersão formam importantes categorias espaciais da cidade atual, que se prestam à reprodução de espaços fragmentados e à reprodução de novas centralidades, com repercussões na acessibilidade e na mobilidade, destacando percursos urbanos.

I.7- Base metodológica

Os percursos são vistos como instrumento de análise e organização dos fatos urbanos dispersos, em linhas lógicas de evolução urbana, descritas pelo movimento. Com certa continuidade espacial, têm o potencial de investigação das relações e estágios urbanos de diferentes naturezas. Associar a expansão e os destinos do espaço urbano aos seus

H.L.Sampaio,1999).

percursos é uma regra fundamental do método adotado na tese. Consideram-se tanto elementos quantitativos quanto qualitativos, apontando para o ponto de vista do fato material e para as características estruturais do urbano, que se relacionam com os modelos de referência. A base metodológica visa a esclarecer como se dá a influência das propriedades territoriais e leis sócio-espaciais sobre a relação entre percursos e evolução urbana e como os percursos influem na segregação e na formação de fronteiras urbanas.

A idéia orientadora do trabalho tomou como eixos de referência subsistemas lineares essenciais do espaço sob estudo, tais como vias estruturais, trajetos principais de transporte coletivo (bondes e ônibus), caminhos e fluxos históricos, tradicionais e referenciais, e faixas de orla marítima. Abriu-se, assim, a possibilidade da pesquisa refletir sobre o desenvolvimento da estrutura e da forma urbana, examinando as relações espaciais entre os subsistemas e respectivos fluxos sócio-econômicos e os espaços territoriais a eles ligados. A consideração de tais fluxos sócio-econômicos visa a observar as redes e articulações, manifestadas de modo menos visível, “expressas no capitalismo através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia” (Corrêa,1989).

Busca-se refletir sobre atributos, processos e forma, centrados na realidade da cidade de João Pessoa e em seus percursos mais importantes, aprofundando a problemática do urbano, de sua configuração e da segregação, explicitando categorias capazes de descrever a lógica evolutiva da cidade, em direção à orla marítima. Guiada por uma combinação de fatores, essa lógica apresenta, em suas relações, um elemento influente que está sempre presente: o sítio geográfico.

O método adotado está alicerçado na história, utilizando especialmente os conceitos de percurso e dos estágios de evolução urbana. Como A. Rossi (1998), entendemos que “o método histórico é capaz de oferecer a verificação mais segura de qualquer hipótese sobre a cidade; a cidade é por si mesma, depositária de história”. Parte da investigação de um fato concreto, a seguir, abstrai-se, por intermédio de um esquema analítico, apoiado na crítica sobre teorias existentes, que representa o objeto empírico de estudo, retornando, por fim, à realidade estruturada e relacionada com a experiência do sujeito social.

O eixo metodológico reconstitui a história urbana, explicitando a lógica evolutiva do percurso da avenida Epitácio Pessoa e sua articulação com o processo de evolução urbana, em um período de longa duração. Fernand Braudel (1985) foi um dos historiadores que perceberam e sintetizaram as implicações do desenvolvimento dos estudos históricos, quanto ao problema do “tempo da duração”, ao distinguir três níveis: o nível dos acontecimentos, da história episódica ligada aos fatos principais, que se move na curta duração; o nível intermediário, da história conjuntural (encontro de circunstâncias numa dada evolução), de ritmo mais lento e de considerável variabilidade e, o nível estrutural, de maior duração. A história, sem deixar de preocupar-se com as mudanças, o movimento, conscientizou-se também das persistências. Na tese, considera-se um período maior ou uma maior duração, de meados do século XIX até princípios da década de 1980, tendo em vista o estudo da dinâmica estrutural do espaço, com o exame articulado dos estágios evolutivos. Procura-se conhecer, através de uma rota, as dinâmicas sócio-econômicas, políticas e culturais, como forças que influenciam na articulação entre percursos e evolução urbana. Busca-se entender igualmente os mecanismos que explicam as combinações e os conflitos urbanos existentes, as permanências e rupturas, explicando o local relacionado ao global.

A articulação entre percurso e processo de evolução urbana é aqui tratada através da análise da ocupação e uso do solo urbano, relacionado à criação de espaços livres destinados à acessibilidade e aos principais fluxos de deslocamento, vistos sob os aspectos físico e social. É destacada a relação dos percursos com os espaços livres, os diferentes territórios (áreas locais representadas por bairros ou conjuntos habitacionais) e as práticas sociais, no processo de evolução urbana. Os espaços territoriais são considerados com relação aos percursos, à forma de ocupação e uso, à localização e às práticas sociais.

As dinâmicas das redes sociais e da segregação são analisadas com base em dados estatísticos (sócio-econômicos) do IBGE e do IPEA, rebatidos no espaço consolidado pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa. Utilizam-se também informações sócio-econômicas e físico-espaciais, elaboradas pelo Programa Especial Cidades de Porte Médio, em João Pessoa-PB (PMJP/CPM; 1982-1988), pelo Plano Diretor de Transportes Urbanos de João Pessoa-PDTU (MT/GEIPOT/EBTU,1985) e por Lavieri e Lavieri (Evolução das Estruturas Urbanas do Nordeste: Elementos Indicativos para Estudos Comparados; Textos UFPB/NDIHR, No.29,1992).

O percurso da avenida Epitácio Pessoa, identificado pela aplicação da idéia orientadora e conceito gerador, uma vez definido, dá coerência à escolha do roteiro histórico investigado e à definição da metodologia adotada. O conceito gerador, ligado a espaços estruturais de referência e permanência da cidade, está estabelecido a partir de critérios, como a relação entre elementos morfológicos relevantes, bem como focos funcionais territoriais influentes na expansão urbana, bairros e edificações importantes (Área Central, Parque Solon de Lucena, Avenida Getúlio Vargas, Liceu Paraibano, Praça da Independência, Avenida Epitácio Pessoa, Espaço Cultural, Hotel Tambaú, Orla Marítima). A idéia orientadora baseia-se em elementos formadores de uma linha evolutiva, definidora de um percurso, influente na segregação, que interligou o centro histórico de João Pessoa à orla marítima da cidade.

Para esclarecer o questionamento central da tese, os estudos de Castex e Panerai (1980,1986) analisam a estrutura formal e a lógica evolutiva do tecido da cidade, numa dimensão física, identificando três estágios no processo de evolução urbana: *superação de limites*, *crescimento* e *combinação/conflito*. Às idéias de Castex e Panerai, esta tese associa o conceito de percurso, formando uma linha no espaço e no tempo, descrita pelo movimento e articulada à evolução urbana, que atravessa os estágios urbanos (FIG.I.1).

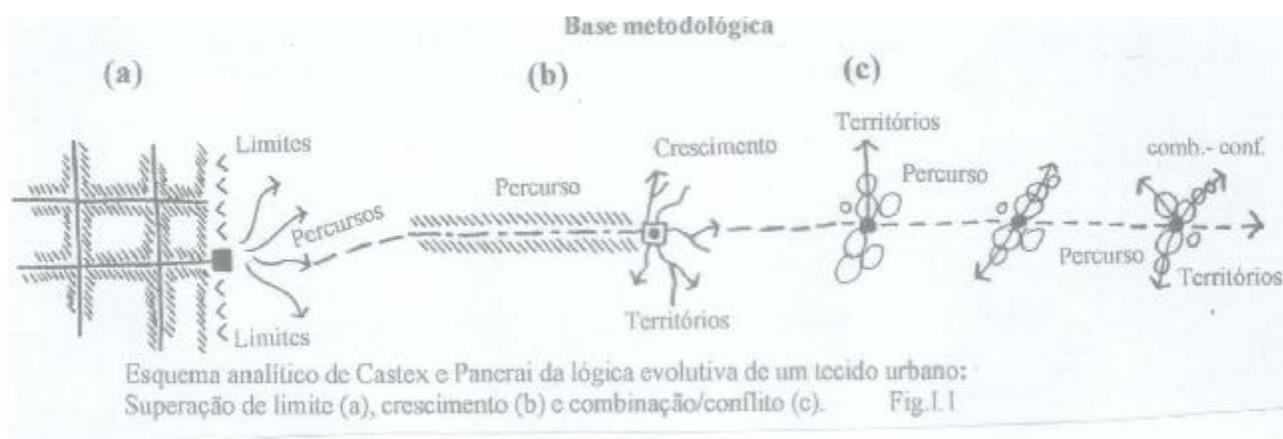


FIGURA I.1: Base metodológica: superação de limites – crescimento – combinação/conflito: Esquema analítico de Castex e Panerai (1980-1986)

Dessa forma, o instrumento do percurso urbano foi calibrado e periodizado pelo esquema analítico de Castex e Panerai, ao mesmo tempo em que articula e organiza os estágios evolutivos, através de sua continuidade espacial, buscando a lógica de evolução e

imprimindo um sentido físico e social. A realidade, que é objeto empírico de estudo, aproxima-se desse esquema, podendo-se descrever certas características do processo de evolução urbana. Entre essas características, destacam-se o modo de organização dos elementos morfológicos, a ocupação e os diferentes usos do solo e suas relações com a acessibilidade e a mobilidade urbana. A partir dos estágios urbanos, analisaram-se a articulação entre percursos e processo de evolução urbana, a segregação e as relações de causa e efeito entre a morfologia e os percursos.

O estágio A – *superação de limites* – refere-se aos períodos da ultrapassagem dos principais obstáculos (restrições físicas) à expansão urbana, encontrados no ambiente natural, com obras de infra-estrutura e a construção de espaços livres e edificados. Neste estágio, o trabalho também analisa o significado e os impactos da superação de limites na expansão da forma urbana e no processo de segregação, com a formação de eixos de crescimento urbano, a partir do núcleo central da cidade.

O estágio B – *crescimento* – refere-se ao período caracterizado pela predominância da expansão, desenvolvendo, no espaço e no tempo, a relação existente entre percurso e processo de evolução urbana. Identificam-se as disputas, a reestruturação e a redefinição do espaço da cidade, influenciadas pelas repercussões do estágio A, destacando a construção de novos espaços territoriais e alongando percursos, relacionados às redes sociais urbanas. Desenvolve-se igualmente o processo de concentração sócio-espacial, ao longo do percurso da avenida Epiácio Pessoa.

O estágio C – *combinação/conflito* – é observável no objeto empírico, especialmente no cenário dos anos 1970/1980, quando aprofundaram-se as relações entre as estruturas física e social e os conflitos entre políticas urbanas, a acessibilidade, a mobilidade, a ocupação e o uso do solo. Consolidaram-se a ampliação da escala dos percursos, o tamanho urbano, como uma das categorias espaciais da cidade e a concentração de grupamentos sociais em determinados espaços da cidade, ampliando a combinação dos poderes econômico e político com as características do sítio natural e acentuando a diferenciação na ocupação e no uso do solo urbano.

No objeto empírico de pesquisa, em cada estágio, ocorreram igualmente fatos característicos de outro estágio. Busca-se apontar o evento que se destaca, em cada período,

acentuando a relação existente entre percurso e processo de evolução urbana e a dinâmica da segregação.

Na análise dos três estágios destaca-se o significado físico e social dos espaços livres públicos, na evolução do percurso da avenida Eptácio Pessoa e na segregação. Com as idéias de Castex e Panerai e o conceito de percurso, pode-se obter uma comparação articulada entre os estágios de expansão urbana, estudando as semelhanças, diferenças, permanências e transformações e explicando combinações e conflitos urbanos, em direção à orla marítima da cidade. Conduzindo a uma análise estrutural, o método possibilitou esclarecer como propriedades territoriais e leis sócio-espaciais relacionam percursos e lógica evolutiva e o efeito dos percursos sobre a segregação, no âmbito do espaço intra-urbano. Com características diferenciadas do contexto interurbano, o espaço intra-urbano possui particularidades, diretamente relacionadas com o objeto empírico de pesquisa, sendo necessário esclarecer a sua dinâmica, como elemento essencial para compreensão da relação entre percurso e evolução urbana e como os percursos influem na segregação, em dada direção de crescimento da cidade.

CAPÍTULO II

DINÂMICA DO ESPAÇO INTRA-URBANO

Este Capítulo conceitua e sintetiza a dinâmica da estrutura intra-urbana, colocando as principais questões, atributos e categorias espaciais que emergem das médias e grandes cidades, que se prestam como referencial ao estudo de caso. Identificam-se situações em que os percursos estão mais destacados, indicando o que é estrutural na dinâmica do espaço intra-urbano. Discutem-se as diretrizes estruturais e as articulações de variáveis que influem sobre a totalidade da cidade e sobre a segregação, abordando as propriedades intra-urbanas, a localização, as áreas sociais e as relações com a acessibilidade e a mobilidade. Destaca-se o impacto da diferenciação sócio-espacial e da fragmentação na ocupação da cidade, evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana e a influência dos percursos na segregação e na formação de barreiras.

Os fluxos e vivências dos espaços pelas pessoas são um dos focos centrais de abordagens recentes, que procuram caracterizar a evolução do espaço intra-urbano e suas relações com os usuários, a partir do uso cotidiano e das possibilidades que as configurações espaciais oferecem. Ao introduzir as questões da acessibilidade e da mobilidade na vida diária, a urbanização produziu igualmente novos modos de espacialização na vida social¹¹.

Quando ocorrem, as interações não acontecem simplesmente porque as cidades são densas e ocupadas diversa e diacronicamente. Acontecem também em função de um certo papel do espaço, de leis e propriedades e de arranjos intra-urbanos, sendo o espaço e os seus percursos duas das dimensões mais distintas e persistentes da cultura urbana, que não apenas expressam, mas também articulam-se dialeticamente com as classificações estabelecidas pela dinâmica estrutural e pelas práticas sociais¹² do processo de evolução urbana.

¹¹ Tamanho e dispersão urbana e a concentração populacional colocaram a acessibilidade e a mobilidade como bens essenciais à vida na cidade.

¹² As classificações dizem respeito a hierarquias e setorizações físicas e socioeconômicas, bem como a aspectos simbólicos e culturais do espaço intra-urbano.

II.1 - Espaço intra-urbano

II.1.1- Propriedades intra-urbanas

O espaço intra-urbano, o espaço interno da cidade, ao contrário de espaços regionais e nacionais, como o da rede das cidades, possui uma dinâmica particular em sua lógica evolutiva. À primeira vista, espaço urbano poderia surgir como uma expressão suficiente. Porém, essa, e outras afins como estrutura urbana, estão comprometidas com a noção de redes territoriais regionais, nacionais e mesmo continentais, o que poderia levar a uma distorção conceitual, em relação às especificidades dos percursos e espaços territoriais, estudados neste trabalho. A pesquisa estuda o percurso da avenida Epitácio Pessoa, na lógica de organização interna do espaço urbano de João Pessoa, que possui, por exemplo, especificidades em relação à estrutura do aglomerado urbano (João Pessoa, Cabedelo, Bayeux, Santa Rita, Conde e Lucena). Os percursos, ao nível do espaço intra-urbano, estabelecem uma dinâmica particular, relacionada à acessibilidade e à mobilidade, além de simples facilidade de atingir destinos e número de viagens, definindo elementos da morfologia urbana, como as vias e movimentos, que possuem conteúdos sociais.

Segundo Villaça (1998), a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria *força de trabalho*. Ainda segundo o mesmo autor, o espaço intra-urbano é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria *força de trabalho* – como no deslocamento casa/trabalho - seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa/compras, casa/lazer, escola, etc., no sistema de acumulação capitalista. Vem daí, por exemplo, a influência estruturadora intra-urbana dos territórios comerciais e de serviços, a começar pela área central da cidade, e dos eixos de comércio e serviços, como é o caso da avenida Epitácio Pessoa. No tocante à acessibilidade e à mobilidade, o espaço intra-urbano é consideravelmente heterogêneo e setorizado, a partir dos principais percursos, influenciando na segregação.

Os fatos definem práticas e redes sociais que materializam os percursos, agindo na cidade sob forma de “redes geográficas de apropriação diferenciada de seus espaços” (Krafta, 1996). Influem na produção de formas espaciais, como nos espaços moldados pelas

avenidas Epitácio Pessoa e Dom Pedro II, que constituíram maneiras distintas de construção e de apropriação do espaço intra-urbano, nos sentidos físico e social (FIG. II.1).

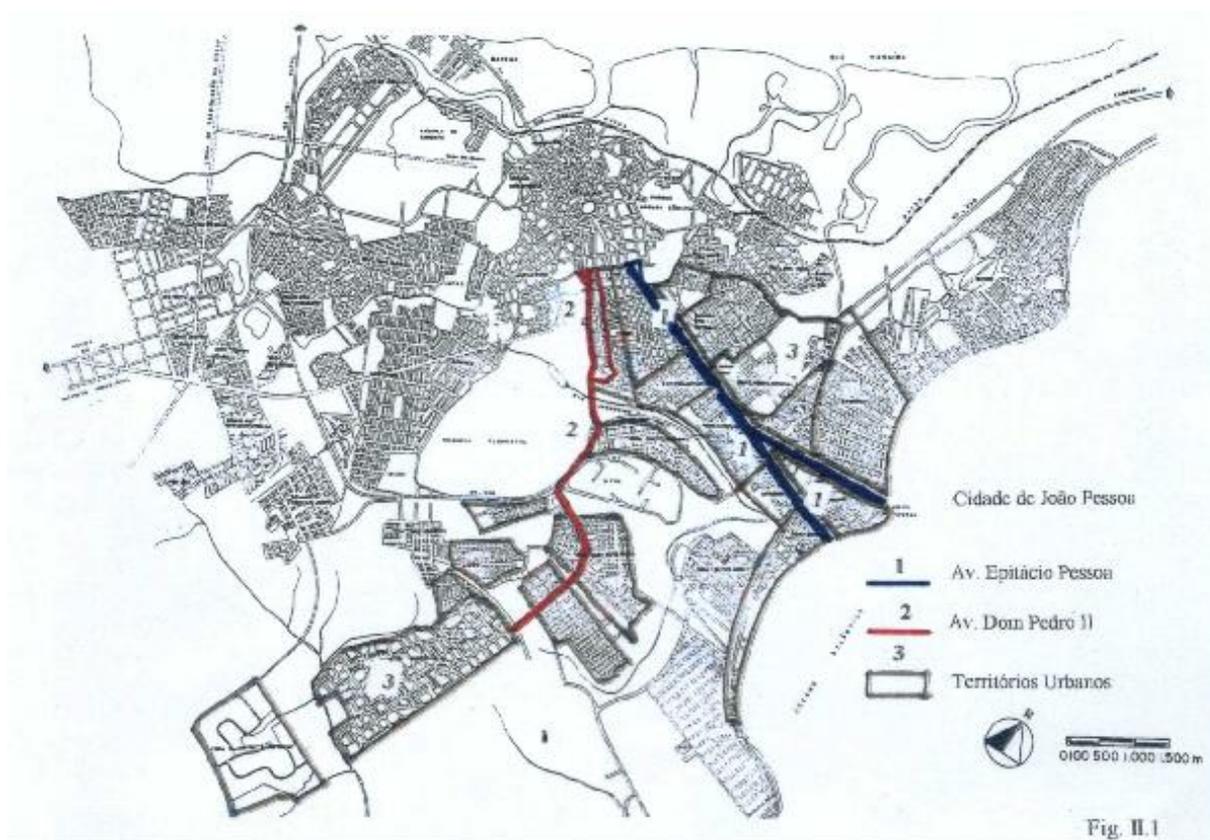


FIGURA II.1: Avenidas Epitácio Pessoa e D. Pedro II e Territórios

É relevante destacar uma especificidade do espaço, que se refere à localização intra-urbana. A localização é associada às noções de setor e de território urbanos, áreas determinadas pelas peculiaridades do sítio natural e da evolução urbana, constituindo tipos específicos de espaços territoriais, relacionados com as características do todo urbano. As relações não podem existir sem contatos e encontros urbanos, que envolvem a localização e os deslocamentos típicos de produtores e de consumidores, entre os locais de moradia e os locais de produção e consumo, nos percursos da cidade. Os percursos e as relações intra-urbanas, ao contrário das relações regionais e nacionais, são mais permanentes e cotidianos, entre as pessoas e o espaço, estabelecendo dinâmicas particulares, a partir de variáveis específicas. Os deslocamentos típicos e os contatos estão associados às diferentes redes e

práticas sociais, que se materializam através dos percursos. Estudando a estrutura da cidade à luz das características dos percursos e dos lugares territoriais, o próprio espaço é visto como um conceito ligado a lugar, como espaço ocupado e apropriado, mais ou menos delimitado, gerado e referido por fatos e objetos sociais.

A articulação do percurso da avenida Epitácio Pessoa com a evolução urbana, na direção leste da cidade, desenvolveu-se sob influência de dinâmicas intra-urbanas e da sua localização espacial, ao contrário, por exemplo, da avenida Cruz das Armas, influenciada por fluxos interurbanos. A dinâmica intra-urbana evidencia tanto a importância de determinados elementos morfológicos, como o sítio geográfico, os espaços livres e o parcelamento do solo, quanto a importância da localização, da cultura e das práticas sociais cotidianas, no processo de evolução da cidade.

A análise do espaço engloba, assim, a dinâmica de suas relações e reconhece-o como um sistema que, para Hall (1968), é “(...) um conjunto de objetos com relações internas entre os próprios objetos e entre seus atributos”. Para Echenique (1975), a forma com que estão inter-relacionados os objetos define a estrutura do sistema e a própria urbanização (FIG. II.2). A FIGURA II.2 mostra relações existentes entre espaço (natural e construído), localização dos usos do solo e deslocamentos urbanos.

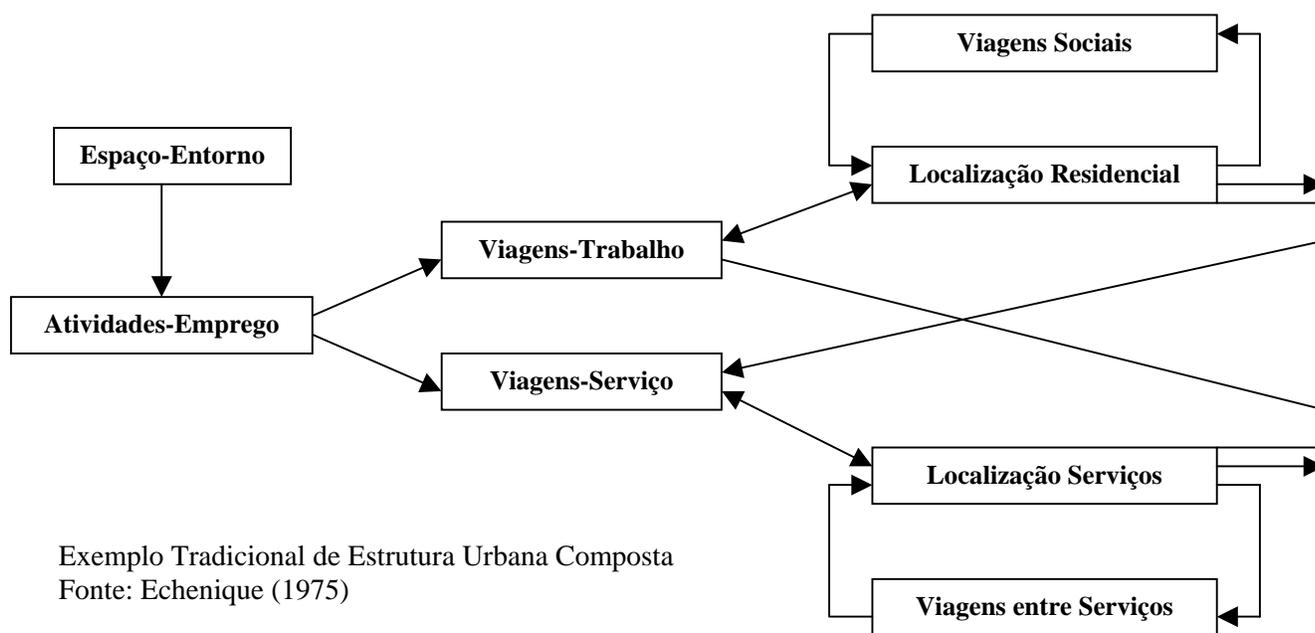


FIGURA II.2: Espaço – Localização – Deslocamento Urbano

II.1.2- Crescimento e transformações

A era da “comunicabilidade universal”, anunciada por Ildefonso Cerdá (1867) e por G. Giovannoni (1913), é também aquela da “urbanização universal, difusa e fragmentada” (Choay,1994), estruturada em linhas e filamentos definidores de novos fluxos e de novos percursos, onde destacam-se uma certa continuidade das linhas, os espaços territoriais e uma certa setorização intra-urbana, que afeta a forma e as relações sócio-espaciais. O modelo clássico do “lugar central” que constava no enunciado de Walter Christaller (1933), juntamente com os refinamentos e detalhamentos propostos por Berry e Garrison (1958), forneciam uma teoria do tamanho, função e espaçamento dos centros de mercado. Esse modelo, pelo qual Christaller explicava o crescimento e a repartição das cidades de então, não dá devidamente conta do processo de reticulação generalizada, ao mesmo tempo mais instável e menos centrada, e nem da urbanização esparramada em forma de filamentos e de tentáculos da cidade atual, traduzida pelos percursos urbanos.

Os termos “urbanização” como um processo e “urbanismo” na acepção de planejamento, foram formulados pela primeira vez na segunda metade do século XIX. Como escreveu Milton Santos (1988), a cidade é o lugar, o particular, o concreto e o interno, nela estando a rede de transporte, a especulação imobiliária, a habitação. Para Souza (1995), o urbano é o abstrato, o geral, o “externo”, onde estão a produção, as classes sociais, a divisão do trabalho; o conjunto dessas histórias é que nos dá a teoria da urbanização. Os percursos parecem estabelecer uma relação entre os dois conceitos, quando dizem respeito à estruturação e à lógica evolutiva do espaço.¹³

O termo “urbanização” foi empregado para explicar a organização das cidades resultantes da Revolução Industrial, em seu sentido sociológico atual, quando surgia o urbanismo dito “moderno”. Cerdá (1867) foi, presumivelmente, o primeiro a discernir o papel dos modos e das técnicas na acessibilidade e mobilidade urbanas, consideradas como “o motor da história espacial das cidades”. As transformações urbanas promovidas pela técnica tornaram a questão dos percursos mais destacada, face ao aumento do tamanho

¹³ Segundo G.Bardet (1959), citado em F.Choay (1979), a palavra “urbanismo” é relativamente recente, remontando a sua criação ao ano de 1910, no Bulletin de la Société Géographique de Neufchatel, “ao correr da pena de P.Clerget.” O dicionário Larousse define-o como “ciência e teoria da localização humana”. Este neologismo correspondeu ao surgimento de uma realidade nova: pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter originalmente reflexivo e crítico e por sua pretensão científica.

urbano. Segundo Choay (1994) e LeBrás (1993), o processo de desenvolvimento urbano indicou a passagem de uma urbanização de pólos tradicionais para uma de “geografia de linhas de crescimento”, onde destacam-se percursos que, notadamente após a Segunda Guerra Mundial, influenciaram a periferização da cidade.¹⁴

O crescimento intenso das cidades, no século XIX, com os problemas de povoamento, poluição, combinações e conflitos de oferta e demanda no espaço intra-urbano levaram a uma releitura da cidade. O crescimento espontâneo representa as forças naturais atuantes na cidade, podendo acentuar “linhas de força” no espaço, descritas pelo movimento e expressas em determinados percursos urbanos, que podem destacar eixos de expansão e a segregação urbana¹⁵. Pode-se dizer que as cidades apresentam-se como “palimpsestos”,¹⁶ onde são sobrepostas no espaço e no tempo as marcas das intervenções urbanas. Como resultado da superposição de fatos e formas, é reflexo de condições diversas (políticas, militares, econômicas, culturais, etc.), que impuseram ao espaço construído determinadas conformações, traduzidas ao longo do tempo nas diversas formas urbanas. O espaço urbano atual é um grande retalho que, mesmo sem um planejamento global explícito, parece cuidadosamente costurado em linhas lógicas evolutivas, marcadas por percursos, como elementos mais permanentes.

O crescimento de grande número de cidades, no século XX, ocorreu principalmente nos subúrbios periféricos e não nas áreas consideradas como o “centro urbano”. Desencadeou-se um padrão de dispersão através de áreas virgens ou ainda rurais, modelo impulsionado pela produção do automóvel e pela construção de sistemas de rodovias, quando as metrópoles tomavam uma nova forma, com tendência a múltiplas centralidades.

¹⁴ Idelfonso Cerdá, idealizador do plano regulador da expansão de Barcelona (1859), foi provavelmente quem primeiro apontou a necessidade de uma nova ciência, o “urbanismo”, para enfrentar uma “nova” cidade, a industrial. Em sua obra “Teoría General de la Urbanización”, publicada em 1967, defendia a importância da análise da evolução histórica da cidade, dos sistemas de circulação e da sistematização de elementos tipológicos básicos, como ruas, praças e quarteirões.

¹⁵ O termo “linha de força” foi usado por Gordon Cullen (1971), em seus estudos sobre a paisagem urbana. Na cidade espontânea, o homem-individual sobrepõe-se ao homem-coletivo, gerando a coletividade informal e um tecido irregular e fragmentado. Na cidade planejada, o homem-coletivo sobrepõe-se ao homem individual, gerando a coletividade formal e um tecido regular e euclidiano. As cidades planejadas foram idealizadas como objetos inalteráveis, divididos em zonas específicas de usos e serviços. Os espaços urbanos espontâneos, como vistos hoje, são o resultado de uma série de superposições de influências e transformações ocorridas ao longo do tempo, onde os usos se mesclam na malha urbana (Batty e Longley, 1994).

¹⁶ Pergaminho usado duas ou três vezes, com raspagem do texto anterior; manuscrito sob cujo texto se descobre escritos anteriores.

Destacando o problema da acessibilidade e os novos espaços, o cenário acentuou as linhas de ligação e os percursos, como elementos básicos da morfologia urbana.

Guy Debord (1973) expressou a essência do espaço contemporâneo da seguinte forma: “(...) Se todas as forças técnicas do capitalismo podem ser entendidas como ferramentas para a feitura de separações, no caso do urbanismo confrontamo-nos com a base mesma dessas forças técnicas; o tratamento da superfície do solo melhor adequado à sua organização, à própria técnica da separação.” Debord captava a transformação morfológica pela qual ainda passa a cidade de sociedades industriais, concretamente iniciada em meados do século XIX, “quando nascia a permanência da urbanidade metropolitana” (Choay,1994). A “técnica da separação” (Debord,1973), relacionada à segregação sócio-espacial, na construção da cidade, e acentuada no sistema de acumulação capitalista, está intimamente ligada a certas estruturações e lógicas da dinâmica social, que categorizam e setorizam de uma forma espacialmente peculiar suas práticas e seus agentes, a partir de percursos. Em certos estágios, esse quadro pode acentuar determinados percursos, que influem sobre a lógica de evolução urbana, em uma dada direção, destacando eixos de expansão, sob influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

Rebatendo-se no espaço, de maneira aparentemente desordenada, os fatos e objetos urbanos organizam-se de forma simultaneamente fragmentada e articulada, através da acessibilidade, propiciando aos percursos a possibilidade de decifrar a organização e a verdadeira estruturação da cidade, em uma linha lógica evolutiva. Cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade variável, manifestando-se empiricamente através da acessibilidade e dos fluxos urbanos visíveis e menos visíveis.¹⁷ Essa visão considera o espaço nas suas relações com a sociedade, isto é, através dos processos sociais, das funções e das formas, numa perspectiva chamada por Santos (1978) de espacialógica, onde o espaço possui seu sentido (Canter,1978) e seu significado (Santos,1978). Essa posição é oposta a dos espacialistas que dão importância às formas, estudando o espaço em si mesmo. Relacionados à lógica de determinados percursos, determinados vetores de expansão podem contribuir para mudanças importantes na organização espacial e social da cidade, tanto pela morfologia, localização e continuidade

do processo quanto pela produção de novos espaços territoriais, com tendência a uma maior dispersão e periferização, com formação de centralidades.

Nas médias e grandes cidades, os fatos, vistos através da articulação entre percursos e processo de evolução urbana, mostram que a era das entidades urbanas discretas acabou. A urbanização assente em novas centralidades e em percursos induzidos pelas novas tecnologias e culturas incrementa a escala da cidade, multiplicando e alongando trajetos, ao mesmo tempo em que cria dificuldades à análise das relações entre as possibilidades de acesso e o uso do solo urbano. Isto porque esse quadro aumenta as dificuldades para o esclarecimento das flutuações e incertezas inerentes aos novos padrões de assentamentos urbanos, dada a velocidade das transformações. O acelerado surgimento de novos espaços e centralidades redistribuiu os movimentos e os percursos dos usuários da cidade, constituindo novos padrões de uso do solo urbano. O caráter dual da urbanização reflete a mais marcante de suas características: a polarização social e espacial, que define percursos típicos, produz espaços territoriais distintos e a setorização do espaço.

Aumentando a importância dos percursos, o quadro da historiografia urbana mostra que à predominância da centralização físico-espacial, considerada sistematicamente a partir da segunda metade do século XIX, hoje contrapõem-se a descentralização, a desintegração e a fragmentação da “nova vida urbana” (Topalov,1987). Este processo colocou periferias construídas como novas referências, em relação à área central da cidade, em estágios sucessivos de evolução urbana, consolidados pelos principais percursos. Para Choay (1994), a rede dos principais espaços lineares destinados à acessibilidade oferece a única continuidade na mancha de assentamentos urbanos, supondo a possibilidade de análise da evolução da cidade através da circulação urbana.

II.2 – Localização, centralidade e relações com a formação de territórios

Aspectos da localização e da centralidade contribuem para entendimento da influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que articulam percursos e evolução urbana. Contribuem igualmente para mostrar a existência de forças organizadoras que determinam o surgimento dos percursos, articulando-os com a evolução urbana e evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana. Relacionando-se

¹⁷ Marcada por um grau de espontaneidade, a evolução urbana é conduzida por planejamentos subjacentes,

com os percursos principais, a localização e a centralidade auxiliam na compreensão da dinâmica da segregação urbana.

A centralidade conota uma das questões-chave entre os elementos da estrutura intra-urbana, revelando aspectos essenciais da cidade e da sociedade, relacionados à localização. Designa, ao mesmo tempo, um espaço geográfico e um conteúdo social, no interior das relações de todo o conjunto da estrutura e da lógica evolutiva da cidade. Uma centralidade desempenha um papel integrador, permitindo, além das características funcionais de uso e ocupação, uma coordenação das atividades e uma identificação simbólica e cultural. Representa a espacialização do processo de divisão técnica e social do trabalho, podendo definir igualmente uma rede geográfico-social de consumo do “terciário superior” (Rochefort,1998), intimamente relacionada a percursos.

A centralidade não está necessariamente no centro geográfico do espaço da cidade, nem apresenta uma forma física específica, podendo apresentar-se como um ponto no espaço, com uma forma linear de certa amplitude, ou mesmo como uma área ou setor. Por outro lado, pode exibir uma significativa concentração da classe social dominante e de atividades, favorecidas pela comunicação e acessibilidade. A centralidade está relacionada às questões de localização e de acessibilidade, face ao espaço urbano como um todo, colocando-se como um espaço referencial importante da cidade. Enquanto consequência da evolução urbana, não é uma entidade espacial pré-definida (Castells, 1983), sendo necessário deduzi-la e defini-la de uma análise da dinâmica estrutural da cidade.

Assim, a centralidade urbana não existe por si, é um elemento dinâmico, resultado de um processo social e de uma lógica evolutiva de organização do espaço urbano. Esse aspecto suscita a dialética da produção do espaço, onde a centralidade urbana é entendida não como um espaço pré-existente e inerte. O espaço urbano não é um tabuleiro de xadrez inerte sobre o qual distribuem-se os processos sociais mas, um elemento participante e influente no processo de expansão urbana. Nenhum espaço é ou não é uma centralidade de forma pré-estabelecida; como fruto de um processo – movimento – torna-se uma centralidade urbana. No social, nada é; tudo torna-se ou deixa de ser, assim como nenhuma área é ou não é uma centralidade; torna-se ou deixa de ser uma centralidade (Villaça,1998), através dos fluxos do processo dinâmico de evolução urbana. Como produto, a centralidade

menos visíveis, guiados pelas forças sociais dominantes.

exprime as forças sociais em ação e a estrutura de sua dinâmica interna (Castells,1983). A expressão espacial da centralidade depende das especificidades históricas e sócio-econômicas, que irão formar diferentes redes sociais.

A estrutura física interage com a estrutura social, onde a configuração molda a apropriação do espaço urbano e, posteriormente, o sistema de atividades atribui aos espaços um valor social cumulativo, através dos percursos, no processo de formação de uma centralidade. Dessa maneira, os espaços com considerável grau de desenvolvimento, intensidade de usos e condições do espaço edificado, associadas à localização urbana, são um dos que podem definir uma centralidade. Esses espaços apresentam aspectos como privilégios locacionais, acessibilidade, concentração de atividades, facilidades, etc., definindo um sistema de relações entre usuários, atividades e localizações (Krafta,1997). Nesse conceito, o espaço livre público, os fluxos e percursos são elementos importantes na identificação da centralidade, que corresponde aos locais de maior animação, ou seja, de maior diversidade de atividades, no processo de evolução urbana.

Nesse processo, a acessibilidade e a mobilidade destacam modos de espacialização na vida social, relacionados a percursos e territórios. Um dos traços característicos das cidades atuais é o nível de diferenciação interna, onde setores e espaços territoriais são distinguíveis em termos físicos e sociais, especialmente onde as desigualdades sociais são acentuadas, influenciando nas características do ambiente construído e na formação de barreiras urbanas. Por sua vez, a existência de padrões residenciais e sociais similares sugere que a estrutura urbana é determinada por leis e princípios gerais de uso do solo e de localização territorial, indicando o funcionamento do poder social subjacente e das forças econômicas que propiciam essa ocupação, em determinados setores da cidade, participando do processo das transformações urbanas. A localização, a centralidade e os percursos influem na formação de novos territórios, numa lógica de evolução urbana, em dada direção de crescimento da cidade. Dessa forma, a articulação entre percursos e evolução urbana identifica e destaca os espaços territoriais, como um dos elementos principais do processo.

“A cidade é centro e expressão de domínio sobre territórios, sede do poder e da administração; lugar de produção de mitos e símbolos” (Rolnik,1988). Essa idéia de domínio sobre um território possui vários desdobramentos conceituais, possibilitando delimitar a perspectiva conceptual utilizada na pesquisa. A princípio, o conceito de

território parte da idéia de “locus” (Rossi,1998), como uma noção tanto de lugar quanto de tempo e como uma situação peculiar local (sítio natural, espaços edificados e livres, localização no espaço e no tempo, processo histórico, etc.). Parte igualmente da noção de convergência entre delimitação física e localização urbana (Lefèbvre,1974; Santos,1990; Villaça,1998), forma e identidades sócio-econômicas e político-culturais, identificáveis no espaço urbano.

Os territórios estão articulados com os percursos, no processo de evolução urbana, indicando que fatos produzidos nos percursos podem originar repercussões na questão espacial e territorial e vice-versa. Um percurso pode, em determinado momento histórico e realidade sócio-econômica, ser indutor da ocupação e das atividades urbanas e, em outro momento, ser induzido por elas ou mesmo participar de uma desestruturação ou inércia urbana. O modelo de Homer Hoyt (1939,1959) de configuração espacial já admitia há muito essa dinâmica, utilizando-se de uma visão econômico-funcionalista, que acentuava a setorização e a segregação na cidade. É importante salientar que os percursos não apenas expressam movimento, como também podem contribuir na delimitação de territórios e setores da cidade. Esse fato é visível tanto na segregação urbana, evidenciada no processo de deslocamento territorial das diversas classes sociais, quanto no fenômeno da desterritorialização e reterritorialização urbanas. As dinâmicas dos percursos e dos territórios podem apresentar-se de maneira conflitiva ou paradoxal, consensual e adequada, coincidente ou não.

A historicidade espaço-temporal do conceito ressalta a idéia de “domínio” jurídico. Z. Mesquita (1995) ressalta o histórico etimológico da palavra território, derivada do latim “terra” (terra) e “pertencer a” (torium), originalmente aplicada aos distritos que circundavam a cidade e sobre os quais tinha jurisdição. O termo figurava também nos tratados de agrimensura, significando “pedaço de terra apropriada”, e só difundiu-se efetivamente na Geografia no final dos anos 1970 (Le Berre,1992).

Um determinado território, percebido sob o ponto de vista de domínio, indica os sentimentos de posse, de controle territorial e de apropriação, a partir da articulação dos diferentes modos de relações sociais com a estrutura urbana (Castells,1983). Sack (1986), na definição de território, também enfatiza “o controle de uma área”, numa dimensão social e política, destacando o papel dos limites ou fronteiras espaciais, podendo estar associadas

às vias urbanas. Segundo o mesmo autor, o território refere-se “a tentativa, por um indivíduo ou grupo, de atingir, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relacionamentos através da classificação, delimitação e afirmação do controle sobre uma área geográfica”. Essa perspectiva está relacionada às diferentes instâncias sociais e ao território como meio de ação, de interação e de segregação, incorporando dimensões cultural, simbólica e identitária.

O território, que está conectado ao espaço e relacionado a uma localização intra-urbana, apresenta-se como “extensão material ordenada no espaço geográfico” (Gottmann,1976). A ordenação implica essencialmente uma relação social de pessoas para pessoas. Segundo ainda Gottmann (1976), “território é um conceito gerado por pessoas organizando o espaço para seus próprios objetivos.” Essa é a mesma percepção de Soja (1971), que vê o território como um fenômeno de comportamento associado à organização espacial, em esferas de influência ou em áreas diferenciadas, consideradas distintas e exclusivas, ao menos parcialmente, por seus ocupantes ou pelos que os definem. O conceito não refere-se a um substrato inerte, mas em contínuo diálogo com o espaço, como um dos seus momentos dialéticos, apropriado como base física das atividades humanas.

Claude Raffestin (1986,1988) foi um dos que mais dedicou-se à discussão conceptual sobre território, analisando o processo que ele denominou de *T – D – R : Territorialização – Desterritorialização – Reterritorialização*. Este processo relaciona-se com a dinâmica espacial da segregação, sugerindo um contínuo diálogo do território com o espaço. Raffestin, em sua definição de território, relaciona-o às redes, nós e fluxos urbanos, como elementos participantes de uma certa delimitação na cidade. Nessa direção aponta Sack (1986): “(...) circunscrever coisas num espaço ou num mapa (...) identifica lugares, áreas ou regiões no sentido comum, mas não cria em si mesmo um território. Essa delimitação se torna um território somente quando suas fronteiras são utilizadas para afetar o *comportamento* através do *controle do acesso* [grifos no original].” Essas colocações, de sentido amplo, são importantes pois visualizam relações entre os percursos e os territórios urbanos e o papel das fronteiras espaciais sobre os movimentos e sobre a setorização do espaço urbano.

Os laços com o território podem ser identificados como o conjunto de relações que desenvolve uma coletividade com a exterioridade, ou o ambiente de seu bairro, por meio de

mediadores ou instrumentos. O conceito de território exprime igualmente a esfera cotidiana da relação locacional do habitante com o espaço imediato de sua vivência, ou seja, o bairro, o conjunto habitacional, ou partes destes, onde se podem destacar particularidades e aspectos emblemáticos no espaço, definidores de subculturas urbanas. Z. Mesquita (1995) cita P. Pinchemel (1988), que considera esse tipo uma territorialidade tanto geográfica como subjetiva, mais fenomenológica com seu ambiente de referências, de signos e de percursos, que contornam e adentram o território pessoal e social. A questão subjetiva está na relação espaço e habitante dentro do território urbano, com influências nos setores externos e numa certa hierarquia em relação aos assentamentos urbanos. Essa percepção confunde-se com o espaço vivido, como local de convivência e apropriação diferenciada e hierarquizada e que engendra uma íntima interface com os percursos.¹⁸

Além das relações funcionais, existe todo um processo de significação, de percepção de emblemas e de construção de territorialidades. Então um espaço, território, como também os espaços de um percurso ou de uma rua, passam a ser dominados por forças sócio-econômicas e político-culturais.¹⁹ Além de serem lugares onde convive-se e percorre-se, os territórios estão carregados de história, de cultura, de memórias, de registros, experiências de sujeitos ou grupo social. A idéia aqui colocada é também a do espaço – território como marca, como expressão, como “assinatura”, como notação e cartografia das relações sociais. Quando falamos em território, referimo-nos simultaneamente a uma realidade física e a um código de referência, articulados a um dado percurso, de maneira a formar um sistema dinâmico no espaço. Tal definição de espaço e de território reafirma o papel da configuração espacial na conformação de comportamentos, consciências coletivas, culturas e, especialmente, na conformação de percursos e espaços territoriais urbanos. Neste trabalho, o local mostra-se tão importante quanto o global, dada a necessidade de relacionar as localizações territoriais ao espaço urbano como um todo.

O entendimento das relações entre percursos e territórios, na evolução urbana, auxilia na identificação da natureza dos processos de expansão e de segregação na cidade, contrapondo situações dinâmicas de fluxo e de rede às situações territoriais. A dinâmica

¹⁸ Características e subculturas de um território ou setor urbano podem influenciar e/ou mesmo dominar outras áreas, definindo espaços hegemônicos e dominados e uma certa hierarquia físico-social na cidade.

¹⁹ Como, por exemplo, na evolução do percurso da avenida Epiácio Pessoa, em João Pessoa. Em um primeiro momento, esse percurso expressou a dinâmica das forças sócio-econômicas, sendo reforçado posteriormente por um circuito político-cultural dos Governos estadual e municipal.

convergente da localização, da centralidade e dos percursos alimenta a formação de territórios e a segregação. Vale reafirmar que o território, além da noção física e social, se desloca no espaço intra-urbano, através da dinâmica da segregação, ao longo do tempo, com base num percurso. A importância desse entendimento reside em que “sem relações não há fatos” (Santos,1977).

Os territórios periféricos²⁰, em relação à área central da cidade, assumem novo significado apoiado em percursos, quando se redefinem as noções de centro e periferia (Lefèbvre,1989). O espaço intra-urbano, marcado pela acentuação da segmentação, pelas peculiaridades territoriais e por uma dinâmica de produção de novas centralidades urbanas, destaca a importância dos percursos. Na verdade, a cidade é marcada, em sua evolução, por momentos de construção de espaços periféricos, em relação ao núcleo histórico original.

Os novos espaços, conformados por referências descontínuas da cidade, são localizações com capacidade de antecipar o novo, de suscitar a invenção, de sugerir o lugar daquilo que ainda não foi feito, em termos de espaços livres e edificados. Podem atuar como fatores magnetizantes e de ampliação contínua dos percursos urbanos, consolidando novas centralidades. A complexidade dos territórios periféricos mais evidencia do que oculta a segregação de que têm sido objeto determinadas funções e práticas urbanas que, deslocadas dos limites da cidade tradicional, plasmaram, ao longo do tempo, as clássicas relações de centro e periferia, redefinindo as localizações e a apropriação do espaço intra-urbano. Dessa forma, evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana, aspectos articulados dos percursos, da ocupação, dos usos do solo, da morfologia e das práticas sociais ressaltam a segregação.

As novas periferias da mancha urbana, espaços deslocados na fragmentação urbana, contribuem na formação de áreas e setores territorialmente heterogêneos, com valores diferenciados. Conformam-se, dessa maneira, as geografias da desigualdade sócio-espacial, a partir de eixos da expansão urbana, viabilizados por uma contradição: o estágio de desenvolvimento que promove tanto uma relativa integração quanto a fragmentação e o distanciamento sócio-espacial. Os percursos mostram-se como elementos de descrição dessas transformações físicas e sociais, em estágios evolutivos, ou seja, da forma urbana, da periferização territorial, da densificação ou da rarefação do espaço, dos processos de

²⁰ Tanto os territórios periféricos da classe de baixa renda como o da classe de alta renda.

valorização e desvalorização de setores da cidade. Expressam também a dinâmica espacial de segregação das classes sociais, em deslocamentos de uma área para outra da cidade, através de eixos de crescimento.

Ao contrário do que ocorreu com os espaços de centralidade histórica, que permitiam a percepção de sua totalidade, no processo atual de dispersão urbana, as novas periferias, produzidas sob influência de dinâmicas espaciais de segregação, somente podem ser apreendidas de forma fragmentária, como resultado da apropriação do espaço urbano. Os percursos possibilitam a articulação dos estágios de evolução urbana e uma visão continuada das implicações físicas e sociais e da totalidade do processo, no espaço e no tempo.

Mostrando a passagem de uma urbanização de pólos tradicionais, centralizados, para uma de “geografia de linhas de crescimento” (Choay,1994 e Le Brás,1993), coincidentes com percursos radiais, essa dinâmica acentua espacialmente os principais eixos de acesso e linhas de movimento urbano. Os percursos mostram também que a cidade integra-se espacialmente numa escala global, com características e medidas diferenciadas, influenciando num cenário marcado pela segregação e setorização urbana, onde emergem territórios com características específicas, relacionadas com a localização e centralidades existentes. Esses territórios, consolidados por redes sociais de baixa, média e alta renda²¹, podem contribuir na delimitação de espaços, juntamente com percursos, no processo de evolução urbana.

Considerando-se a importância histórica da rua para a sociedade ocidental, como espaço livre público de referência básica da morfologia e um dos principais elementos identificadores da evolução urbana, ou mesmo por seus fins pragmáticos ou conteúdo simbólico, esta tese estabelece, através do sistema de vias e movimentos urbanos, uma estratégia de ordenamento para o entendimento da estrutura da cidade e da segregação.²²

²¹ Segundo R. Krafta (1998), essas redes definem movimentos (percursos) característicos e um processo de apropriação diferenciado do espaço da cidade.

²² Sobre o conteúdo simbólico do percurso, é digna de nota sua importância nos segmentos tradicionais das religiões ocidentais. Particularmente, nos rituais cristãos tradicionais, temos no pedestrianismo socializado das peregrinações e procissões uma importante expressão religiosa, que representa um percurso simbólico (Ribeiro,2000).

II.3 – Repercussões sobre a acessibilidade e a mobilidade

Considerando a dinâmica estrutural da cidade, pode-se debater sobre as relações entre a acessibilidade, a mobilidade e a morfologia urbana. A idéia convencional, relacionada ao deslocamento urbano, utilizando-se de técnicas matemáticas e da física, considera principalmente noções funcionalistas e setorizadas, embora essas bases não visualizem a complexidade e a realidade da lógica evolutiva da cidade. Posicionamentos que abrangem a circulação, o espaço urbano e o uso do solo, ainda representam colocações circunscritas, predominantemente no domínio dos transportes. O problema reside no fato de que a análise determina os elementos separadamente, os chamados blocos construtivos, quando o todo é construído através de modelo aditivo. Dessa maneira, o todo é reduzido às suas partes, que existem e coexistem separadamente, e às leis que relacionam uma parte com as outras, não considerando estruturalmente as repercussões do crescimento e das transformações urbanas sobre a acessibilidade e a mobilidade.

Bertuglia (1987; In Borges e Krafta, 1997) foi um dos que analisaram os efeitos provenientes das interfaces entre a localização das atividades sócio-econômicas e a circulação, na estrutura espacial urbana. O autor indicou que essa dinâmica consistia no caminho pelo qual o comportamento locacional daquelas atividades influi na forma urbana, como função de uma dada rede de transporte e vice-versa. Nesse sentido, a localização das atividades sócio-econômicas e a circulação são vistas tradicionalmente de acordo com duas ênfases distintas: a econômica, baseada em teorias econômicas urbanas, e a funcionalista, baseada nos modelos de interação espacial.

O quadro da acessibilidade e da mobilidade, associado à dinâmica do espaço intra-urbano, apoia-se, em grande medida, no pensamento positivista-funcionalista predominante nesse campo disciplinar. Essa abordagem, influenciada pela revolução científica, utiliza métodos ditos precisos de análise para investigar o fenômeno transporte na cidade, seccionando a realidade em análises autônomas, com interpretações racionais e mecanicistas. A literatura sobre esse domínio ainda mantém uma reflexão não filosófica sobre o assunto, frente à dinâmica estrutural da cidade, tendendo a isolá-lo em seu próprio campo, com uma visão setorial e pouco abrangente, embora ele esteja simultânea e diretamente implicado tanto na morfogênese do espaço intra-urbano quanto na gênese das mentalidades e dos comportamentos urbanos.

A evolução do sistema de transporte participou da constituição da forma urbana, através dos espaços viários, com implicações físico-territoriais no processo de evolução da cidade. Como suporte dito estruturante, influenciou na acessibilidade, na mobilidade e na segregação, qualificando espaços urbanos para uso e participando da produção de centralidades e polarizações. Além de desempenhar papéis importantes na morfologia e identidade da cidade, a configuração das vias desempenha uma função na lógica de produção e consumo dos espaços urbanos, interferindo no valor do solo e no referencial simbólico dos lugares. Desde Cerdá (1867) até os tempos atuais, permanece o conceito de que os movimentos podem consolidar não só as centralidades, territórios e imagens mas também as combinações e conflitos urbanos. Os conflitos sócio-espaciais repercutem sobre a acessibilidade e a mobilidade, face à dinâmica intra-urbana e às políticas oficiais. A técnica, relacionada com as forças e a morfogênese do espaço urbano, influi igualmente na constituição de territórios e percursos, na formação de mentalidades e comportamentos humanos, com implicações na evolução sócio-espacial dos usos do solo e sobre a apropriação do espaço intra-urbano. A partir dos anos 1930, o automóvel incrementou a mobilidade e o fenômeno da expansão, com a multiplicação de territorialidades e trajetos, aprofundando as combinações e conflitos nas relações percurso – território e afetando a complexidade urbana.

Os modelos configuracionais, que consideram a acessibilidade, têm sua base conceptual fundamentada no estudo da morfologia urbana. O enfoque compreende o estudo urbano como processo em que o espaço, ao mesmo tempo em que sintetiza através da forma as transformações na estrutura social, a longo prazo, interage diretamente com o comportamento dos usuários, no curto prazo. Segundo Sampaio (1999), elementos morfológicos podem ser aqueles “invariantes”²³ da cidade, de cujo arranjo espacial depende a comunicação e a leitura do espaço intra-urbano, nas dimensões estética, utilitária, funcional, etc., das quais emana o “discurso urbano”. Uma síntese feita a partir de Lamas (1993) e Sampaio (1999), acrescida com alguns autores citados ao longo do trabalho, aponta como elementos básicos da morfologia urbana: sítio geográfico, solo e seu parcelamento, vias e movimentos, quarteirões, quadras e superquadras, tipos de edificações, praças, largos e intersecções, monumentos e mobiliário urbano. Um dos interesses no

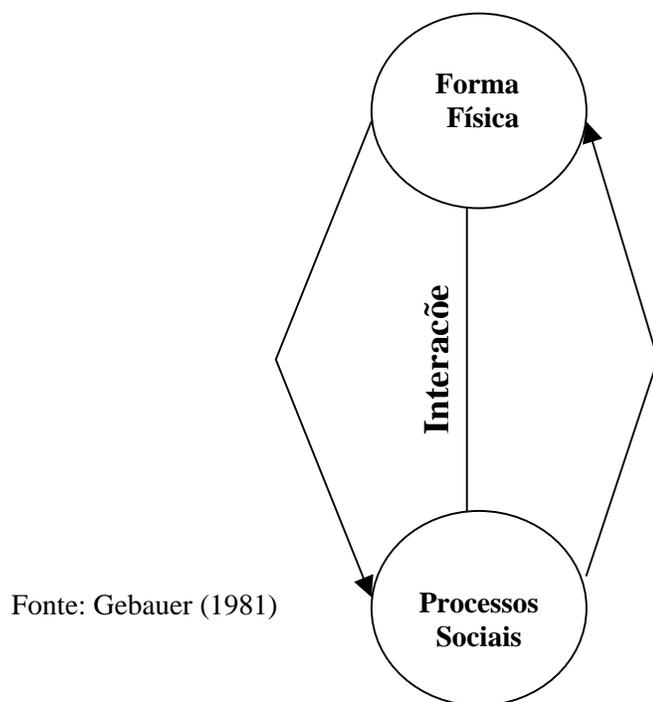
âmbito do espaço e da forma urbana são as qualidades físicas do ambiente, identificadas como o *layout* da cidade, composto basicamente por espaços livres (ruas, praças ou canais de movimento e circulação, etc.) e o complexo de espaços edificados. A variação nas características desses elementos, maneira em que essas partes estão organizadas e sua configuração espacial formam um dos contextos da análise do urbano e do processo de urbanização.

Hillier e Hanson (1984,1993), com a sintaxe espacial, indicaram, como informação preliminar, a idéia de que “a maneira em que as partes são colocadas juntas para formar o todo é mais importante que qualquer uma de suas partes, se tomadas isoladamente”. Sustentando que propriedades primárias da malha urbana privilegiam determinados espaços em detrimento de outros, orientando deslocamentos e hierarquizando percursos, desprezaram questões da dinâmica estrutural (social e econômica) e suas repercussões sobre a acessibilidade e a mobilidade. Segundo os autores, a configuração influencia tanto os atratores quanto o movimento, enquanto estes elementos não a influenciam. Na realidade, há influência mútua entre ambos, na dinâmica do espaço intra-urbano e nas relações entre percursos e a ocupação e uso do solo, repercutindo sobre a acessibilidade e a mobilidade.

Os espaços viários são um dos que mais se aproximam do conceito de “invariante”, cuja intervenção pode modificar não só a configuração da “estrutura superficial”, como também alcançar a “estrutura profunda”, no desempenho da forma em vários níveis: acessibilidade, custo do solo, polarização, segregação, setorização, qualidade do ambiente, etc. Segundo Gebauer (1981), a morfologia é uma maneira de ver a cidade que garante possibilidades de análise funcional e econômica. Esse enfoque de análise do espaço aborda o ambiente urbano, tendo-se de um lado a estrutura física (forma construída) e de outro as forças sociais (processos). A partir desses elementos, tem-se uma relação dialética em que a estrutura física interage com os processos sociais, com implicações sobre a apropriação do espaço urbano, a acessibilidade e mobilidade. Estes processos relacionam-se com a estrutura física por meio da estrutura funcional (atividades), caracterizando uma seqüência de estágios, uma evolução dinâmica e justaposta de relações. Na visão de Gebauer, a cidade é considerada, em primeira instância, como um fato físico, concreto; em segunda instância,

²³ Por “invariantes” entende-se os elementos mais estáveis da morfologia urbana. Isto não significa

é considerada como um organismo em evolução, sujeito a transformações de acordo com as mudanças sociais e, por fim, como um foco de interação entre forças sociais e o ambiente construído (FIG.II.3).



Fonte: Gebauer (1981)

FIGURA II.3: Interação entre a forma urbana e os processos sociais

Para Conzen e Krafta (1992), “(...) A morfologia de um espaço urbano é o reflexo das interações sócio-econômicas, políticas, históricas e culturais, que possibilita ler a cidade sob o enfoque espacial, no qual esses valores estão intrínsecos, pois o espaço tem a propriedade de expressar as qualidades das comunidades que nele se inserem e que sistematicamente o transformam”. Para Krafta (1992), a morfologia compreende o estudo da *reação* do espaço frente às *ações* de agentes interferentes, sintetizando a essência das relações no ambiente urbano, em considerável medida, através das repercussões sobre a acessibilidade e a mobilidade.

Questões da morfologia reafirmam a idéia de que é possível apontar propriedades e leis no espaço, que afetam a organização intra-urbana, procurando reforçar um conteúdo e um resultado específico. O ponto de vista enfatiza aspectos da dinâmica estrutural urbana e

imutabilidade ou ausência de transformação no espaço/tempo.

aí situam-se os espaços livres, a acessibilidade, a mobilidade e os percursos urbanos coletivamente criados, reconhecidos, comparados e assimilados, como elementos de permanência e referência da cidade.

O intrincado complexo da evolução urbana, que abrange tanto aspectos objetivos quanto subjetivos, tem sugerido que o exame das repercussões no domínio da circulação está limitado, frente às variáveis da estrutura intra-urbana, mesmo quando são estudadas relações com o uso do solo. Descritos por leis funcionalistas, os problemas da acessibilidade e da mobilidade são tratados e definidos por algumas variáveis: as características das zonas urbanas, sua acessibilidade, em função da capacidade das vias, e os tempos e custos de deslocamento na cidade, com preocupações na esfera da hierarquia viária e tecnologia.

Essas idéias baseiam-se na colocação de que a circulação e os percursos não possuem fins em si próprios e não possuem conteúdos, mas colocam-se apenas como serviços, como medida dos efeitos do sistema de transportes, na dinâmica do espaço intra-urbano; o objetivo final seria o ambiente ou os territórios onde vive-se e trabalha-se (Buchanan,1963). A propósito, o Relatório Buchanan (1963) apresentou, provavelmente, a mais conhecida afirmação sobre a relação entre o transporte e o uso do solo: “a circulação é função das atividades”, sob o entendimento básico de que a correspondência é o único princípio de organização social do espaço urbano. Na realidade, a organização social do espaço também diz respeito à complementaridade, no âmbito da relação percurso – evolução urbana. Os fatos urbanos colocam-se além dos domínios matemáticos ou economicistas, dizendo respeito simultaneamente à correspondência e à complementaridade entre as relações espaciais e sociais. Como Fernand Braudel (1979) anotou, numa escala maior, “uma cidade nunca existe desacompanhada de outras cidades”. De maneira análoga, a acessibilidade e a mobilidade urbanas não existem desacompanhadas de questões espaciais, territoriais e sociais, assim como um território ou setor urbano não existe desacompanhado de relações com outros espaços. O sistema como um todo relaciona-se a cada uma de suas partes constituintes, onde a multiplicidade dessas relações (objetivas e subjetivas), conduz igualmente à produção de uma estrutura subjacente, orientada por percursos urbanos.

No quadro do crescimento e das transformações intra-urbanas, a circulação no espaço indica repercussões e correspondências que não são suficientemente tratadas, comprometendo a visibilidade da cidade e, especialmente, o encadeamento da lógica evolutiva do tecido urbano, questões de localização e relações com a formação de territórios e a segregação, pela pouca amplitude da análise. Em outras palavras, a análise é centrada no argumento de que a dinâmica dos espaços é uma função do movimento “**de**” – “**para**”, sob o princípio da correspondência. Nesse sentido, o uso do solo e sua localização funcional podem influenciar o número de viagens “para” ou “de” um dado espaço, formando uma distribuição espacial das viagens que pode ser mostrada em uma matriz de **O – D** (origem – destino), ou por “linhas de desejo” de viagens no espaço.

A acessibilidade e a mobilidade engendram uma interface entre pessoas para as quais um dado espaço é a origem ou o destino de percursos. Por outro lado, ocorre também uma interface entre pessoas para quem aquele espaço é um local de passagem, de ligação e circulação; é uma idéia orientadora e referencial baseada diretamente em um sistema linear no espaço (espaços livres). Essas passagens podem conduzir à construção de um entendimento, de uma referência ou permanência urbana e de um ordenamento (linear) de uma dada estrutura, assim como à possibilidade de construção de um esquema analítico de leitura da lógica evolutiva do tecido urbano, baseada em espaços livres. As relações entre origens, destinos e passagens espaciais, formando linhas descritas pelo movimento, têm implicações físico-territoriais no processo de evolução urbana. Um importante aspecto dos movimentos urbanos parece não ser considerado, qual seja o “**através**”, ou os próprios espaços utilizados pelos percursos, influenciados por variáveis intra-urbanas, como a localização e as práticas sociais, identificadoras da formação de territórios, do crescimento e transformação do espaço. Frente à dinâmica da estrutura urbana, esse fato limita a leitura das repercussões e relações entre a acessibilidade, a mobilidade e a morfologia, no processo de evolução urbana.

A dinâmica espacial dos percursos e da morfologia urbana, tendo dimensões sócio-econômicas e político-culturais intrínsecas, sugere que a animação e o “sentido dos lugares” (Canter,1978) é também uma função do movimento “através” dos espaços, da mesma maneira que uma função do movimento “dos” espaços e “para” os espaços. Assim, os percursos consideram não só a questão do movimento “de” – “para”, mas também a

questão do “**por onde**”, estabelecendo relações entre acessibilidade, mobilidade e morfologia e indicando respostas à questão da segregação e repercussões do processo de evolução urbana. Nessa perspectiva, o percurso assume seu papel “energético” na cidade e o espaço livre de circulação assume seu verdadeiro papel de espaço público, como a estrutura fundamental que assegura a permanência da cidade (Panerai,1993).²⁴

A rua, como espaço de encontros públicos, e não somente como simples canal de trânsito, tem lugar assegurado no comportamento humano e no modo urbano de viver pois, pela abertura espacial e possibilidade de circulação, propicia contatos e trocas sócio-culturais. Novos centros de vida como os *shopping centers*, hipermercados, terminais integrados, aeroportos, também são locais de encontro de pessoas, que chegam pelas ruas e saem pelas ruas, que se relacionam e complementam os primeiros. Enquanto o uso do solo pode influir funcionalmente no número de viagens “para” ou “de” um espaço, aspectos da morfologia, da localização e das práticas sociais podem influir no movimento “através”, relacionado aos principais percursos urbanos.

Segundo Martins (1995), a relação entre a acessibilidade, a mobilidade e a questão espacial está compreendida num fenômeno uno e dialético, com implicações físico-territoriais no processo de evolução urbana, na medida que os percursos ligam, contornam e atravessam territórios urbanos e participam das suas rotinas, definindo um sistema espacial dinâmico. Movida por forças sociais, que são influenciadas pelas características do sítio natural e por propriedades territoriais, essa dinâmica estabelece uma apropriação diferenciada e setORIZADA do espaço, como um produto do trabalho social.

II.4 – Ampliação dos percursos e consolidação das áreas sociais

Ampliando os percursos, a superação de limites, o crescimento urbano e as combinações e conflitos, no processo de evolução urbana, destacaram a acessibilidade como elemento estrutural, consolidado na mobilidade. A estruturação é conduzida pelas características essenciais, físicas e sociais, da acessibilidade (espaço) e da mobilidade (movimento), como elementos de referência, permanência e sustentação urbana, influentes na segregação.

²⁴ Sobre essa estrutura se apóia a “grande duração”, a qual assegura a permanência da cidade (Panerai,1993).

Na segunda metade da década de 1940, os estudos das estruturas social e espacial urbana avançavam pelo desenvolvimento de uma abordagem que veio a ser conhecida como análise social, a qual procurava identificar sub-áreas, ou áreas sociais, na cidade. A técnica foi inicialmente esboçada por Shevky e Willians (1949), como um método para classificar áreas censitárias, reformulado posteriormente por Shevky e Bell (1955), como um modelo de mudança social que desembocou numa teoria geral da diferenciação urbana. O modelo baseava-se em três noções conceituais, relacionadas ao caráter mutável da sociedade moderna: mudanças na amplitude e intensidade das relações, diferenciação de funções e aumento das complexidades da organização. Os estudos consideravam o aumento da escala e da interdependência, a divisão do trabalho na sociedade e as relações entre a concentração da população e a forma sócio-espacial (Clark,1991). A reflexão mais importante acerca de uma complexa ordem social crescente foi vista como uma mudança na modalidade e composição da população urbana e como isolamento cultural de grupos sociais, em áreas da cidade, levando em conta a posição social (*status* social), a dinâmica da urbanização e a segregação, conformando setores urbanos. Diferenças culturais contribuem para que grupos estabeleçam um componente sócio-espacial distinto na cidade, já que a linguagem, o conhecimento, os costumes e a religião formam uma das bases da segregação social. Considerando-se a acessibilidade, a mobilidade e a localização, em muitos casos, valores culturais são mais fortes que as chamadas forças do mercado e a análise econômica intra-urbana, no que se refere aos assentamentos da cidade, à segregação e às implicações físico-territoriais.

A crítica mais importante à análise das áreas sociais refere-se ao fato de que Shevky e Bell não responderam à questão fundamental de como as principais divisões sociais na cidade determinam a estrutura espacial. Essa crítica estava relacionada às limitações espaciais e à relativa estaticidade da análise oferecida, não englobando satisfatoriamente uma linha lógica evolutiva, as diretrizes estruturais de crescimento e a dinâmica da segregação social, no espaço e no tempo, relacionada ao todo urbano.

Embora não estabelecidas originariamente, as relações entre a teoria social e os padrões urbanos podem ser identificadas, como sugeriram Bell e Murdie (1965,1969;In Clark,1991). Segundo estes autores, os fatos urbanos propõem que a estrutura interna das cidades, associada a preferências e possibilidades de localização e deslocamento, pode ser

caracterizada por anéis de *status* familiar, por cunhas de *status* sócio-econômico e por grupos étnicos, tendo-se linhas de acesso e movimento intra-urbano como referências principais (FIG.II.4).

Contrastando com os anéis concêntricos, visualizou-se um padrão setorial radial para o *status* sócio-econômico na cidade. Esses argumentos derivaram do trabalho de H. Hoyt (1939) que reconheceu os contrastes sócio-espaciais básicos da dinâmica centro – periferia, em forma de cunhas impeditivas ou fronteiras de uso do solo, via um processo de filtragem sócio-espacial²⁵ (Ver FIG.II.4). Essas seções ou setores foram explicados como uma concentração linear de usos similares, ao longo de vias radiais de acesso.

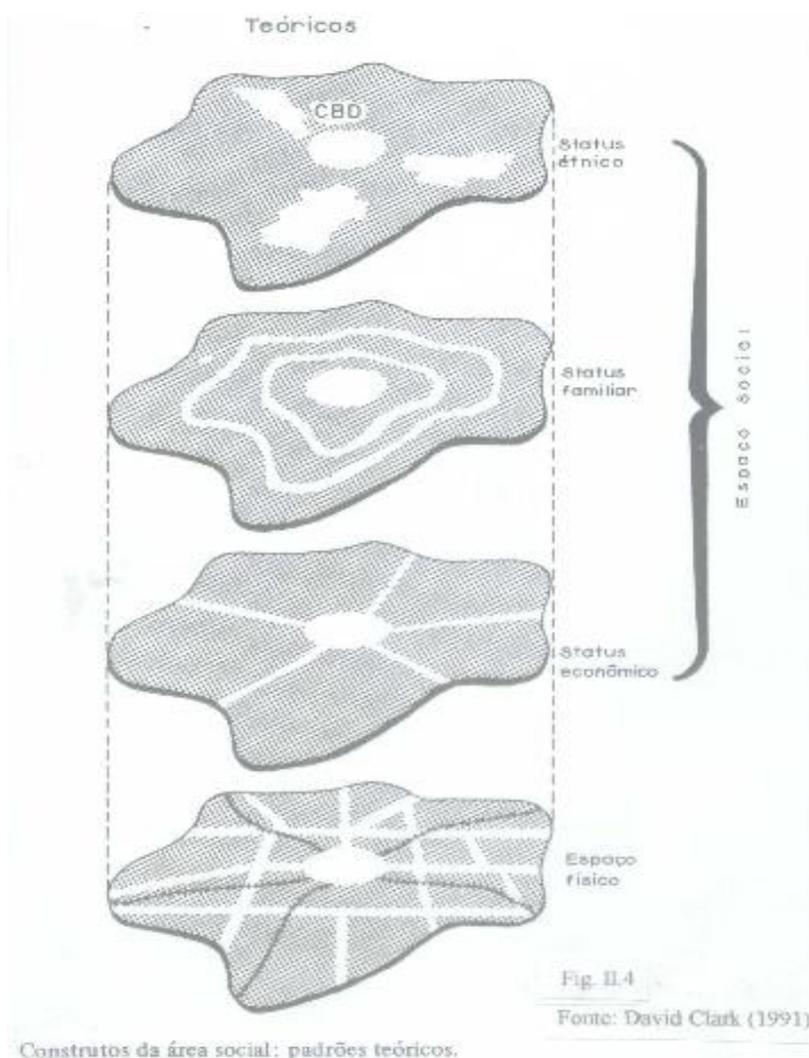


FIGURA II.4: Padrões teóricos da áreas sociais

²⁵ As fronteiras têm como linha/eixo de referência os principais eixos de acesso e percurso.

A aversão a lugares deteriorados e conturbados próximos à indústria, ou a locais com grande concentração de comércio e serviços e a preferência por lugares abertos e amenos, foram explicados pelo desenvolvimento de setores de *status* sócio-econômico (Hoyt, 1939). As diferenças sócio-culturais podem sugerir que grupos formem um componente espacial de localização, socialmente distinguível na cidade, participando da formação de redes e fluxos sociais e oferecendo uma base à segregação urbana. O nível de renda e a ocupação podem constituir fronteiras, como limites territoriais, ou barreiras adicionais relevantes, como obstáculos ou dificuldades de acesso social, relacionadas a eixos viários principais, podendo repercutir sobre a acessibilidade e a mobilidade com relação a determinados espaços e criando expectativas de agrupamento social, no interior ou próximo de áreas da cidade. As novas “muralhas” da cidade, representadas pelas barreiras físicas e sociais, resultam das desigualdades sócio-econômicas e da descontinuidade do desenvolvimento urbano, especialmente em cidades de países subdesenvolvidos. Notadamente a estrutura viária e os limites de propriedade constituem as novas “fronteiras” urbanas, que influem nos padrões espaciais, assim como a própria concentração de representantes de uma classe, determinando segregação, é uma barreira em si mesma. Segundo Clark (1991), por mais que sejam homogêneos e uniformes, tais colocações sugerem que o espaço social na cidade consiste numa certa combinação dinâmica de padrões radiais-concêntricos, setoriais e grupais, sob influência do atributo acessibilidade.²⁶

A sustentação empírica para as hipóteses foi dada por Anderson e Egeland (1961) e por Herbert (1972), em estudos de geografia social sobre cidades americanas. Eles usaram a análise de técnicas de variância para comprovar se a distribuição da ordem dos valores das construções naquelas cidades eram padronizadas ou poderiam ter aparecido por acaso. O levantamento pode confirmar a existência de padrões setoriais para os valores de ordenamento social e padrões zonais para as medidas da urbanização. Os testes estatísticos mostraram que, como previsto, a ordenação social tinha uma expressão cuniforme, enquanto a urbanização estava concentricamente distribuída. Apesar das características

²⁶ As “fronteiras” que separam estruturas sociais diferenciadas também mostram padrões morfológicos e redes sociais diferentes. Algumas “fronteiras” podem ser vistas igualmente como “passagens”, pois são permeáveis e permitem o fluxo de recursos e oportunidades, dando origem ao desenvolvimento urbano em dada direção.

geográficas e locacionais das construções terem recebido menor atenção que as sócio-econômicas, esses estudos produziram argumentos para os postulados de Bell e Shevky.

O arranjo estrutural intra-urbano indica especificidades na localização territorial, relacionada às áreas sociais, constituindo tipo espacial próprio da cidade, na qual as relações não podem existir sem contatos quotidianos e articulações propiciadas pela acessibilidade e mobilidade urbanas. Os contatos estão combinados com a estrutura, envolvendo deslocamentos de grupos sociais e de pessoas nos percursos da cidade. As exigências de mobilidade e integração, na vida urbana, formam elementos estruturadores do espaço de tal modo que os percursos e os movimentos tornam-se condições de transformação, de adaptação e de participação na vida urbana. Os percursos constituem sistemas articulados a padrões de movimento e às características do sítio natural e edificado, fazendo corresponder um tipo de fluxo a cada categoria de elementos fixos, que se alteram e interagem mutuamente. A lógica de determinadas linhas evolutivas urbanas apresenta-se com uma dinâmica que pode ser entendida como lei, para que um objeto social possua uma dada forma estrutural específica, diferente da forma de outro objeto²⁷.

A percepção de que a cidade é uma totalidade composta de aspectos fragmentários e diferenciados que parece produzir-se por si mesma, e em que todos os elementos contribuem para formar “l’âme de la cité” (G. Chabot, 1958), ampliando percursos, conduz ao entendimento de que a análise estrutural, baseada em espaços livres e em percursos, é um instrumento confiável de análise da evolução urbana. Rossi (1998) considera que a colocação de Chabot é um dos mais importantes pontos de chegada nas análises sobre a cidade. A totalidade da cidade supõe um movimento comum da estrutura, da função e da forma, que é dialético e concreto. As estruturas e a totalidade não são fixas, pois possuem uma lógica evolutiva, no tempo e no espaço, onde inclui-se a lógica diacrônica dos percursos.

A articulação entre percursos e evolução urbana mostra que a concepção dialética de totalidade apresenta-se com um caráter incompleto (Sartre, 1960; Kosik, 1967, In: Sampaio, 1999), em estágios, denotando áreas sociais a partir de localizações, relacionadas

²⁷ Para J. Castex (1980), “tipologias do espaço construído e aberto, estrutura de parcelamento, os traçados e outros elementos de uma estrutura urbana dada são a projeção de uma ordem social”. Mostram-se como consequência de peculiares condições de produção, ao longo do tempo, revelando muito das razões e leis físico-sociais da dinâmica da cidade e do contexto histórico do processo de desenvolvimento urbano

à segregação, suas transformações e a lógica evolutiva da cidade. Totalidade não significa o somatório de elementos e atributos, mas uma relação entre as partes ou áreas constituintes em movimento, viabilizadas por percursos. Dessa maneira, a estrutura urbana tanto dá sustentação quanto orienta um certo tipo de organização espacial. A forma expressa um certo modo de estruturação dos objetos urbanos, ou seja, alcança níveis e escalas de representação das partes ou elementos de um dado conjunto. Na evolução urbana, a forma pode ser vista como a “estrutura revelada” (Santos,1985), através dos percursos.

René Bastide (1971) identificou que o termo estrutura designa simultaneamente três aspectos: 1) um conjunto; 2) as partes deste conjunto e, 3) as relações destas partes entre si. É possível perceber uma relação entre a colocação de Bastide e a noção de totalidade, movimento, forças, inerentes ao espaço urbano, que podem destacar eixos de expansão, relacionados à segregação. Pode-se dizer que a estrutura é a “maneira pela qual as partes de um todo estão dispostas entre si” (Larousse;In Sampaio,1999), equivalendo à noção de organização e também de lógica evolutiva. Pode ser usada tanto do ponto de vista estático, ou como situação de um momento ou estágio dado, quanto do ponto de vista dinâmico, processual. Neste último caso, toma-se o processo como uma sucessão articulada de situações ou estágios evolutivos, no espaço e no tempo, quando a estrutura sofre transformações ou reestruturações, podendo destacar certas áreas sociais e ampliar percursos, implicando em continuidade ou ruptura em uma dada direção de expansão urbana.²⁸

Na cidade é mais importante entender o que é estrutural na sua dinâmica, enquanto processo orientado por um percurso, e não como algo estático, no viés arquitetônico. Na constituição da estrutura urbana (social, econômica, política) existe uma base física e territorial subjacente, na qual são produzidos e se reproduzem sistemas, como as vias e o sistema de circulação da cidade. A estrutura não equivale ao sistema, que pode sofrer alterações conjunturais sem modificar-se as condições estruturais de base (Sampaio,1999). Nos processos de transformação e de apropriação do espaço, os percursos podem ser vistos como estruturas.

Os elementos dos sistemas e das estruturas não são anteriores a elas. São produtos históricos em transformação no âmbito das relações sociais e da lógica evolutiva urbana. A

exterioridade da estrutura urbana revela as correlações de forças e as disputas que produzem a cidade, seus percursos e as suas áreas sociais, quando a estrutura física é apenas parte da estrutura urbana (social, econômica, política). A estrutura possui especificidades com determinações e estágios ligados àquilo que se denomina estrutura interna da cidade, articulada às necessidades de produção e de reprodução, em seus vários níveis.

A obra de Marcel Poète (1958) ocupou-se dos fatos urbanos enquanto indicadores de condições da cidade, como um organismo em evolução. Sua razão de ser é a continuidade onde, aos conhecimentos históricos, convém acrescentar os conhecimentos geográficos, sócio-econômicos, políticos e simbólico-culturais. Porém, são os conhecimentos do passado e da estrutura que constituem os termos de redefinição espacial, de comparação e as medidas referenciais do presente e do futuro (Rossi,1998). A estrutura urbana é um dos principais elementos referenciais de continuidade, física e social, que constitui elo de ligação, ao qual associam-se os percursos da cidade. Uma análise estrutural, fundamentada na história, deve estar baseada em linhas contínuas referenciais e persistentes, como fios condutores, para que se possa obter uma análise articulada de áreas e de estágios de evolução urbana. Através da estrutura é possível perceber uma lógica evolutiva e certas persistências urbanas, que oferecem tanto referenciais urbanos quanto permitem que espaços aparentemente heterogêneos contribuam com um certo grau de unidade e organicidade, no processo formativo do espaço urbano. Nas transformações da cidade, permanecem as diretrizes de sua estrutura, coincidentes com a continuidade de seus percursos, assim como determinados espaços, a exemplo das principais avenidas, praças e parques públicos, que podem apresentar-se como pontos nodais referenciais.

O exame de determinados percursos, em que se privilegia um ou vários campos de interesse, permite que se reconheça características, atributos e processos, tanto da estrutura da população e de suas áreas sociais quanto da estrutura espacial. Usualmente, a leitura da estrutura espacial se faz por intermédio de elementos básicos da morfologia urbana, quais sejam o sítio natural, o sistema viário, conjunto de tipos arquitetônicos, parcelamento do solo, etc. Acrescida à leitura desses elementos, a assimilação de aspectos sociológicos pode contribuir de maneira importante para o reconhecimento da estrutura do espaço, da

²⁸ No caso do percurso da avenida Epiplácio Pessoa, presume-se que houve continuidade no processo de

dinâmica da segregação e das permanências urbanas²⁹. Pode-se dizer que a persistência torna-se geratriz e orienta a expansão da cidade. A partir do entendimento dessa geratriz, onde destacam-se os espaços livres, pode-se reconstituir a formação do tecido urbano, dos eixos de expansão principais, de suas áreas sociais e a ampliação dos percursos. Panerai (1986,1990) atribui ao espaço público a capacidade de apoiar a grande duração que assegura a permanência da cidade, marcando uma inscrição perdurável no território.

II.5 – Impacto da diferenciação sócio-espacial e da fragmentação na ocupação urbana

Com o desenvolvimento das forças produtivas e a extensão da divisão do trabalho, a manipulação do espaço leva ao aprofundamento das diferenças de classes, à setorização e à segregação dos diferentes extratos sociais, consolidando de forma acelerada novos territórios justapostos ou distanciados. Esta evolução acarreta um movimento paradoxal: o espaço que une e separa os seres humanos. Este paradoxo transparece no espaço através dos percursos produzidos pelas redes sociais, baseados no conjunto de espaços livres destinados à circulação. Essas transformações obedecem a determinados itinerários definidos pela dinâmica das redes sociais, ou aos fluxos e rotinas das pessoas, em uma dada direção da cidade.

No processo evolutivo da cidade, a expansão de áreas ou setores em direção a espaços adjacentes é influenciada pela dinâmica que existe entre as propriedades territoriais locais e as propriedades globais do espaço intra-urbano, ou seja, aquelas que conferem uma certa identidade e uma certa continuidade urbana, não devendo o local e o global serem analisados em separado. A relativa continuidade é viabilizada por meio dos espaços livres e

evolução urbana, com as dinâmicas dos estágios de superação de limites, crescimento e combinação/conflito.

²⁹ Para A Rossi (1998), do ponto de vista da ciência urbana, a teoria das permanências (Poète,1958 e Lavedan,1960) é um passado que, de certa forma, ainda experimentamos. Dessa forma, ainda segundo Rossi (1998), deve-se ter em mente que a diferença entre passado e futuro, do ponto de vista da teoria do conhecimento, consiste no fato de que o passado é, em parte, experimentado agora. Essa reflexão é uma teoria histórica, centrada no fenômeno das persistências. As persistências são detectáveis através dos monumentos, dos sinais físicos do passado, mas também através da persistência dos traçados e do plano. Segundo Rossi (1998), este último ponto é a descoberta mais importante de Poète, ou seja, as cidades permanecem em seus eixos de desenvolvimento, mantêm a posição dos seus traçados, crescem segundo a direção e com o significado de fatos mais antigos do que os fatos atuais. Às vezes, esses fatos permanecem idênticos, são dotados de uma vitalidade contínua, às vezes se extinguem; resta, então a permanência da forma, dos sinais físicos, do “locus”. A permanência mais significativa é dada, pois, pelas ruas e pelo plano; o plano permanece sob níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes deforma-se, mas, substancialmente, não se desloca.

por meio dos percursos urbanos. Pode-se afirmar que os assentamentos urbanos são regulados por leis formativas físicas e sociais, que se referem ao objeto urbano em si, aos deslocamentos e fluxos e por aquelas que se referem ao processo pelo qual a sociedade utiliza-se dessas leis, adaptando-as para dar forma espacial a diferentes tipos de relações (Hillier,1989;In Amorim,1999). Da relação entre espaços edificados e espaços livres, emerge a individualidade espacial do assentamento, permitindo sua identificação como membro de uma classe genérica de assentamentos similares (Amorim,1999).³⁰

A evolução de uma estrutura e de cada um dos seus elementos ou variáveis constituintes difere qualitativa e quantitativamente. Trata-se de uma evolução diacrônica, no decorrer da qual, e a cada estágio de transformação urbana, cada elemento conhece uma mudança relativa de valor, que pode ser entendida em sua relação com o todo, a partir de um fio condutor, de uma linha contínua descrita pelo movimento. Com implicações sobre a apropriação do espaço, relacionada à segregação, é assim que os territórios (combinações localizadas de variáveis físicas e sociais) mudam de papel e de valor, à medida que a história vai-se fazendo. A diferenciação entre lugares, diz Cassirer (1953,1965), “serve de base à diferenciação de conteúdos, isto é, do Eu, do Você e do Outro, de uma parte, e dos objetos físicos de outra parte.” Continuando, Cassirer coloca que “a crítica geral do conhecimento nos ensina que o ato da posição, da localização e da diferenciação espacial é a condição indispensável para o ato de objetivação em geral, desde que se estabeleça uma relação entre o objeto e sua representação.” Na verdade, os espaços territoriais, além de apresentarem-se como formas, com uma certa vida própria, são objetos sociais, carregados de dinamismo cultural e social, consolidados por percursos, que mostram-se assim, como estruturas não fixas, com elevado grau de permanência e referência urbana.

Esse cenário indica um grau de espontaneidade e autonomia no processo urbano. Até certo ponto, mostra que os fatos do mundo real apresentam-se com um encadeamento mecânico-automático, aparentemente sem a intervenção de nenhuma causa transcendente. Isto leva-nos a considerar, a princípio, o instinto biológico e os impulsos dos seres humanos, na dinâmica urbana, sobre o deslocamento, o estabelecimento e a posse de determinados territórios, repercutindo sobre a diferenciação sócio-espacial e sobre a fragmentação, relacionada à concentração de determinados grupamentos sociais, em áreas

³⁰ As relações entre espaços edificados e espaços livres compõem a dinâmica do espaço urbano, formando um

da cidade, acentuando percursos. Forças político–econômicas, com certo pragmatismo e imediatismo, confundem-se organicamente com o processo de transformação da cidade, quando identificam e consolidam determinadas rotas de crescimento, guiadas por lógicas evolutivas dos tecidos urbanos. Esse processo parece assumir-se sem escolha aparente, buscando a satisfação baseada no tripé *homem – realismo – natureza*. Apoiando-se, em grande medida, nos percursos quotidianos, os fatos indicam simultaneamente que determinados eixos da expansão são verdadeiras linhas de força, que não estão organizadas ao acaso³¹. Os processos sociais que se ligam ao eixo de expansão exprimem, ao especificá-lo, “os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social” (Castells, 1983).

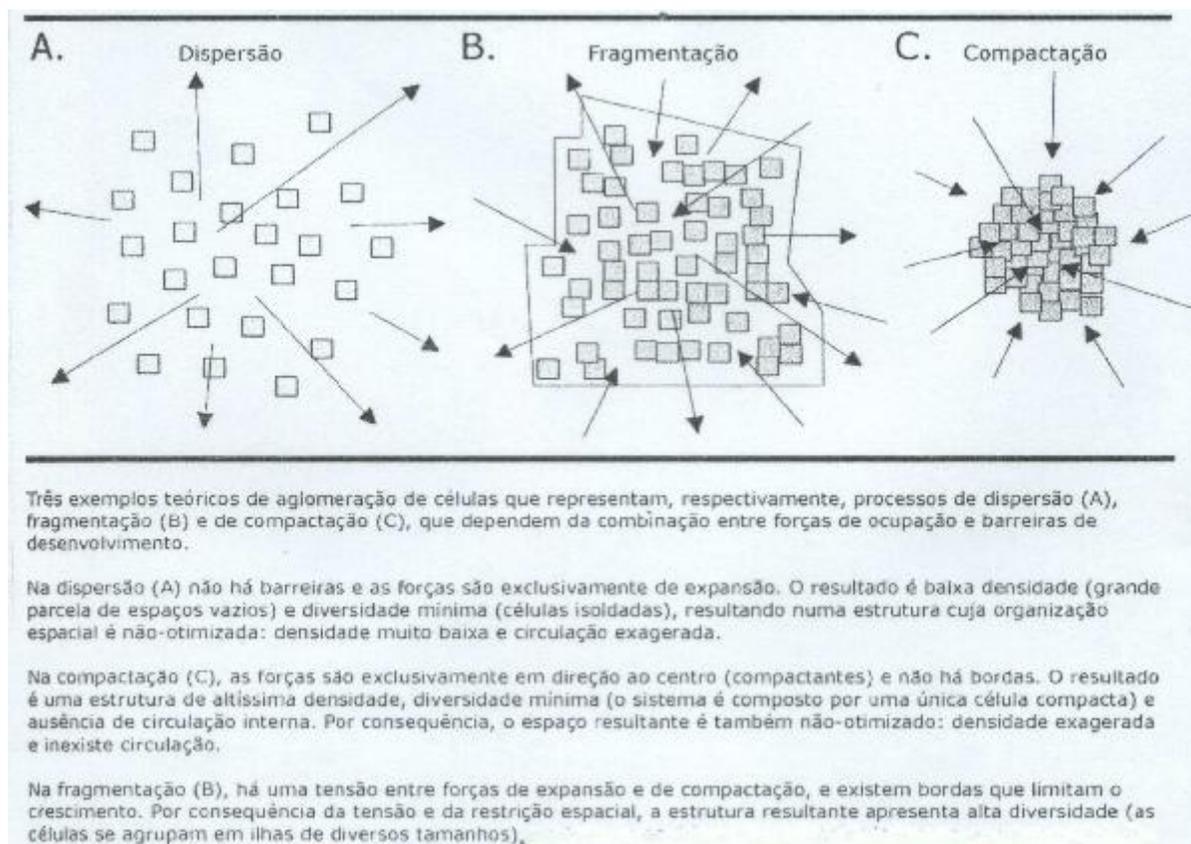
Um pensamento de Fernand Braudel (1985) busca ilustrar a perspectiva dinâmica da ocupação urbana, quando diz que “as cidades são transformadores elétricos, que aumentam as tensões, precipitam as trocas, agitam continuamente a vida dos homens.” Na verdade, os homens é que constróem a cidade e a dinâmica da mesma e de seus percursos. Pela reflexão de Braudel, pode-se imaginar a cidade como um verdadeiro liquiidificador, onde entrassem todos os atores da cena urbana e a dinâmica das transformações e diferenciações se desse de forma mais rápida, mais agitada. Apenas a cidade, e mais nenhuma outra configuração espacial, possui esse papel de transformador elétrico privilegiado, onde a energia é conduzida basicamente através dos percursos. Na cidade, as noções de totalidade e fragmentação são influenciadas pelo fato de que as dimensões política e econômica se sobrepõem à dimensão social do espaço. Esse aspecto mostra-se importante no processo de diferenciação sócio-espacial e na formação de territórios distintos e distanciados na cidade, com impactos na acessibilidade, na mobilidade e na segregação urbana.

Segundo Sobreira (2002), na fragmentação existem tensões entre forças de expansão e de compactação, ocorrendo bordas que limitam o crescimento, como fronteiras, e, por consequência da tensão e das restrições espaciais, a estrutura resultante apresenta grau de diversidade (FIG.II.5). A fragmentação da cidade, onde as tensões entre forças se relacionam com a própria estrutura espacial, produz territórios peculiares carregados de

determinado modelo espacial global.

³¹ Geralmente essas linhas são refratárias a ações contrárias à sua lógica, pois contrariam a “força natural” do crescimento da cidade (Batty e Longley, 1994). Cullen (1971) utilizou a expressão em seus estudos sobre a paisagem urbana, considerando especialmente cidades costeiras e a força das linhas de faixa litorânea.

história, culturas e elementos emblemáticos.³² Estudos têm apontado que as cidades revelam-se mais claramente como objetos fragmentados especialmente nos países do terceiro mundo, mostrando a sucessão e eventual sobreposição de elementos no tecido urbano, incluindo áreas planejadas e espontâneas, assentamentos ilegais, favelas, áreas institucionais, shoppings, conjuntos habitacionais, vazios urbanos, eixos de acesso e corredores comerciais (Balbo,1993). Segundo Fernand Braudel (1969), citado em Lepetit (2001), história e sociologia são, “não o avesso e o direito de um mesmo tecido, mas o próprio tecido, em toda a espessura de seus fios”. Se por um lado, o fenômeno da expansão e apropriação urbana conduz a uma contínua alteração de origens e destinos na cidade, com a simultânea multiplicação, setorização e incremento das rotas urbanas, por outro lado, acentua a permanência de determinados percursos principais da cidade.



Fonte: F. Sobreira(2002)

FIGURA II.5: Dispersão, fragmentação e compactação.

³² Teoricamente, na fragmentação existem forças de expansão e de compactação, definindo tensões, onde ocorrem igualmente restrições que limitam o crescimento. Por consequência da tensão e das restrições espaciais, a estrutura resultante apresenta diversidade, com espaços justapostos e distanciados em diferentes localizações territoriais.

A cidade, decomposta em espaços que correspondem a áreas simultaneamente fragmentadas e articuladas, com conteúdos próprios, esgarça-se mostrando, através dos percursos, que seus territórios são ao mesmo tempo espaciais e subjetivos. As relações que os indivíduos estabelecem entre si configuram-se espacialmente, sendo processos de subjetivação individual e coletiva e não apenas relações funcionais de uso (morar, trabalhar, circular), existindo um processo de significação, de percepção e de construção de territórios. Um espaço, uma rua, além de ser um lugar onde se passa, abriga história, memória, experiências individuais e coletivas.

Na diferenciação e fragmentação da ocupação urbana, a apropriação de diferentes lugares (territórios) ressalta-se atualmente entre outras características. O Estado, grupos diversos, classes ou indivíduos apropriam-se de porções do espaço considerando-os como seus; ligadas a ela estão as noções de uso do solo e de “soberania” (Taylor, In: Mesquita, 1995). Guattari (1985) destaca a apropriação de territórios como uma forma de constituir o que denomina “territórios existenciais” ou “territórios de subjetivação”, que concentram identidades sociais, ligadas à segregação.

Assim, é essencial considerar o processo histórico de constituição e apropriação de diferentes territórios, pelo eixo da instituição de identidades sociais, inseridas no processo histórico de produção de lugares, dos quais nos fala Lefèbvre (1976). Segundo essa colocação, relacionada de forma intrínseca aos percursos, o indivíduo reconhece-se a si mesmo separado do outro, no âmbito das relações sócio-espaciais. Se ambos estão imersos nessa teia de relações, diferenciam-se pela relação que mantêm com seus territórios e percursos, com os espaços considerados externos e pela propriedade privada.

A cidade é culturalmente heterogênea e, no seu interior, os bairros são a territorialização de subculturas urbanas que possuem características específicas, acentuadas pelos percursos. Para cada uma dessas subculturas, os problemas de trabalho, as perspectivas de realização pessoal, a informação e seus percursos têm significados diferentes, com diferentes percepções do ambiente urbano. O território acentua as questões da segregação e do espaço urbano em transformação e em movimento, próprias do comportamento humano, onde existe uma relação que extrapola o funcional entre os seres humanos e o espaço, destacando-se a subjetividade. Não existe um território sem um sujeito, porém pode existir um espaço independente do sujeito. Para técnicos e urbanistas, o

mapa é um espaço; o espaço real vivido é o território apropriado, na evolução urbana, a partir de percursos.

O espaço aparece como um todo fragmentado em territórios alimentados e delimitados pelos percursos físicos e sociais e respectivos espaços livres de circulação, que podem contribuir, dependendo das características da evolução urbana, para a formação de fronteiras espaciais. O cenário de diversificação e redistribuição no espaço, definindo novos padrões urbanos de movimentação típica (casa–trabalho / trabalho–casa) entre as classes de renda, tem influído na questão da apropriação diferenciada e setORIZADA do espaço (Krafta,1994). Como as práxis de cada um são fragmentárias, os espaços dos indivíduos aparecem como fragmentos de realidade, dificultando a reconstituição e o funcionamento unitário do espaço decomposto em territorialidades. Então, a percepção do espaço torna-se fragmentária; enquanto o espaço circundante só explica uma parcela de sua existência, os percursos e os espaços livres de circulação apresentam-se como única continuidade explicativa da dinâmica espacial. A articulação entre percursos e evolução urbana, que se dá através de propriedades territoriais e de leis sócio-espaciais, pode levar ao esclarecimento do efeito dos percursos sobre a segregação e sobre a formação de barreiras e fronteiras urbanas.

As principais vias, além de serem elementos relativamente contínuos da morfologia urbana, são elementos urbanos predominantes (Lynch,1997), independentemente do grau de conhecimento da cidade, contribuindo para a mobilidade, nos trajetos habituais e na diferenciação sócio-espacial. As vias principais intra-urbanas, assim como os principais percursos cotidianos, são um meio pelo qual o todo pode ser ordenado, tendo uma qualidade singular que as diferencia dos canais de circulação circundantes³³ (Lynch,1997). Essas qualidades dizem respeito à escala e às características físicas e de abertura espacial, às peculiaridades do espaço edificado, concentração ou diversificação de atividades ou alguma atividade especial, ao longo de suas margens, etc.

Como uma consequência dos fatos abordados, a segregação é usualmente vista como o processo de formação e crescimento de áreas periféricas de habitação, ocupadas por classes de baixa renda (áreas convexas, circunscritas em seu perímetro). Esse fenômeno é

³³ Vias localizadas fora da mancha urbana consolidada e algumas rodovias de contorno.

intrínseco à produção do espaço intra-urbano³⁴. As áreas segregadas, ocupadas especificamente por uma população, são pensadas normalmente como produto e como meio de produção da segregação. Sob um processo circular de causação e efeito, grupos sociais, diferenciados em função da renda, ao mesmo tempo competem pelas melhores posições e vantagens no espaço intra-urbano (Harvey,1980 e Villaça,1998). A agregação espacial de indivíduos sócio-economicamente similares é um passo relativamente lógico, dentro do processo econômico de alocação da terra e de produção do espaço da cidade. Esse processo é produzido predominantemente pelas classes cujas possibilidades são compatíveis, quando a agregação sócio-espacial é mediada pelo preço da terra (Harvey,1980;In Moraes Netto,1999). A idéia de um processo de segregação traz assim, a noção de sub-processos econômicos subjacentes, os quais são naturalmente produzidos na sociedade brasileira e relacionados com a apropriação do espaço.

As abordagens da Sociologia ao fenômeno tendem a uma visão predominantemente estrutural, de base marxista, em relação ao conflito de classes e relações de produção. A segregação é vista, dessa maneira, como fragmentação social em áreas mais ou menos homogêneas, implicando na formação de áreas segregadas internas à cidade, ou periféricas, das classes mais altas. Segundo essas teorias, o distanciamento social ocorreria naturalmente, em decorrência da ocupação social homogênea de áreas específicas por determinados grupos. Dessa forma, o espaço da segregação, nas teorias usuais, é aquele das áreas e periferias segregadas; o tempo é aquele do processo de produção do espaço, havendo tensão entre forças.

O conceito de segregação espacial apresenta-se pouco delimitado e suscita variados pontos de vista, na discussão sobre níveis de separação e concentração de atividades ou grupos sociais no espaço. Segregação espacial, segregação social, segregação urbana e segregação residencial são alguns dos termos que se confundem e se alternam nessas discussões. Além disso, as teorias sociológicas, urbanísticas e econômicas são marcadas por uma certa inaptidão para demonstrar a dimensão espacial do fenômeno, utilizando predominantemente como instrumento a palavra e suas possibilidades descritivas, pouco hábil para espacializar informações e assim aproximar-se da realidade urbana. Segundo

³⁴ É possível gerar um “mapa da segregação social”, pela observação da morfologia urbana e localização de áreas específicas de habitação “socialmente homogênea”, onde pessoas vivem e trabalham dissociadamente (Moraes Netto,1999).

Harvey (1980), Hillier e Hanson (1984), a dificuldade em tratar os aspectos de tempo e espaço dos fenômenos é semiológica, contida na estrutura dessas linguagens, tornando-os elementos de difícil objetivação. Na cidade brasileira, há segregações das mais variadas naturezas, de classes, de etnias ou nacionalidades.

Neste trabalho é abordada a segregação das classes sociais, que domina a estruturação das médias e grandes cidades brasileiras, e especificamente a segregação dos grupamentos sociais mais abastados. Essa segregação é vista como um fenômeno dinâmico, relacionado a um percurso, que ocorre na variação das dimensões tempo e espaço, possibilitando ver **como** a segregação molda as relações sociais entre os grupos, a partir de percursos. A conceituação, relativa às classes sociais, é útil para descrever as formas de apropriação dos indivíduos sobre os espaços urbanos, como o uso desses espaços, a partir das possibilidades geradas pelos seus níveis de renda. O conceito considera os deslocamentos sociais a partir da localização e da configuração espacial, que geram lógicas, redes sociais e padrões de apropriação das diferentes classes, expressos em percursos, ao longo da evolução urbana.

Uma certa generalização na utilização de termos pode ser visualizada nos textos de Castells (1978,1983) e Lojkine (1977,1981). Para Castells, a distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e há uma *estratificação urbana* correspondente a um sistema de estratificação social. No caso em que a distância social tem uma “forte expressão espacial” ocorre a segregação urbana. Lojkine coloca a segregação como uma manifestação da renda fundiária urbana. Lipietz (1974,1982) engloba as diferenças na ocupação dos espaços sob a categoria divisão econômica e social do espaço, enquanto Harvey (1973) utiliza o conceito de gueto, apontando a segregação como um mecanismo de extorsão e deixando implícita a dominação. O conjunto desses trabalhos representou avanços no estudo do espaço urbano, com repercussões na conceituação da segregação espacial. Nesse quadro, um aspecto parece imprescindível: a segregação no espaço exige que se proceda a análises específicas e particulares, no âmbito da relação percurso – evolução urbana.

A segregação sócio-espacial é considerada aqui como um processo que adquire características específicas a cada conjuntura ou estágio da dinâmica social, subentendendo as desigualdades, as combinações e os conflitos de interesses que determinam a produção

do espaço da cidade. A segregação é abordada tanto em seus aspectos sociais quanto em seus aspectos físico-territoriais particulares, como parte integrante do processo geral que determina a produção e a apropriação dos meios de consumo coletivo e mecanismos de formação do preço do solo. As diferentes capacidades de consumo consubstanciam processos de exclusão e de setorização, que se manifestam nas diferenças das condições urbanas dos territórios ocupados pelos grupos sociais, na evolução urbana. A segregação sócio-espacial mostra que a integração e a exclusão não são processos independentes um do outro mas, são duas dimensões do processo de segregação.

A segregação revela-se como um processo importante para a compreensão da ocupação e da estrutura urbana, assim como de sua lógica evolutiva. Santos (1993,1996) coloca a noção de sítio social, observando que a especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes, quais sejam: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização. Segundo o mesmo autor, criam-se sítios sociais uma vez que a dinâmica da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, moldando-os às suas exigências peculiares. É assim que certas áreas tornam-se mais acessíveis, certas vias mais atrativas e determinados espaços mais privilegiados, valorizados e mais dinâmicos, tanto para as atividades do terciário quanto para o uso residencial, com base na localização. O conceito de segregação é útil tanto para a análise da lógica dos bairros residenciais, produzidos pelas e para as burguesias, como também para a análise das áreas comerciais que elas igualmente produziram para si, como é o caso do percurso da avenida Eptácio Pessoa. Segundo Villaça (1998), uma das características marcantes das médias e grandes cidades brasileiras é a segregação espacial dos bairros residenciais (das classes sociais), produzindo sítios sociais particulares.

Diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar, cada vez mais, em diferentes áreas ou setores da cidade, com rebatimentos no espaço urbano. É importante citar que a segregação não impede a presença nem o crescimento de outras classes no mesmo espaço, não existindo, por exemplo, a ocorrência exclusiva das camadas de alta renda em nenhuma cidade brasileira. O importante é que o setor segregado detenha uma grande parte, talvez a maior, de uma dada classe, no caso, a média e alta renda. O que determina em uma área ou setor a segregação de uma classe é a concentração significativa

dessa classe, mais do que em qualquer outro setor da cidade, atuando o espaço e a localização como mecanismos de exclusão, sob a influência de percursos. A segregação espacial é definida, assim, como um fenômeno não linear, não estático, mas multifacetado e dinâmico, onde interesses diversificados sobrepõem-se, reforçando a setorização dos espaços da cidade, em sua evolução. A dinâmica da segregação mostra uma lógica evolutiva onde os bairros residenciais de alta renda deslocam-se radialmente sempre na mesma direção, influenciando na constituição de vetores de expansão destacados, de centralidades e formando uma estrutura espacial básica que tende a se realizar segundo setores de círculo, mais do que segundo círculos concêntricos.³⁵

³⁵ A questão do setor intra-urbano relaciona-se com o processo de concentração de diferentes classes sociais em diferentes áreas da cidade, não exclusivas. Dessa forma, o setor não deve ser visto como algo estático e rígido, mas como resultado de um processo dinâmico, no tempo e no espaço.

CAPÍTULO III

REFERENCIAL HISTÓRICO-ESPACIAL

DA CIDADE DE JOÃO PESSOA

A análise do percurso da avenida Epitácio Pessoa não pode ser realizada desacompanhada do entendimento do processo histórico de expansão da cidade de João Pessoa como um todo³⁶, desde a sua fundação, em 1585, até o início do processo de desenvolvimento do percurso, em meados do século XIX. Neste período construiu-se o núcleo histórico, indicando limites a serem superados e a forma de concentração dos grupamentos sociais mais abastados, ao longo do percurso. É necessário reconhecer a evolução da cidade, anterior ao recorte da pesquisa, visando a estabelecer relações entre o “antes” e o “depois”, identificando a situação intermediária entre o produto atual e o núcleo histórico, caracterizando o espaço intra-urbano onde insere-se o objeto empírico de estudo. As características morfológicas da situação anterior contribuíram para destacar o percurso em questão, o padrão de ocupação e uso do solo, os efeitos sobre a segregação e a formação de barreiras urbanas.

A partir da identificação de situações em que percursos estão mais destacados na evolução urbana de João Pessoa, apresenta-se o desenvolvimento do percurso objeto empírico de estudo, enfocando aspectos da evolução da linha-eixo e de sua configuração espacial, dos espaços livres, da acessibilidade, da mobilidade e da articulação com o processo de evolução urbana.

O espaço da cidade de João Pessoa é visto a partir de aspectos emblemáticos, identificados tanto no seu sítio natural e no seu espaço construído quanto no seu processo de evolução urbana (FIG.III.1). As particularidades físicas, territoriais e a dinâmica sócio-espacial estão associadas a determinados percursos, baseados nos principais espaços livres reservados à circulação. A fundamentação dessa idéia baseia-se no fato de que o traçado resultante dos principais percursos radiais em João Pessoa é um dos elementos claramente

³⁶ O sistema urbano é a articulação específica das instâncias de uma estrutura física e social no interior de uma unidade espacial de reprodução da força de trabalho (M.Castells,1983). A complexidade engloba questões da forma urbana, do ambiente natural e edificado, funcionais e que dizem respeito às consideráveis desigualdades sócio-espaciais, com a produção diferenciada de novos territórios, centralidades e redes sociais.

identificadores tanto da forma quanto das possibilidades e intenções de ocupação, planejamento e expansão da cidade. Nesse quadro, as transformações do espaço construído foram, em grande medida, orientadas e calibradas pelos percursos que, ao longo do tempo, transformaram-se em linhas de força da paisagem (Cullen,1971)³⁷ e do processo de expansão da cidade³⁸. Esse fenômeno deu-se principalmente em face de uma engenhosa articulação das forças econômicas e políticas com as características peculiares do sítio natural (FIG.III.2).

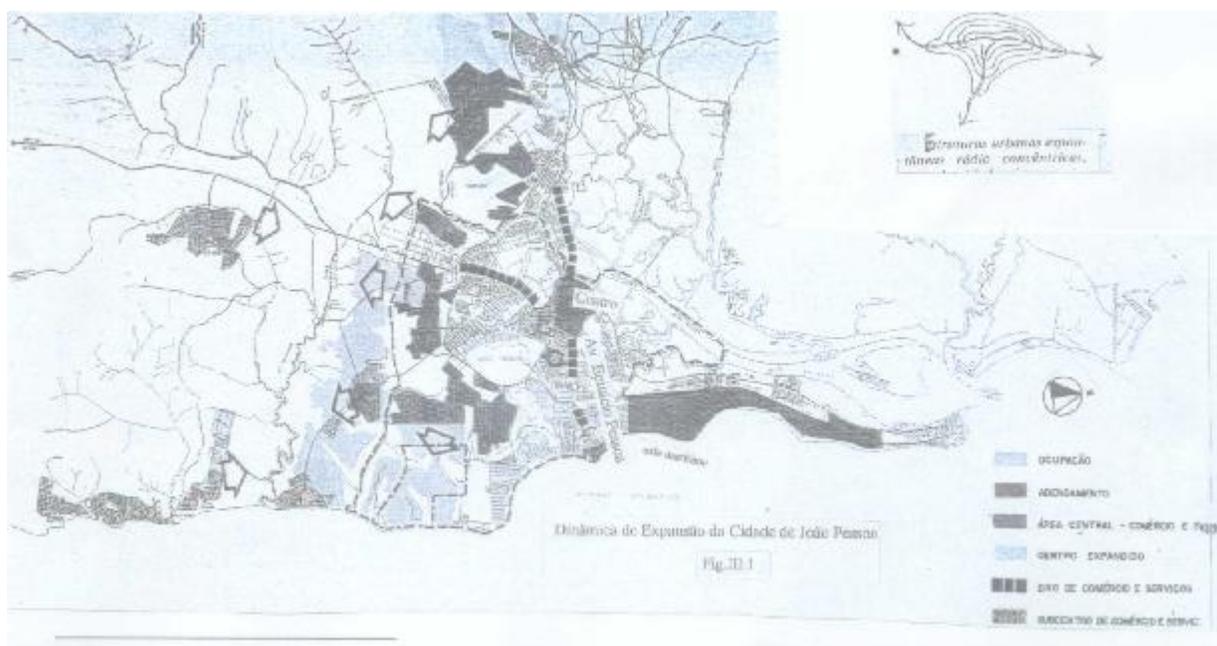


FIGURA III.1: Dinâmica de expansão da cidade de João Pessoa

³⁷ Segundo Cullen (1971), a organização dos elementos da cidade reflete linhas de força, que representam uma combinação de circunstâncias que estiveram na sua origem. Inversamente, segundo o mesmo autor, quando uma cidade se revela “incarácterística e amorfa, este fracasso pode, em geral, ser localizado em qualquer falha na relação entre forma e função, em que as linhas de força se tornaram confusas, ou desapareceram”. Para Cullen, a possibilidade de identificação e interpretação das mais importantes linhas de força, determina, em grande parte, se a cidade é morfologicamente caracterizada e inteligível, ocorrendo mais facilmente em cidades marítimas, em que linhas de força têm relação com linhas de demarcação geográficas, com a paisagem e com a ocupação urbana.

³⁸ O prisma é o que define o homem como parte da paisagem, estando essa definição de paisagem voltada, segundo Lineu Bley (1999), para o que se poderia chamar paisagem social. Essa posição é compartilhada por Milton Santos (1982): “tudo isso são paisagens”, escreve o geógrafo referindo-se a diferentes espaços como uma região produtora de café, uma cidade, um centro urbano, etc., e prossegue: “o seu traço comum é ser a combinação de objetos naturais e de objetos fabricados, isto é, objetos sociais e ser o resultado da acumulação da atividade de muitas gerações.” Dessa forma, não nega os “objetos naturais”, os componentes da natureza, mas os coloca em relação de igualdade com “objetos sociais” e vê a paisagem como resultante de um processo histórico e de uma lógica evolutiva. O processo pode ser considerado importante na caracterização da paisagem, situação evidenciada em interpretação do mesmo autor: “A paisagem nada tem de fixo, de imóvel, cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança ... a paisagem se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade.”

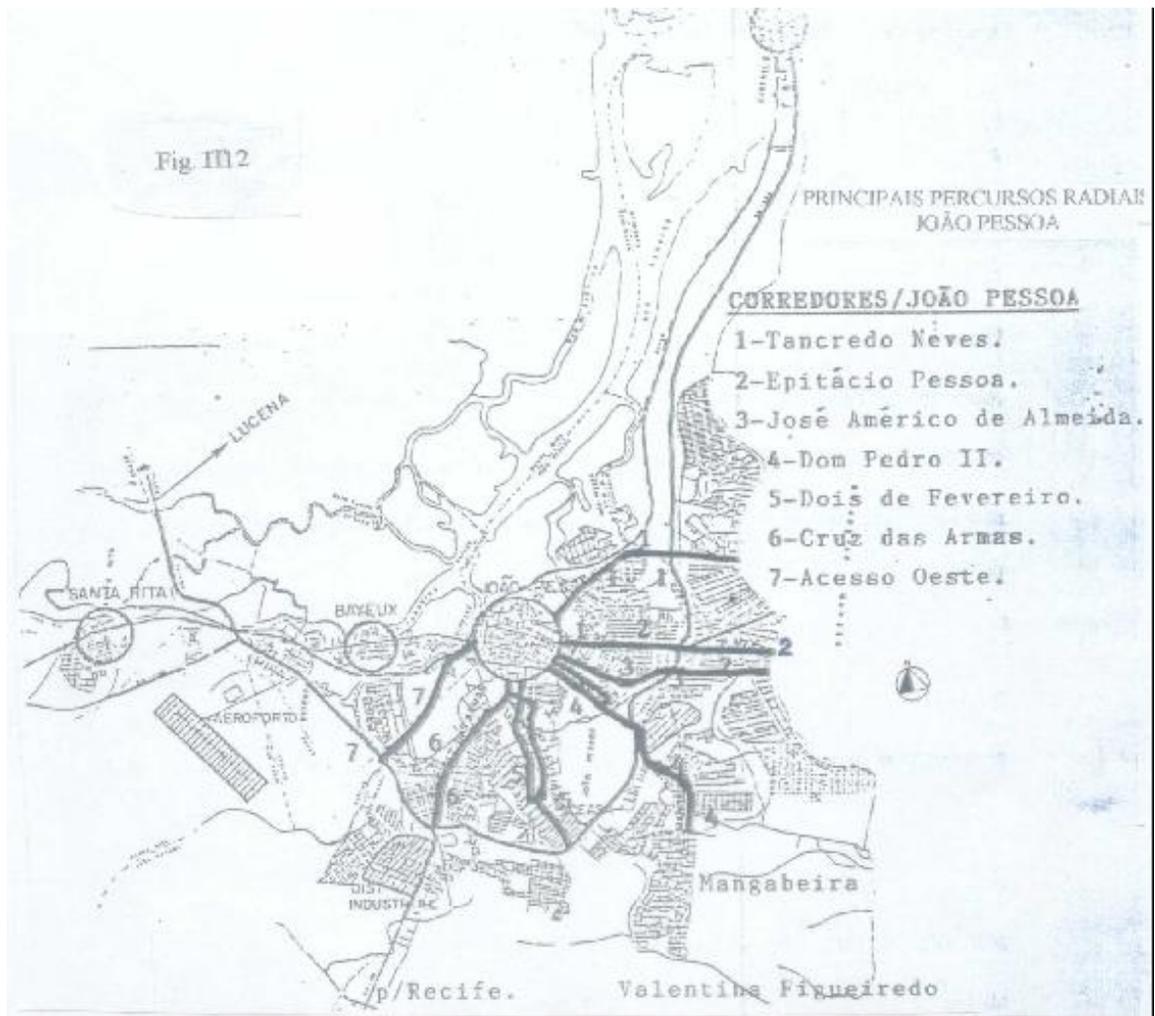


FIGURA III.2: Percursos radiais principais de João Pessoa

As linhas descritas pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa relacionaram-se tanto com o núcleo histórico central quanto com o vetor, os fluxos e o movimento de expansão urbana, na direção leste, influenciando na espacialização dessa tendência de crescimento e contribuindo para definição de uma *moldura urbana*, com a concentração de determinados grupamentos sociais, que influíram na setorização da cidade. A moldura espacial relacionou-se com o processo de segregação e a formação de barreiras urbanas (FIG.III.3). O percurso está associado igualmente aos espaços livres principais, que sustentam as linhas radiais descritas pelo movimento de expansão, formando elementos de referência intra-urbana. A tipologia dos espaços livres, como projeção de uma ordem social (Castex,1980),

pode ser vista como consequência de forças e de peculiares condições de produção, ao longo do tempo, revelando muito da interação concreta dos lugares e do contexto histórico de desenvolvimento urbano. Além de influir e consolidar a produção de territórios, os principais percursos estão conectados aos espaços significativos da cidade, enfatizando elementos referenciais do tecido urbano e seu uso pela população (praças, parques, grandes massas construídas).

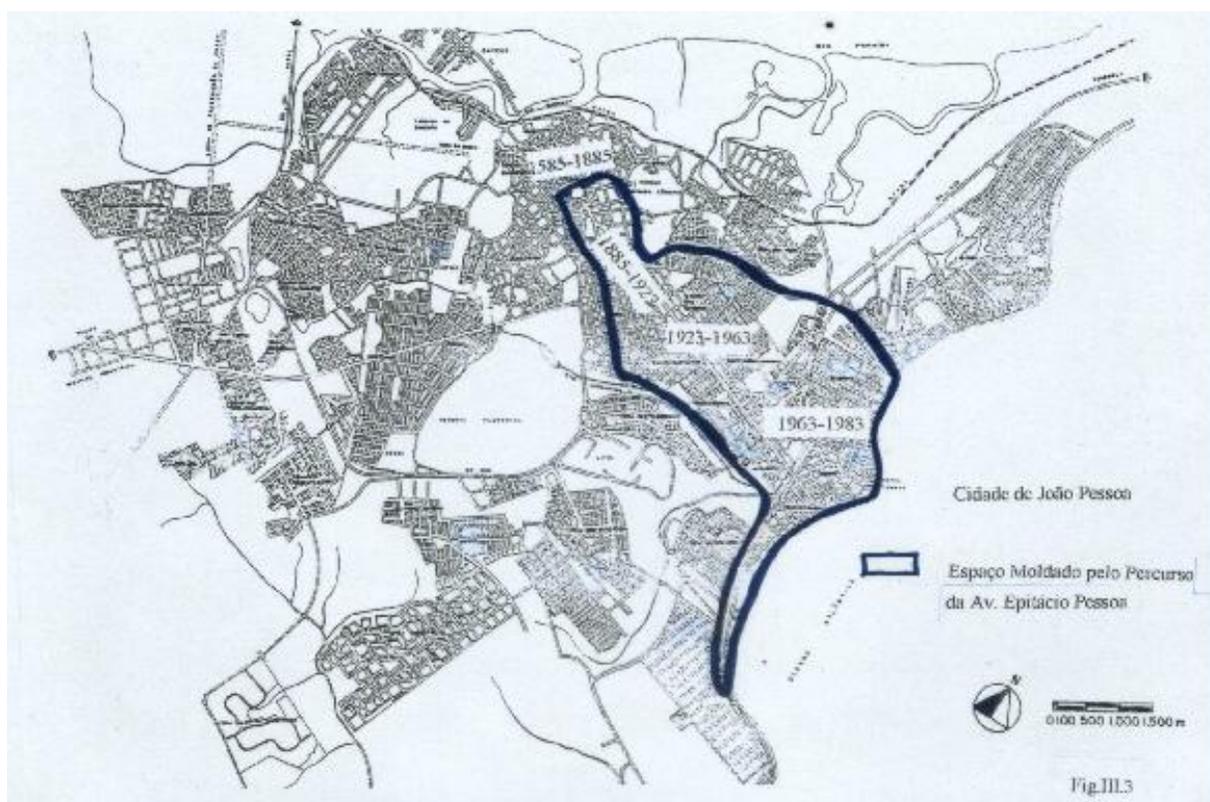


FIGURA III.3: Espaço moldado pelo percurso da Avenida Epitácio Pessoa

A questão da complexa dinâmica urbana, suas áreas naturais e construídas e suas forças, expressadas nas mais diversas características sócio-espaciais, estavam presentes no discurso de Alexander (1971): “(...) se o mundo fosse absolutamente regular e homogêneo não haveria forças e não haveria formas. Tudo seria amorfo. Porém, um mundo irregular trata de compensar suas próprias irregularidades, ajustando-se a elas e, deste modo, assume uma forma. (...)” Destacam-se questões sócio-econômicas, relacionadas a forças e leis sócio-espaciais, como ordens urbanas, influentes na expansão e forma da cidade. Nessa

dinâmica, o ambiente natural assume considerável significado na articulação entre percursos e evolução urbana.

Conforme analisa Spirn (1995), “(...) No ambiente natural de cada cidade existem elementos diferenciados e elementos comuns. Muitas cidades devem sua localização, seu crescimento histórico e a distribuição da população, bem como o caráter de seus edifícios, ruas e parques às características diferenciadas de seu ambiente natural”. Ainda segundo a mesma autora, “a potencialidade que tem o ambiente natural de contribuir para uma forma urbana mais diferenciada, memorável e simbólica é desconsiderada e desperdiçada”. Os recursos e as dificuldades do sítio natural de cada cidade representam constantes e limites com que populações tiveram de tratar e superar, considerando interesses, valores, tecnologia, etc. Base de assentamento urbano e estruturante primário, o sítio natural é visto como algo além de topografia e geomorfologia. Dessa maneira, o sítio natural articula-se intimamente com a evolução urbana e com o processo de produção e apropriação do espaço da cidade, constituindo tanto um dos elementos morfológicos básicos da cidade quanto participante da sua estruturação, influenciando na segregação e podendo destacar percursos.

O traçado dos percursos assente num suporte geográfico pré-existente regula a disposição do ambiente construído, liga os espaços e estabelece a relação mais direta de assentamento entre a cidade e os seus territórios, confundindo-se com o próprio comportamento humano.³⁹

Na análise de Marcel Poète (1958), a rua ou o traçado relaciona-se de forma direta com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional do deslocamento, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e idéias. Em João Pessoa, os percursos radiais sobressaem-se como elementos intervenientes na organização e setorização urbana, de importância vital na orientação, leitura e entendimento da cidade. Para Poète, Lavedan e Tricart (1958,1960,1963), o traçado do percurso tem um caráter de permanência, não totalmente modificável, que lhe permite resistir às transformações urbanas. Dessa maneira, confere também capacidade instrumental de leitura de um processo histórico, compreensão de estágios evolutivos e da segregação na cidade. A análise da expansão de João Pessoa acentua o papel do espaço no processo das

³⁹ O “geográfico” engloba as relações entre o meio natural, ambiente natural que nos cerca, base de assentamento, e os grupos sociais, envolvendo o sítio, como lugar que um objeto social ocupa.

transformações urbanas e o papel dos percursos na dinâmica das redes sociais e de produção e apropriação do espaço intra-urbano.

Em João Pessoa, as interfaces existentes entre percursos e territórios, na evolução urbana, trazem questões subjacentes aos debates sobre a morfologia, a acessibilidade, a mobilidade e o uso do solo urbano, como o papel do espaço, em particular dos espaços livres, e o papel dos percursos na ocupação urbana, na dinâmica das redes sociais dominantes e dominadas e na integração e no distanciamento sócio-espacial na cidade.

A necessidade de deslocamento, ao engendrar uma interface entre percursos, territórios e pessoas, promove encontros e interações entre pessoas, e entre estas e os sítios naturais e construídos. Esse é o desenho básico da relação entre a questão espacial e a acessibilidade e mobilidade e que influi na organização e nas transformações urbanas. Atuar nos referidos espaços diz respeito ao contato, através dos movimentos e percursos urbanos, com uma mistura de familiaridade e diferença; refere-se assim, ao estabelecimento de uma forma, por mais ordenada que seja em si própria, num contexto mais amplo tanto de justaposição quanto de separação territorial, o qual pode influenciar o como a forma tornar-se-á inteligível, no processo de evolução urbana. Espaços específicos (territórios), ou áreas locais, devem ser considerados com relação ao espaço como um todo e aos fluxos contínuos (percursos), e também com relação à localização, às centralidades existentes e às diferentes redes sociais, que conferem ao espaço intra-urbano seu caráter cultural estratégico distintivo na sociedade contemporânea (Krafta;1998).

III.1- Espaço geográfico da cidade de João Pessoa

O espaço da cidade de João Pessoa tem aspectos relacionados com o sítio geográfico, com os espaços livres e especialmente com os espaços verdes e percursos radiais⁴⁰, articulados à lógica do processo histórico de evolução urbana rádio-concêntrico. A interpretação fundamenta-se na especificidade da situação, focando-se o papel dos

⁴⁰ Sendo visão polêmica e questionável, necessitando de estudos amplos e aprofundados, a cidade de João Pessoa é apresentada pelo Poder Público local como “a segunda cidade mais verde do planeta”, sendo precedida apenas por Paris, título recebido da Organização das Nações Unidas (ONU). Segundo Silvio S. Macedo (1995), espaço verde é toda área urbana ou porção do território ocupada por qualquer tipo de vegetação e que tenham um valor social (bosques, campos, matas, jardins, alguns tipos de praças e parques, etc.). O valor social atribuído, segundo o mesmo autor, pode ser vinculado ao seu utilitarismo em termos de área de produção de alimentos, ao interesse para a conservação ou preservação de conjuntos de ecossistemas

espaços livres públicos, relacionados aos principais percursos urbanos, que influem na definição da identidade do tecido intra-urbano, relacionada à segregação. Segundo Castells (1983), o sistema urbano organiza o conjunto das relações entre os elementos da estrutura espacial; é um produto de características espaciais e territoriais, que “operam com peculiaridades e intensidades variadas em relação às funções urbanas, nos diferentes estágios históricos” (Clark, 1991). O sítio geográfico, ou a “dimensão territorial do espaço natural” (Sampaio, 1999), é a base de assentamento da cidade, na condição de suporte ou de estruturante primário da evolução urbana.

O espaço da cidade de João Pessoa é definido tanto por restrições do sítio geográfico e por restrições relativas a divisões territoriais político-administrativas quanto pela sua lógica de evolução urbana. A oeste os municípios de Bayeux e Santa Rita representam uma fronteira, político-administrativa, levando a dificuldades à expansão nessa direção. A outra barreira é de natureza físico-territorial: a noroeste, o vale do rio Paraíba e seus afluentes, que definem limites municipais entre João Pessoa – Bayeux – Santa Rita, áreas alagadas e alagáveis; a sudeste, o vale do rio Jaguaribe e a Mata do Buraquinho (515ha), transformada em Jardim Botânico e considerada a maior reserva florestal natural urbana do país; além disso, a proximidade da cidade à faixa litorânea. Esses fatores influíram no desenvolvimento e na importância do percurso da avenida Eptácio Pessoa e na sua lógica evolutiva, com impactos na totalidade da cidade.

Em João Pessoa, as restrições do meio físico, a morfologia acidentada do solo e o princípio de defesa contra ataques inimigos levaram tanto a implantações próximas a linhas fluviais quanto sobre elevações do terreno e à adoção de percursos longitudinais, respeitadas as curvas de nível, formando um sistema rádio-concêntrico.⁴¹ O fato dos percursos situarem-se em pontos elevados dificultou as ligações transversais, pois aqueles pontos e os próprios vales do sítio representam obstáculos urbanos, assim como a reserva florestal urbana existente. Este quadro, associado às propriedades fundamentais da rede de acessos para o funcionamento e animação da cidade, bem como a carência de percursos transversais, própria de sistemas radiais, acentuam o papel dos principais percursos radiais,

ou mesmo de um único ecossistema, ao seu valor estético e cultural e mesmo a sua destinação para o lazer ativo ou passivo e contemplativo.

⁴¹ As restrições do ambiente natural a noroeste da cidade (linhas fluviais, manguezais), assim como as restrições político-administrativas, levaram à excentricidade de João Pessoa, com uma expansão e uma distribuição espacial consideravelmente centrífuga e desequilibrada.

como elementos-chave para a identificação do processo de expansão e de segregação em João Pessoa. Nesse cenário, os percursos têm importante papel de elemento referencial, político e sócio-econômico, guardando relações fundamentais com os espaços públicos reservados às praças e parques da cidade. A excentricidade e o processo de expansão radial, formando cunhas⁴² urbanas, também acentuam o papel dos percursos e o processo de concentração de grupamentos sociais, em diferentes áreas da cidade (FIG. III. 4).

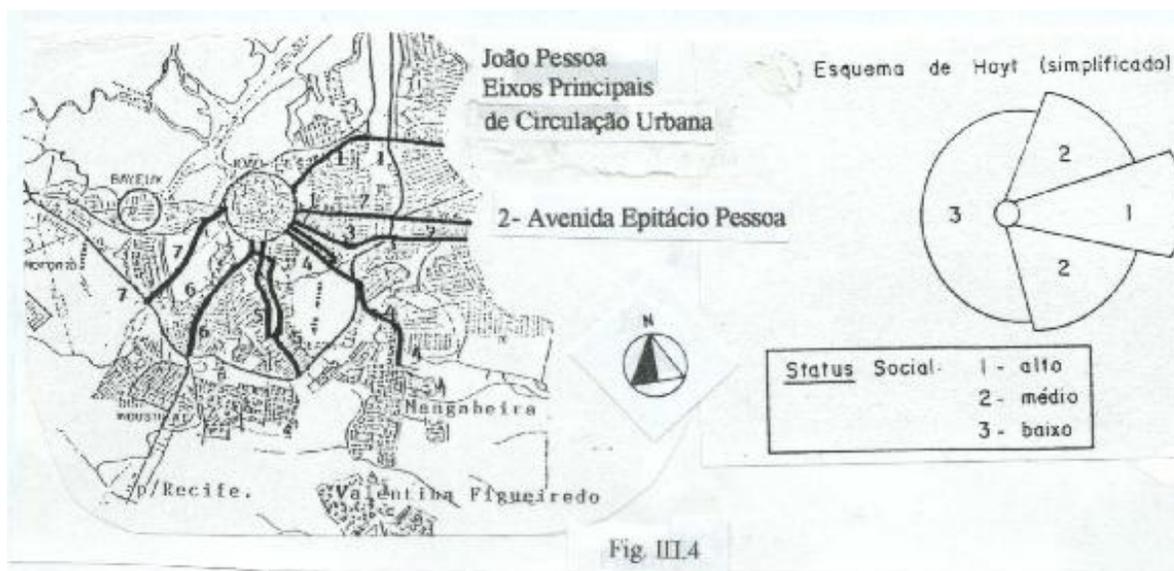


FIGURA III.4: Eixos principais de circulação e esquema de Hoyt

A leitura da cidade de João Pessoa aponta também para uma relação mútua entre os espaços livres da cidade, pelas suas capacidades de promoverem uma certa continuidade espacial, “encontros públicos, interações e uma cultura democrática” (Peponis, 1989). Neste particular, destaca-se a discussão sobre a relação entre vias e percursos e os espaços verdes públicos (praças e parques).

A cidade de João Pessoa é considerada de porte médio⁴³ na região Nordeste do país, com cerca de 594 mil habitantes distribuídos em 189 Km² (Censos Demográficos-

⁴² As cunhas indicam setores urbanos, na cidade de João Pessoa, como pode ser visto na representação esquemática do modelo de Homer Hoyt (1939).

⁴³ A expressão cidades de porte médio foi criada na década de 1970 e foi utilizada amplamente nessa década e durante a década de 1980, no âmbito dos programas e projetos de desenvolvimento urbano. Mesmo necessitando de uma releitura conceptual, ainda consideram-se de porte médio as cidades com populações referenciais situadas entre 100 mil e 500 mil habitantes aproximadamente. Segundo estudo de Mário Negromonte (1995), tem-se observado o acelerado crescimento do município de porte médio: a relação entre

IBGE,2000). No quadro da urbanização, assiste-se à acumulação progressiva de habitantes, à multiplicação de seus percursos, à aceleração da velocidade de expansão e à disseminação periférica, tanto das classes de alta e média rendas quanto da classe de baixa renda, fatos que destacam seus percursos radiais. Como em outras cidades de seu porte, tem sofrido os impactos do acelerado processo de expansão e adensamento populacional, notadamente a partir dos anos de 1950/1960, sob forte influência da cultura automobilística-rodoviária de expansão. Nesse processo, o desenvolvimento da mancha urbana não afetou a predominância das linhas radiais principais, descritas pelo movimento, articuladas ao crescimento da cidade.

O espaço intra-urbano de João Pessoa, possuindo uma estrutura tentacular, desenha uma “geografia de linhas de crescimento” (H. LeBras,1993), com carência de percursos transversais e predominância da perspectiva centrífuga de crescimento urbano, acentuando territórios e a segregação. Esse quadro tem afetado a articulação entre as partes do todo urbano, destacando setores e produzindo novas centralidades, colocando questões da localização, da dinâmica da segregação urbana e das redes sociais, baseadas em percursos. Incrementando a heterogeneidade e a complexidade da cidade, esse fenômeno conduziu a um desenho que, até certo ponto, aproxima-se do modelo dos setores de círculo de Homer Hoyt (1939,1959). O tecido urbano de João Pessoa apresenta-se como “colcha de retalhos”, onde se sobressaiu a linha-eixo que liga a área central à orla marítima da cidade, formando o vetor leste de expansão. Esse vetor tem atraído pesquisas acadêmicas e de órgãos públicos sobre crescimento, uso do solo e transportes urbanos, especialmente por suas características distintivas quanto à linearidade, centralidade, dinâmica histórica de expansão e referência urbana e quanto aos problemas verificados entre o uso do solo e os transportes.⁴⁴

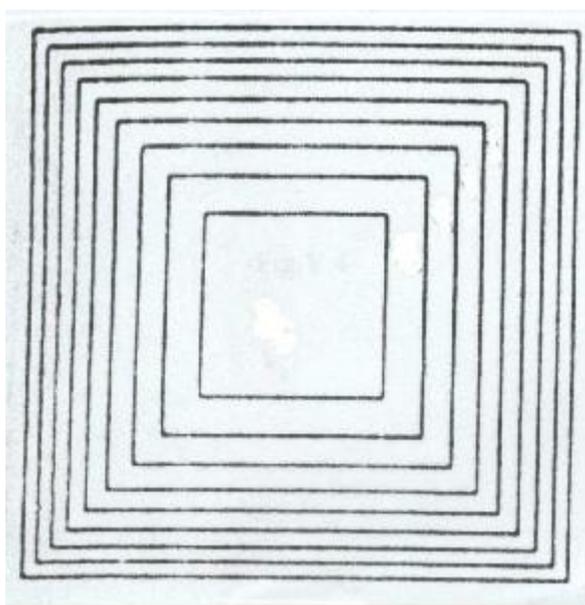
O espaço da cidade tem apresentado, nos últimos anos, uma densidade média de cerca de 60 hab/ha. Se essa densidade fosse elevada para 80 hab./ha, no ano de 1994, a área urbana ocupada teria sido a mesma existente no ano de 1980 (Silveira, J.A R., Dissertação de Mestrado, MDU/UFPE,1997). Levando-se em consideração o índice recomendado pelos

as taxas de crescimento das populações das regiões metropolitanas com as dos municípios não metropolitanos caiu de 3,63% na década de 1970, para 1,98% na década de 1980. Ver dissertação de mestrado op.cit.

⁴⁴ A forma tentacular apóia os percursos radiais que, constituindo estruturas urbanas, representam igualmente práticas sociais.

“Padrões Urbanos Adequados ao Nordeste” (MINTER/MEC/SUDENE/UFPE, 1980) de 163,1 hab./ha, para a categoria de cidade com mais de 500 mil habitantes, a sua eventual aplicação em João Pessoa faria com que a necessidade de área urbana ficasse reduzida a 1/4 da existente no ano de 1980. Registre-se igualmente que os conjuntos habitacionais periféricos Mangabeira e Valentina Figueiredo, construídos após o ano de 1980, não foram computados nos cálculos, o que acentua a segmentação, a dispersão e a segregação no espaço urbano.

Um estudo do professor Leslie Martin (University of Cambridge; 1967) nos mostra, através de uma figura simplificada, como uma mesma área pode expandir-se e induzir à ocupação de espaços maiores sucessivamente (FIG.III.5). Essa experiência é semelhante ao que ocorre com a mancha urbana da cidade de João Pessoa, que se espraia e ocupa um espaço cada vez maior, de forma rarefeita e desordenada, aprofundando conflitos estruturais e acentuando seus percursos radiais.



Fonte: L. Martin(1967)

FIGURA III.5: Padrão de expansão

No esquema analítico de Castex, DePaule e Panerai (1986), o percurso da avenida Epitácio Pessoa, em seu “estágio maduro de crescimento”, em relação à população e atividades, densidade, tamanho, continuidade do processo e impactos urbanos, apontou

igualmente para um estágio que associa uma dinâmica estrutural de “combinação e conflito sócio-espacial”⁴⁵, com influência na totalidade da cidade.

Em João Pessoa, é possível identificar propriedades globais do espaço e da relação percurso–evolução urbana, relacionadas à morfologia, à radialidade dos percursos e à segregação, que afetam a organização da cidade⁴⁶, influenciando em processos espaciais, com conteúdos sociais específicos, destacando os “espaços públicos coletivamente criados, reconhecidos, comparados e assimilados” (Peponis, 1989). Por outro lado, é possível perceber que a lógica evolutiva de um percurso, relacionado a territórios e formando um espaço, setor, da cidade, pode influenciar a totalidade do processo de ocupação urbana, como no caso do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

A morfologia da cidade mostra, a partir de percursos, que a ocupação do espaço processou-se de maneira diferenciada, nos sentidos físico e social, e especialmente com relação aos eixos principais de acesso radiais, que partem da área central, denotando variáveis que contribuíram para a diferenciação do processo de expansão, relacionadas às diferentes dinâmicas da acessibilidade e da mobilidade intra-urbana. A dinâmica diferenciada, a partir de eixos radiais, acentua os percursos e indica propriedades territoriais e leis sócio-espaciais que regem o processo, evidenciadas a partir do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

III.2- Formação dos primeiros percursos e do traçado urbano

O processo de formação dos espaços urbanos origina-se de diferentes modos, seja por determinação política ou econômica, seja em função da iniciativa espontânea de grupos pioneiros, em busca de uma situação propícia a seus objetivos, ou ainda como decorrência de sua fixação, ao longo de um período, durante o qual utilizaram pontos territoriais e os mesmos percursos. Durante esse período, formam-se caminhos, trilhas e estradas primitivas, que atendem às necessidades de ocupação e deslocamento, na construção do núcleo urbano. Dependendo das características da evolução urbana, os espaços de circulação podem surgir como referências básicas da população, seja para fins pragmáticos

⁴⁵ No que tange à produção e à apropriação do espaço e à acessibilidade/mobilidade urbanas.

⁴⁶ O modelo de Hoyt, apresentando setores espaciais onde concentram-se grupamentos sociais de alta, média e baixa renda, tomando como referência eixos de acesso radiais, ilustra como particularidades do espaço intra-urbano e da relação percurso – território afetam a organização da cidade.

(trilhas de caça e reconhecimento), seja por seus conteúdos simbólicos (caminhos processionais). Segundo Panerai (1994), a respeito dos espaços livres, “o caráter da via que podemos imaginar e controlar é um caráter inicial, um ponto de partida chamado, salvo raríssimas exceções, a evoluir.”

Um panorama histórico mostra-se como um dos instrumentos básicos de reconhecimento dos problemas referentes ao espaço e à sociedade local. A síntese do processo de evolução urbana em João Pessoa, de 1585 até meados do século XIX, será utilizada como um referencial de análise do percurso da avenida Eptácio Pessoa e de seus impactos na cidade como um todo. A lógica evolutiva da cidade, formando percursos radiais no espaço e no tempo, retratou trajetos, com as rotinas das redes sociais e as forças hegemônicas. Atribuiu sentido a lugares e aos estágios de evolução da cidade, espacializando a segregação, as barreiras e as localizações das práticas sociais.

A evolução urbana de João Pessoa mostrou que, no percurso da avenida Eptácio Pessoa, espaço e tempo constituíram fontes de poder social, quando na sociedade capitalista a interseção do domínio sobre o capital, sobre o tempo e sobre o espaço e a localização formam um nexó substancial de poder social que não se pode ignorar (Harvey,1994). A hegemonia ideológica e política na sociedade depende da capacidade de controlar o contexto material da experiência pessoal e social. Assim, as materializações e significados atribuídos ao dinheiro, ao tempo e ao espaço e à localização têm importância no tocante à manutenção do poder político, debatendo-se na questão espacial, nos percursos e na setorização da cidade.

João Pessoa, Capital do estado da Paraíba, foi fundada em 1585 quando a quinta expedição portuguesa, visando à conquista da Paraíba, foi vitoriosa na luta contra os índios Potiguaras. Originou-se a partir da construção de um forte à margem leste do rio Sanhauá. O núcleo original corresponde ao atual bairro do Varadouro, na parte baixa da Área Central da cidade, e foi fundado com fins militares de defesa das costas paraibana e pernambucana. A cidade, que oficialmente já havia sido fundada na Metrópole por alvará, desde 29 de dezembro de 1583, foi então fundada *in loco*, em 4 de novembro de 1585, tomando o nome de Nossa Senhora das Neves, com o desembarque vitorioso de João Tavares, em 5 de agosto de 1585, quando foi escolhido o sítio para construção do forte. A formação dos

espaços vinculou-se a lógicas históricas de conquista, posse e dominação, defesa territorial, acessibilidade e comércio.

Os primeiros percursos apresentavam linhas sinuosas e estreitas dos caminhos espontâneos (exceto trecho originado no sítio elevado), influenciados pelas características do sítio geográfico, que apresentava restrições à ocupação nas direções oeste e norte. O processo de expansão da cidade de João Pessoa, desde a abertura das primeiras ruas em 1585 (ladeira de São Francisco) e em 1587 (rua Nova), obedeceu a um desenho em semicírculos concêntricos, predominantemente a partir do núcleo histórico, nas direções sul e leste (FIG.III.6).

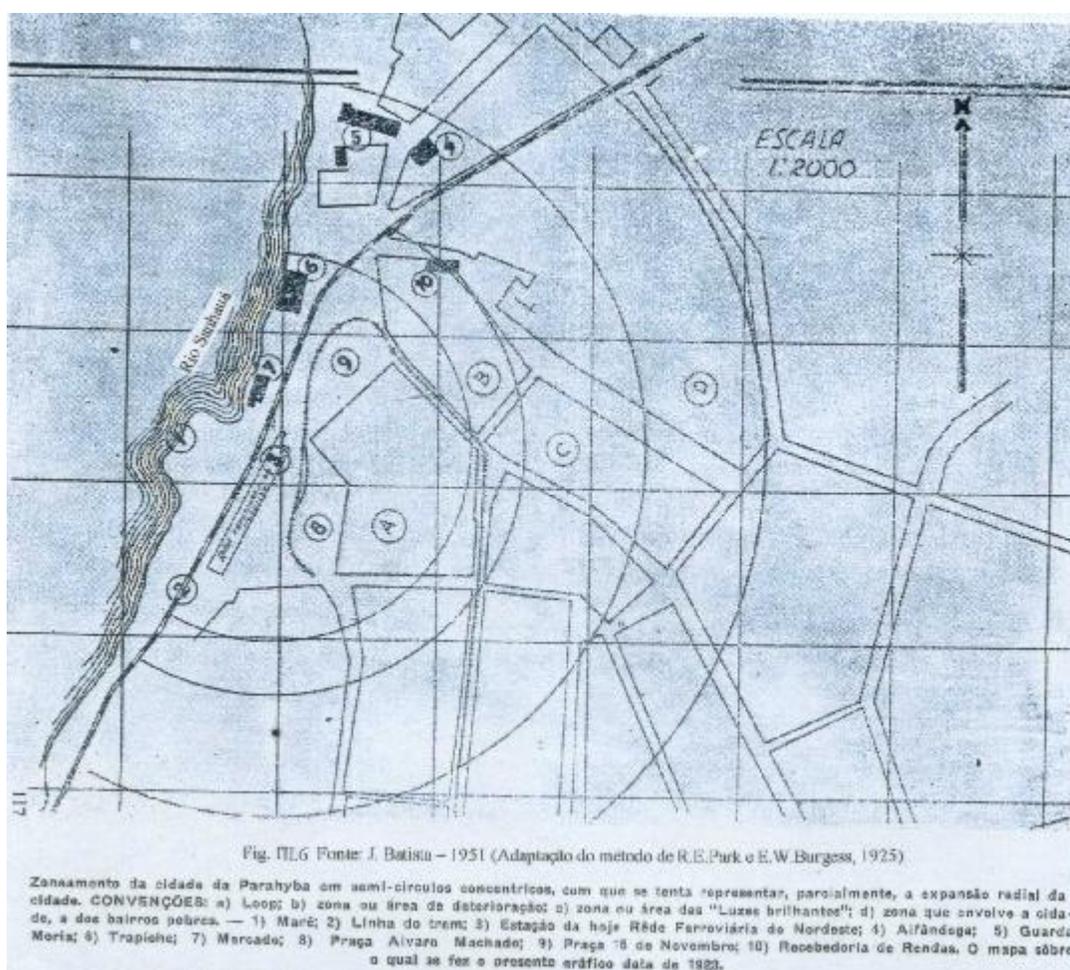


FIGURA III.6: João Pessoa: padrão de expansão do núcleo histórico

O traçado dos percursos provém de uma ação histórica inicial com que se toma posse, se localiza e colocam-se as bases embrionárias e referenciais dos futuros espaços e de suas ligações. Forças sócio-econômicas e político-culturais influenciam na definição dos percursos, da segregação e das redes sociais a elas associadas. Os caminhos, as trilhas e outros exemplos de espaços de circulação em estágios iniciais, associados a percursos, podem formar, desde o princípio da ocupação urbana, elementos referenciais básicos, por fins práticos, como trilhas de caça ou exploração, ou por conteúdos simbólicos, como avenidas processionais. Os percursos contribuem para decifrar a estrutura, buscando encontrar as raízes históricas dos principais acessos, dos movimentos urbanos e da lógica evolutiva do tecido da cidade. Relacionado não só à estruturação física da urbe mas também à sua estruturação social, econômica e política, contém uma base física onde produz-se e reproduz-se o sistema linear que define a acessibilidade e a mobilidade urbana.

Representativas de leis sociais, as características dos espaços livres, relacionados a percursos pragmáticos ou simbólicos, são conseqüências de propriedades territoriais peculiares e condições de produção ao longo do tempo, revelando muito do contexto histórico do processo de desenvolvimento urbano, através de suas transformações e cristalizações sucessivas.

Os percursos, assentes num dado suporte geográfico pré-existente, regulam a disposição do ambiente construído, ligam os espaços e estabelecem a relação direta entre a cidade e os seus territórios. As ruas ou o traçado, como *locus* onde se dão os percursos, relacionaram-se de forma direta com a formação e crescimento da cidade de João Pessoa de modo hierarquizado e seletivo⁴⁷, em conseqüência da importância funcional do deslocamento, dos contrastes sociais, do percurso em função do espaço e da mobilidade de bens, pessoas e idéias (Poète, 1931, 1938). Já que a cidade nasce num determinado lugar, são os percursos que a mantém viva, irrigando os espaços. Desde os primeiros tempos, associados a estruturas físicas e sociais, como linhas e esquemas de ligação e de movimentação na cidade, os percursos mostram, ao longo do tempo, implicações sobre a fragmentação, o processo de setorização sócio-espacial e a forma da cidade.

⁴⁷ A hierarquia refere-se tanto ao sistema de acessos da cidade – corredores, vias principais, vias coletoras e vias locais –, como ao modo de produção e apropriação do espaço que definem circuitos/redes sócio-econômicas superiores e inferiores, como identifica Milton Santos (1979), e setores onde concentram-se classes sociais dominantes e dominadas.

Os primeiros anos indicaram as balizas da configuração do núcleo histórico, com tendência à formação de linhas longitudinais de movimento, em direção ao sítio elevado, a leste, caracterizando uma malha urbana deformada relativamente contínua, no seu traçado principal, que se desenvolveu e se consolidou nos séculos seguintes, quando predominaram ruas estreitas e tortuosas originárias dos caminhos naturais, à exceção de trechos como as ruas Nova e Direita, como foco da estruturação urbana. Como cidade litorânea, e dadas especialmente as restrições do seu sítio geográfico, João Pessoa cresceu, a partir do rio Sanhauá, em um território contido num ângulo de 90 graus, onde um dos eixos principais e centrais corresponde ao percurso da Avenida Eptácio Pessoa (FIG.III.7).



FIGURA III.7: Espaço territorial para expansão de João Pessoa

III.2.1- Séculos XVII e XVIII

Em 1634, a população de João Pessoa compunha-se de cerca de 1500 habitantes portugueses e aproximadamente 14000 aborígenes. No final de 1634, sob o domínio holandês, a cidade passou a chamar-se Frederica (Frederikstadt). Ao contrário do ocorrido no Recife, os holandeses pouco contribuíram para desenvolvimento da cidade, mantendo-se as balizas da ocupação portuguesa e as tendências evolutivas da morfologia do núcleo urbano, nas direções leste e sul, caracterizado pela irregularidade, focalizada nos principais percursos. O tecido português, visto hoje como “confuso” por sua aparente desordem,

trouxe em si a maneira particular de tratar o espaço público, pela diferenciação das atividades sociais: os lugares de comércio, os lugares de festejos se especializam e espacializam; relações espaciais e relações transpaciais têm seu ponto de convergência e diferenciação.

No início do século XVIII, as condições da capital paraibana, então chamada Parahyba, eram ainda muito precárias, com sua estrutura urbana e seu arruamento em estágio inicial de formação. Com o objetivo de melhorar o ambiente e ampliar a ocupação, expandindo a malha urbana, foram concedidas sesmarias para a construção de casas nas áreas desocupadas da cidade.

A tendência de crescimento urbano, no eixo sul, através da rua das Trincheiras, contígua ao núcleo central, evidenciou-se no decorrer do século XVIII, prolongando-se posteriormente pela avenida Cruz das Armas (aberta na primeira metade da década de 1920), atraída pela ligação regional com o Recife. As primeiras evidências de expansão, através da rua das Trincheiras, ao sul, se deram na parte alta da cidade, onde concentrou-se uma população de nível sócio-econômico elevado, até as primeiras décadas do século XX. Posteriormente abrigou grupos de renda mais baixa, notadamente ao longo da avenida Cruz das Armas e nas áreas adjacentes.

Nesse período, a definição, de forma embrionária, do primeiro braço de expansão da cidade constituiu-se no eixo-suporte do que seria posteriormente o vetor sul de crescimento urbano, um dos limites do espaço territorial contido num leque de 90 graus. Esse braço, consolidado no século XIX, formado pelas ruas Duque de Caxias e Trincheiras, representava o principal eixo de integração da cidade, na direção norte-sul, até princípios do século XX, possibilitando posteriormente a ligação viária com as áreas ao sul de João Pessoa e com a BR-101, em direção ao Recife. Dessa forma, consolidou-se, naquele tempo, um dos limites do espaço territorial de expansão da cidade, na direção norte-sul. Pode-se dizer que indicou uma reação embrionária e linear do espaço, de caráter físico-territorial, expressando *percursos sócio-econômicos* subjacentes (FIG. III.8).

As restrições do sítio geográfico, a oeste, representadas pelo rio Paraíba e seus afluentes e pela topografia acidentada, com vales acentuados, afetaram o processo de ocupação urbana, na direção sul da cidade, dificultando seu desenvolvimento. Em fins do século XVIII, a cidade tinha em seus arredores sítios e engenhos e a população do núcleo

urbano, de aproximadamente 1000 habitantes, era praticamente a mesma de fins do século XVI, mostrando seu lento processo de crescimento. O espaço da cidade daquela época chamava atenção tão somente pelo exotismo de sua paisagem natural e beleza de umas poucas edificações. Essa paisagem natural influenciou posteriormente na formação e desenvolvimento dos principais percursos radiais e na produção territorial, dada a atração exercida, nos espaços propícios à ocupação urbana.

No final do século XVIII e início do século XIX, a Colônia e a capitania paraibana recuperaram suas posições no mercado internacional do açúcar, influenciando na dinâmica da cidade. Predominaram a ocupação dos vazios e o adensamento da mancha urbana do núcleo, marcado por percursos longitudinais, que se desenvolveram nas direções leste e sul.

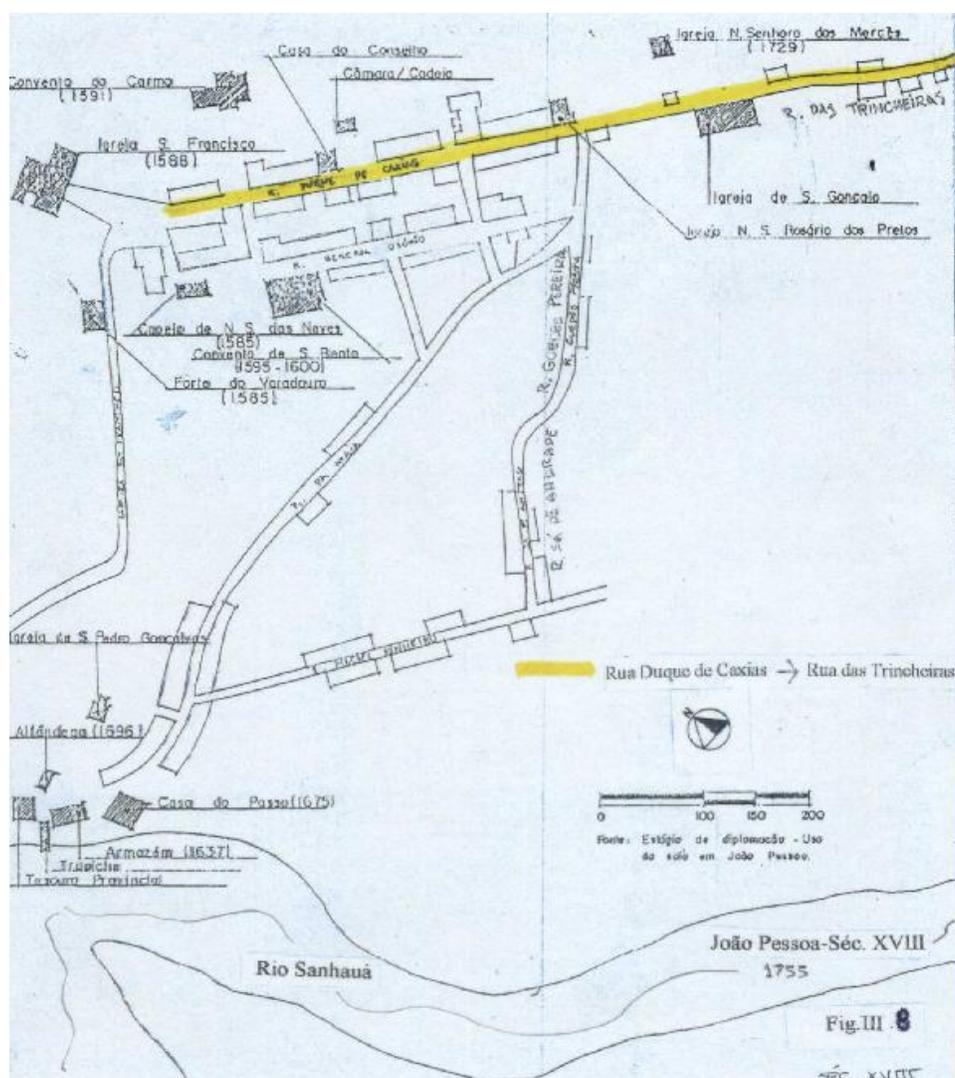


FIGURA III.8: Espaço da cidade de João Pessoa: século XVIII.

O núcleo, sua morfologia e seus percursos começaram a se consolidar nesse período, com a malha irregular, vista como “deformada”, da ocupação portuguesa, centrada num processo de valorização de espaços sacros, igrejas e conventos e seus respectivos adros e largos, ladeados por percursos principais, como foco da estruturação urbana.

III.2.2- De fins do século XVIII a meados do século XIX.

A partir do século XIX, a conjuntura de João Pessoa, como de resto várias cidades brasileiras, apresentou sinais de mudança. Para isso, contribuiu a abertura dos portos em 1808, que estimulou as atividades comerciais e impulsionou tanto a cultura algodoeira quanto a cultura de subsistência. O desenvolvimento da cultura do algodão representou menos dependência econômica em relação ao açúcar, com a fixação de um comércio regular na cidade de Parahyba, influenciando no fortalecimento do espaço intra-urbano, na segregação e consolidando seus percursos principais.

O cenário da cidade, no ano de 1810, era constituído por “(...) largos poeirentos, ruas, vielas e becos tortuosos. Surgiram espontâneos e indisciplinados à beira de caminhos e ladeiras, livres de exigências de códigos de posturas municipais. (...)” (Cavalcanti,1972). O desenvolvimento econômico e a elevação à capital do Estado, em 1813, provocaram um crescimento populacional, muito embora o espaço da cidade pouco diferisse daquele descrito pelos viajantes e cronistas de séculos anteriores, quando contava 3000 habitantes. Entre 1825 e 1856, ocorreu uma desaceleração do desenvolvimento econômico da província, como decorrência de duas grandes secas e de uma epidemia de cólera.

Até por volta de 1850, predominava uma certa indefinição dos espaços livres públicos de João Pessoa, o que afetava a construção de referências urbanas, a leitura e uma melhor compreensão do processo de evolução da cidade, através desses espaços, predominando a visão da mancha irregular do núcleo urbano⁴⁸. Entretanto, em uma planta da cidade da Parahyba de 1855, alguns espaços livres já aparecem melhor definidos, com a designação de “largos”, nos espaços da cidade alta, oferecendo referenciais intra-urbanos.

⁴⁸ A indefinição referia-se à não inclusão de forma precisa e formal de considerável número desses espaços em mapas da cidade, ao não tratamento urbanístico adequado de vários desses espaços e à conseqüente não utilização pela população.

Por esse período iniciou-se de forma visível a expansão urbana, destacando a regularidade da malha e percursos nas direções leste e sul da cidade. Em 1851, somavam-se cerca de 9000 habitantes, alcançando 18000 habitantes, no final do século.

Até 1855 a cidade desenvolveu-se numa colina à margem direita do rio Sanhauá e sua parte baixa foi ocupada pelo comércio. Entre 1857 e 1859, foram abertas novas ruas e feito um levantamento da planta da cidade, com alinhamento e designação de ruas e praças e iniciaram-se trabalhos para embelezamento da cidade. Aqueles elementos morfológicos pouco a pouco acentuaram a importância como elementos de sustentação e referência, consolidando a forma do núcleo urbano. Só depois desses anos teve suas primeiras ocupações e percursos lineares em direção ao litoral e ao sul, quando iniciou-se um processo de expansão acelerada da cidade, para além do centro, acentuando a segregação.

Não havia continuidade na seqüência das casas, sítios e chácaras localizados dentro da zona considerada urbana, apresentando extensas áreas intersticiais. No cenário global de então, predominava a formação e consolidação da mancha do núcleo central, com tendência à constituição de “linhas de superação de limites”, através de eixos de expansão, de acordo com o esquema de Castex e Panerai, sob o domínio das dinâmicas econômicas do período.

Poucas ruas eram calçadas e a ocupação descontínua do espaço urbano deixava freqüentemente consideráveis intervalos desabitados. Logo após as áreas centrais, iniciavam-se os sítios, alguns com vários hectares, que perdurariam por grande parte do século XIX. A mata emoldurava a pequena cidade, além dos sítios, às vezes seccionando-a, isolando pequenos conjuntos de habitações, que passavam a formar povoados quase independentes. O Presidente da Província Beaurepaire Rohan, no seu relatório ao Governo Imperial e à Assembléia Legislativa, em 1858, justificando uma planta da cidade que mandara elaborar, informava: “(...) Os arruamentos nesta cidade nunca foram nem ainda estão sujeitos a plano algum, quer em relação aos alinhamentos, quer em relação ao nivelamento, cada um edifica à sua vontade e daí resulta esse labirinto em que se vai sensivelmente convertendo a cidade (...)”

As características do sítio geográfico e a lógica evolutiva dos percursos definiram, a princípio, dois espaços urbanos: a cidade alta, concentrando as atividades administrativas, culturais e religiosas, que se prestou posteriormente como suporte ao percurso da avenida Epitácio Pessoa e à segregação dos grupamentos sociais mais abastados, e a cidade baixa,

voltada para o comércio, formando o núcleo histórico. A estruturação propiciada pelos percursos históricos desenhava, assim, o embrião de espaços hegemônicos na cidade. As ruas da cidade baixa, antes na maior parte com uso misto, foram se transformando em eixos predominantemente comerciais, levando a um processo de diferenciação e seleção do uso do solo, consolidando percursos e os eixos de crescimento de uso residencial e o incremento da acessibilidade, com a abertura de vias para o funcionamento da cidade. Com a intensificação do comércio intra-urbano, na cidade baixa, as áreas das Trincheiras e de Tambiá (esta última no percurso da avenida Epitácio Pessoa), na parte alta, começaram a ser ocupadas por uso residencial, pelas famílias mais abastadas. As transformações na cidade baixa contribuíram para a estruturação do percurso da avenida Epitácio Pessoa, através de um encadeamento lógico linear, com impactos contínuos na expansão da área central tradicional e na formação de vetores de crescimento na cidade. A continuidade dos fatos, em termos da produção e apropriação territorial e dinâmica das transformações urbanas, se apresentou especialmente ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa, evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana, contribuindo para a segregação e formação de barreiras urbanas.

Dessa forma, as diretrizes estruturais, a ocupação do solo e o tipo de organização do espaço intra-urbano sofreram influência das limitações impostas pelos fatores destacados: certa proximidade da faixa litorânea e do leito do rio Paraíba e condicionantes como natureza do solo e topografia, os quais conduziram a um desenho rádio-concêntrico do espaço, destacando os principais percursos radiais. Excetuando-se alguns trechos projetados, manteve-se a formação de ruas sinuosas e estreitas, originárias dos caminhos naturais da cidade, que se desenvolveram predominantemente na direção leste, até fins do século XIX, com tendências de expansão nas direções nordeste e sul. Assim, o núcleo histórico apresentou uma estrutura viária formando uma malha irregular, tendo como referência percursos principais, nas direções leste e sul.

À primeira vista, a estrutura física desordenada não facilita a visualização de relações com a estrutura social, subjacente à forma urbana. Essas relações foram estabelecidas a partir dos percursos principais, articulados aos espaços da cidade alta e da cidade baixa, que passaram a abrigar classes sociais distintas, ao longo do tempo. Dadas as restrições do sítio natural, os espaços a sul e a nordeste representavam possibilidades de

expansão urbana, no período, quando ainda estava incompleta a configuração da área central e indefinido o futuro aspecto radial da cidade, como um todo.

A FIGURA III.9 mostra que, à época, o cenário global da cidade já apontava para a tendência predominante e persistente de ocupação do espaço na direção leste, destacando o percurso da avenida Eptácio Pessoa. Embora tenham sido projetadas algumas ruas, o desdobramento da malha urbana, com ruas não pavimentadas e irregulares, originárias dos caminhos e percursos naturais de deslocamento, definiu um traçado predominantemente linear, no núcleo central, alongando percursos para nordeste e sul e influenciando na expansão da cidade, baseada em linhas de crescimento. Os percursos apresentavam forte componente social, participando da lógica evolutiva e da estruturação da cidade.

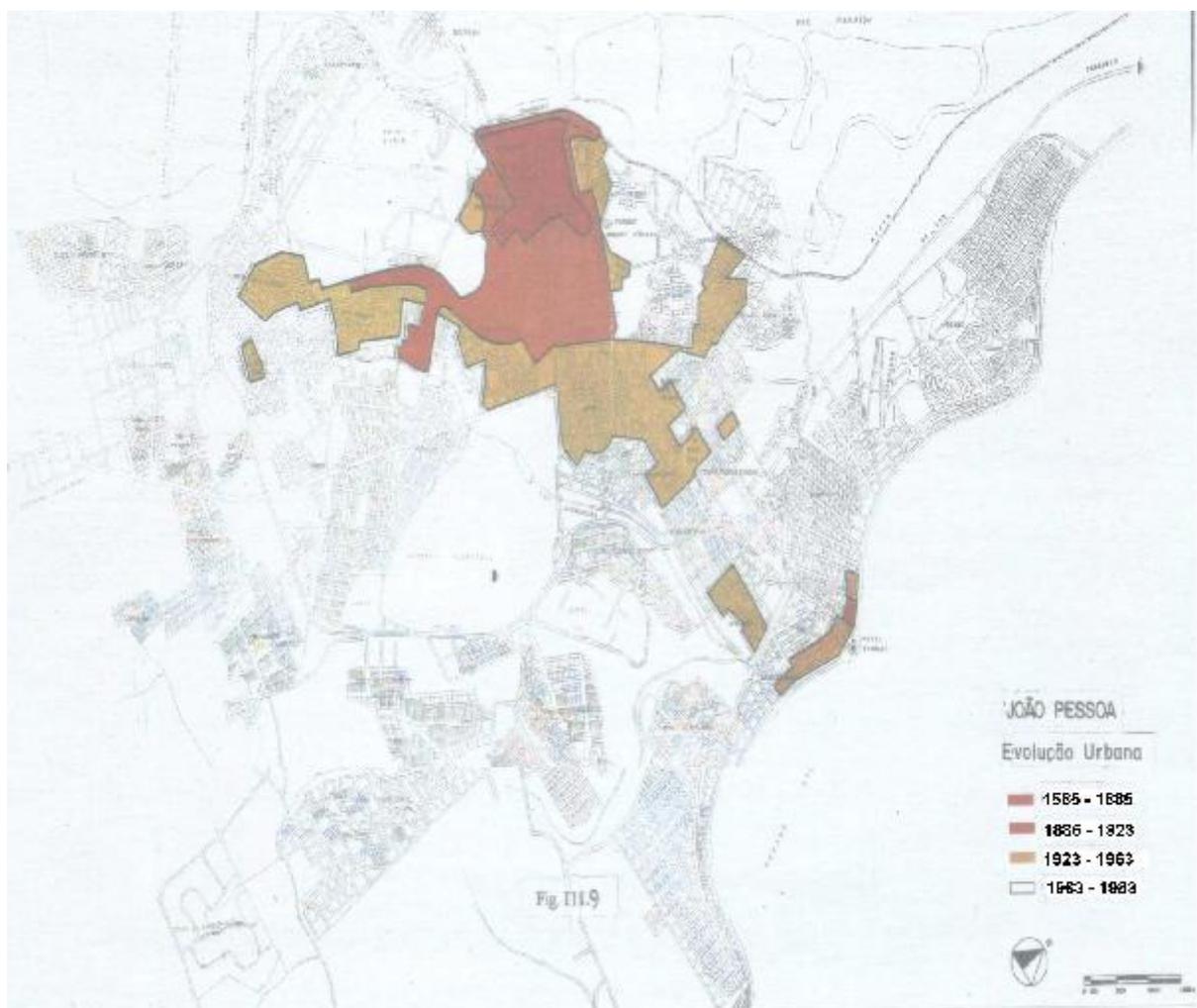


FIGURA III.9: João Pessoa: evolução urbana de 1585 a 1983.

O traçado dos percursos influenciou na definição do plano estrutural e interveio na organização da forma urbana, com importância vital para a orientação, leitura e entendimento da cidade. Apresentou o caráter de permanência que lhe permitiu resistir às transformações urbanas e influir na segregação, porque é uma estrutura, conferindo-lhe igualmente capacidade instrumental de percepção e de descrição de um processo histórico.⁴⁹

A relativa permanência dos espaços que compõem o núcleo, retratando a ocupação e o tecido português, destaca-o como termo inicial de um processo generativo, tipológico, de um processo morfológico e de formação de percursos radiais, em estágios, relacionados à segregação. Dessa maneira, a morfologia da área central da cidade, sua permanência e a sua localização destacaram o processo de formação de percursos rádio-concêntricos na cidade, sobressaindo-se o percurso da avenida Epitácio Pessoa.

III.3- Percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Até fins do século XIX, predominou, no processo de evolução urbana de João Pessoa, a formação e consolidação da mancha urbana do núcleo central, com tendências de expansão nas direções nordeste e sul da cidade. O conjunto de percursos assim formado foi inicialmente influenciado pelas características do sítio geográfico, de modo que, a partir de fins do século XIX, a expansão acentuou-se nas direções leste e sul.

O desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa iniciou-se em meados do século XIX, destacado pelas características do núcleo central intra-urbano. Originou-se através de dois eixos de expansão, articulados à evolução da cidade, na direção leste: o primeiro, na direção nordeste, e o segundo, na direção leste, com a urbanização da Lagoa, nas primeiras décadas do século XX. Os dois eixos encontraram-se na praça da Independência, inaugurada em 1922, de onde parte a avenida Epitácio Pessoa propriamente dita, em direção à orla marítima. A avenida Epitácio Pessoa foi a única via principal radial da cidade que se desenvolveu em linha reta, denotando a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais particulares.

⁴⁹ Os percursos, definindo um alinhamento, um eixo, relacionado ao traçado e ao trajeto (espaço que alguém tem que percorrer para ir de um lugar a outro), estabelecem uma linha no espaço e no tempo, um itinerário, um roteiro.

A relação entre percurso e evolução urbana definiu particularidades físicas e sociais, sob influência do sítio geográfico, da localização, da morfologia e das práticas sociais, que estabeleceram uma lógica intra-urbana. A morfologia, localização e peculiaridades da evolução do núcleo central, associadas à dinâmica e continuidade do desenvolvimento do eixo de ligação centro-orla marítima, destacaram o percurso da avenida Epitácio Pessoa, como uma estrutura fundamental da cidade. No percurso, identificou-se três estágios articulados de evolução urbana: superação de limites, crescimento e combinação/conflito, sustentados por espaços livres, que influíram na construção de territórios e na apropriação do espaço da cidade. O Capítulo que segue estuda, com profundidade, os estágios evolutivos citados, os efeitos sobre a segregação e a formação de barreiras urbanas, considerando o arranjo de variáveis da tese.

CAPÍTULO IV

SUPERAÇÃO DE LIMITES, CRESCIMENTO E COMBINAÇÃO/CONFLITO AO LONGO DO PERCURSO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA.

O percurso da avenida Epitácio Pessoa oferece elementos para a reconstituição da história do cotidiano e da lógica evolutiva do tecido da cidade de João Pessoa, desde a Área Central à orla marítima, enfatizando a segregação dos grupamentos sociais mais abastados. Tomando-se as palavras de Cullen (1983), pode-se dizer que o percurso colocou-se como “linha de força” da expansão urbana, contribuindo para a espacialização do processo de segregação. A análise baseia-se em dois argumentos fundamentais: 1) Os percursos articulam-se com o espaço, influenciando sobre a definição de um determinado modo de produção e de apropriação do espaço intra-urbano; 2) Forças sócio-econômicas e políticas vêm produzindo um processo de expansão fragmentado, diferenciado e setorizado na cidade, tendo como referência o sistema de acessos. O eixo de ligação centro-orla marítima definiu uma linha de acessibilidade e mobilidade destacada, do ponto de vista físico e social, dada a localização, a morfologia e as práticas sociais.

O percurso da avenida Epitácio Pessoa estabeleceu-se sob influência de fatos da economia paraibana, a partir de meados do século XIX. Esses fatos definiram um *percurso econômico*, como uma trajetória relacionada a determinações estruturais, capazes de caracterizar o período econômico e suas influências sobre a estrutura urbana, o seu espaço físico e sobre o processo das transformações da cidade. Na segunda metade do século XIX, o Brasil experimentou progressos e transformações sociais. Ao mesmo tempo, decaía o patriarcalismo rural e expandia-se o cultivo do café, com trabalho assalariado dos imigrantes. Desenvolvia-se o capitalismo, a burguesia urbana, a indústria e os transportes, com fortalecimento do espaço intra-urbano. O período marcou igualmente o início do processo de concentração de capitais, que serviu de motor para a expansão das forças produtivas do país. “É a urbanização, do ponto de vista da crescente transferência para a cidade de funções antes desempenhadas na casa” (Caio Prado Jr.,1963). O percurso da avenida Epitácio Pessoa e seus estágios evolutivos foram importantes testemunhas desse processo.

A base que articula as especificidades do objeto empírico de estudo é a variável **espaço**. “O espaço é um atributo material de todos os valores de uso; o trabalho útil concreto produz valores de uso em determinados lugares” (Harvey,1982). Os valores de uso, e os não-valores de uso, são também consumidos em determinados lugares, tendo-se dois tipos de espaços: o dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aquele determinado pelos locais onde esses são produzidos e consumidos. Assim, aparecem os deslocamentos e percursos dos produtores e dos consumidores, entre os locais de moradia e os locais de produção e consumo, influenciados pela configuração espacial. Segundo Rolnik (1992), o que caracteriza a **história urbana**, em contraposição à história **na** cidade, é a consideração da configuração espacial. Aceitar essa característica pode significar, dentro da leitura do processo das transformações urbanas, ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa, o reconhecimento de um certo papel do espaço e da localização. Como elementos morfológicos básicos da cidade, as vias e os movimentos articularam-se com o espaço sob análise, participando da sua configuração e da lógica de evolução urbana, na direção leste. A localização, ou seja, a relação com o todo urbano, especifica o espaço da cidade e é uma das variáveis importantes do percurso, referindo-se às relações entre um determinado ponto territorial e todos os demais, materializadas através dos deslocamentos e trajetos urbanos.⁵⁰ A partir do objeto empírico, pode-se visualizar que tanto os percursos quanto os espaços territoriais construídos possuem formas e conteúdos particulares, que influenciaram na estruturação da cidade.

Dada a importância sócio-espacial, essa parte da cidade e o seu percurso contribuíram para aprofundar o conhecimento de João Pessoa, em função de impactos provocados na totalidade da cidade. A análise verificou as relações entre percursos e a conexão de espaços ou pontos funcionais significativos e a sua influência na produção de territórios urbanos. Da mesma forma, conduziu à identificação dos deslocamentos das classes sociais mais abastadas, ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa, não retratando um trajeto propriamente dito, mas expressando a dinâmica da segregação ao longo desses espaços, contribuindo para esclarecer pontos da relação percurso – evolução urbana, da concentração sócio-espacial, da setorização e da formação de barreiras urbanas.

⁵⁰ A evolução urbana, as transformações decorrentes e o modo de produção do espaço geram lugares em determinadas localizações características, no âmbito de uma lógica de expansão da cidade. No trabalho os lugares correspondem aos territórios, apropriados pelos processos sociais.

que contribuiu para formação do espaço definido pelo percurso.⁵¹ O estágio destacou a permanência do núcleo central, influente em um processo generativo, indicando limites a serem superados e linhas de movimento, de passagem, para a formação de percursos e redefinição morfológica da cidade.

Desde os primeiros tempos, o percurso apresentou uma sucessão de objetos e espaços articulados, dentro de uma lógica evolutiva predominantemente linear, revelando tanto conotações físicas quanto sociais. Destacou igualmente as principais vias e movimentos como elementos morfológicos básicos, contínuos no espaço urbano, sendo orientados por forças sócio-econômicas. Assim, apresentou-se com uma perspectiva cognitiva, oferecendo condições à compreensão da estrutura urbana e dos processos históricos que conduziram à expansão da cidade e à segregação, em direção à orla marítima (superação de limites, territorializações, crescimento, valorização do solo, densificação e combinação/conflito). O percurso da avenida Epitácio Pessoa desenvolveu-se como um organismo dinâmico, formado por subsistemas lineares fixos (bases físicas ou locais) e não fixos (fluxos), produzidos no espaço e no tempo, e por percursos menos visíveis; ou seja, um todo complexo, um conjunto de partes em processo, que mantém uma relação de interdependência, em função de determinados objetivos sociais.

Deve-se assinalar a relação entre o aspecto físico do percurso da avenida Epitácio Pessoa e o desenvolvimento econômico do período, com rebatimentos no espaço, nas relações percurso–evolução urbana e na concentração dos grupamentos sociais mais abastados. O percurso é um dos reflexos locais do quadro de acontecimentos inscrito no período que se estendeu de meados do século XIX até o primeiro terço do século XX. Entre esses acontecimentos, destacaram-se o aumento da população, os reflexos em geral da Revolução Industrial e a industrialização incipiente do país, que exerceram influência sobre o processo de urbanização brasileiro. Naquele período, ocorreu uma reorganização do sistema econômico, num quadro de rearranjo político, desencadeando mudanças estruturais internas na rede urbana e refletindo padrões e categorias espaciais características das transformações em curso. Com a Revolução Industrial, propagou-se no nordeste do Brasil a cultura do algodão, até então com uma função subsidiária à atividade da cana-de-açúcar.

⁵¹ Os dois eixos iniciais foram representados pelas ruas Odon Bezerra e Walfredo Leal, à nordeste, a partir da praça Dom Adauto, e pela avenida Getúlio Vargas, a partir do Parque Solon de Lucena. Por sua vez, os dois eixos de chegada foram representados pelas avenidas Epitácio Pessoa e Rui Carneiro.

Essas atividades econômicas constituíram um dos principais embriões para desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa, com o conseqüente crescimento da cidade. A princípio, a expansão incorporou os espaços periféricos ocupados pelos sítios e chácaras que abasteciam a cidade, desde o início do processo de formação do tecido urbano, transformando-os em bairros e em ruas incorporadas à cidade. Essas transformações melhoraram o abastecimento da cidade, influenciando no processo de expansão do tecido urbano, ao longo do século XIX.

Os sítios existentes progressivamente absorvidos, com a transformação rural-urbano, conduziram a um processo de valorização e de especulação do solo, nesses espaços e naqueles próximos ao sítio natural da Lagoa dos Irerês, dada a localização. Consolidaram igualmente o uso residencial na parte alta da cidade, acentuando o processo de seleção do uso e ocupação do solo, uma vez que os níveis sociais paulatinamente estavam mais distanciados.

A crise da produção do açúcar contribuiu para a um considerável crescimento urbano porque houve mobilidade da população rural para a cidade. A abolição da escravatura representou um marco divisório entre duas épocas, revelando a incompatibilização do trabalho escravo com as culturas burguesa emergente e a capitalista moderna (Holanda,1956). Naquela época, o meio urbano apresentava condições de absorver parte dos migrantes, justamente pelo incremento do comércio do algodão para as indústrias têxteis da Europa e dos Estados Unidos. Tal comércio exigia a presença de agentes compradores do mercado, de intermediários e de produtores. Dessa forma, houve fluxos de populações rurais em direção ao espaço urbano, cujos empregadores passaram a residir, em considerável número, no percurso da avenida Epitácio Pessoa. Desde fins do século XIX, já viam-se modificações estruturais na cidade, que foram acentuadas na década de 1920, sob influência do percurso.

Dessa maneira, o primeiro eixo do percurso iniciou um processo que destacou na cidade um espaço, como expressão de um mecanismo social dinâmico, impulsionado por motivações econômicas e culturais, como agentes participantes da constituição da forma urbana, definindo percursos menos visíveis. Elementos intrínsecos dos fluxos sociais e econômicos da cidade consistem em espaços de interação e convívio das pessoas.

– **O ponto de partida: A praça Dom Adauto.**

O percurso da avenida Epitácio Pessoa teve suas origens no decorrer do século XIX, quando destacou-se, em relação ao núcleo central, um eixo da ocupação da cidade, na direção leste. Em meados do século XIX, na parte alta da cidade, consolidava-se uma linha de acesso, descrita pelo movimento de expansão na direção nordeste, relacionado à abertura e à ocupação da rua do Tambiá (atual rua Odon Bezerra). Este movimento deu-se a partir da atual praça Dom Adauto, prosseguindo pela rua Monsenhor Walfredo Leal, no bairro de Tambiá, até atingir a praça da Independência, inaugurada em 1922⁵². As duas ruas foram os embriões do percurso da avenida Epitácio Pessoa e definiram, à época, os limites norte e leste do espaço da cidade, estabelecendo uma lógica e relações de variáveis influentes na expansão intra-urbana, em direção à orla marítima.

O processo contribuiu para formação do vetor de crescimento na direção nordeste da cidade, partindo do Convento dos Carmelitas, na praça Dom Adauto, destacando-se na configuração da cidade de então. Confirmando essa tendência, foi construída a igreja da Mãe dos Homens e, lhe fazendo fronteira, foi delimitado o largo da Mãe dos Homens, na atual praça Antônio Pessoa, situada na rua Odon Bezerra, em Tambiá. O processo fez desaparecer os sítios do Vigário e do Tambiá Grande, como consequência tanto da expansão e adensamento da cidade quanto da ocupação da rua Odon Bezerra. A relação percurso–evolução urbana desenvolveu-se linearmente neste espaço, destacando o primeiro eixo do percurso, a partir do núcleo central da cidade, produzindo uma linha de acesso para a expansão e influenciando no incremento da extensão da cidade (FIG.IV.2).

Por volta de 1855, podia-se perceber o início do processo de periferização, sustentado com o avanço e consolidação das primeiras ruas, formadoras de eixos de crescimento, que indicavam a tendência de ocupação além do núcleo central original de Parahyba. Tendo ligações com a produção da acessibilidade, o processo relacionou-se tanto com o percurso da avenida Epitácio Pessoa, pelas ruas Odon Bezerra e Walfredo Leal, a nordeste da cidade, quanto com o potencial do sítio natural que continha a Lagoa dos Irerês, denotando as tendências de ocupação e segregação, na direção leste.

Os espaços percorridos definiram um movimento, uma rota e a direção de determinados fluxos de deslocamento e circulação dominantes, baseados em determinados

⁵² A atual avenida Epitácio Pessoa propriamente dita inicia-se na praça da Independência.

locais. Representaram, a princípio, uma dinâmica, um movimento, uma expressão de circulação, utilizando locais como as ruas, praças, que se destacaram no espaço, como foco da estruturação intra-urbana. O percurso, relacionado ao sistema de circulação, pode ligar espaços livres como as praças, parques, através das ruas citadas, viabilizando a dinâmica e caracterizando o sistema de rotas urbanas, nesse setor da cidade. O percurso, englobando a acessibilidade (espaço e atributo) e a mobilidade (deslocamento e prática social), destacou a rua como *locus*, o fixo de que nos fala Santos (1988), o espaço físico onde se dá o percurso e as relações de ação e de fluxo.

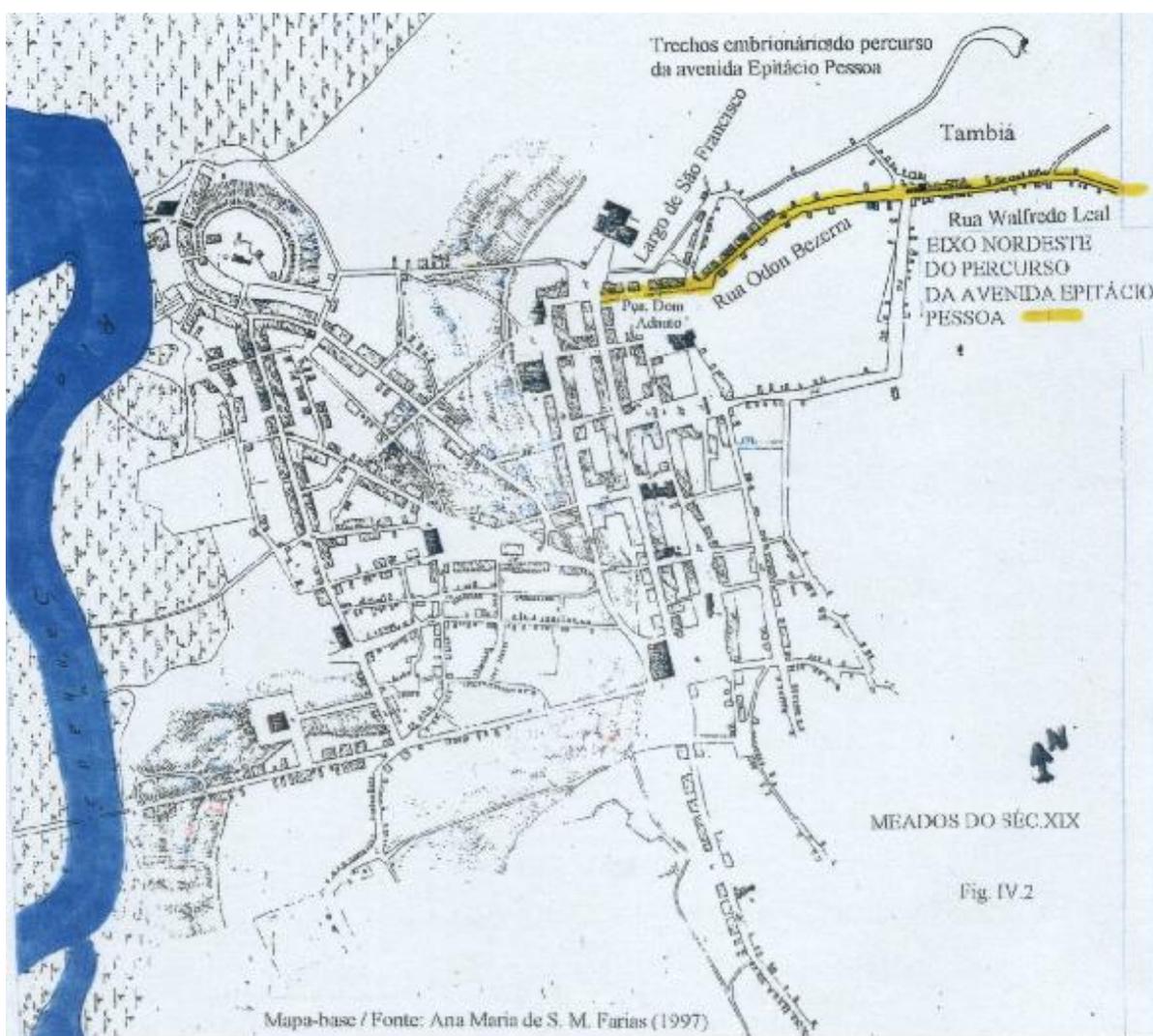


FIGURA IV.2: Eixo Nordeste do percurso da Avenida Epitácio Pessoa

A produção dos espaços periféricos, ainda conformados por referências predominantemente contínuas da cidade consolidada, em áreas contíguas ao núcleo histórico, constituiu espaços com capacidade de antecipar o novo urbano, de apoiar novas culturas⁵³ e símbolos e de sugerir a ocupação de áreas ainda não incorporadas ao tecido urbano, como o sítio da Lagoa dos Irerês. De modo geral, a renovação de cidades deu-se, a princípio, nas áreas centrais e em alguns espaços adjacentes, com a construção de espaços livres e através da produção de novos territórios residenciais. Estes territórios eram destinados predominantemente às classes mais abastadas, em localizações privilegiadas e amenas, definindo espaços dominantes, sustentados por referências espaciais urbanas, a exemplo de vias e praças principais.

O espaço livre público representado pela Praça Dom Adauto, que já se chamou Largo do Carmo e Campo do Conselheiro Henriques, teve sua origem no tecido urbano nas três primeiras décadas do século XVII, com a construção do Convento dos Carmelitas, que até os dias atuais lhe serve de cenário. Em 1855, já constava da cartografia oficial, embora ainda não tivesse a atual configuração, resultante da anexação da área em consequência da demolição de um conjunto edificado, em frente ao local onde hoje está o Palácio do Bispo, construído em 1900 (Dieb,1999). O Palácio foi um dos elementos de sustentação da própria praça e do percurso embrionário da avenida Epitácio Pessoa. Essa linha de movimento destacou-se no espaço, representando um avanço linear, em relação à mancha urbana de então, produzindo acessibilidade, através de um eixo de expansão, na direção nordeste da cidade.

A Praça Dom Adauto apresentou-se como o primeiro suporte e a primeira referência histórico-espacial do percurso, funcionando como *baliza-raiz*. Segundo Sampaio (1999), na tradição urbanística, a praça provavelmente seja uma daquelas “invariantes” mais marcantes da forma urbana, sendo um dos componentes morfológicos estruturantes na cultura ocidental.

Como marco referencial para início do percurso, o espaço, onde encontram-se o Palácio Episcopal e a Igreja do Carmo, relacionou-se com a rua Odon Bezerra, a Praça Antônio Pessoa, a rua Monsenhor Walfredo Leal e a Praça da Independência, na produção de uma linha de acessibilidade e crescimento, que conduziu posteriormente à abertura da

⁵³ Ligadas ao espaço da cidade, à burguesia urbana, ao progresso e à “modernidade”, consumo, lazer e status

avenida Epitácio Pessoa. Hoje, apesar de apresentar relativa inércia, o espaço da Praça Dom Adauto mostra o seu grau de permanência urbana, colocando-se como elemento referencial de leitura e reconhecimento da cidade. Trata-se de uma “referência explícita” (Lynch,1997), pois é habitual relacionar esse lugar e seus elementos arquitetônicos e histórico-religiosos às características físico-espaciais da cidade, da sua evolução e de eventos religiosos e profanos, como os eventos relativos ao aniversário da cidade e à Festa das Neves.

De modo geral, até o início do século XIX, os elementos constituintes do tecido da cidade condicionavam-se à ocorrência de edificações religiosas, de modo que os espaços públicos mais valorizados, representados pelas ruas, em geral davam acesso a uma construção religiosa. Essas ruas tornavam-se objeto da atenção e do controle das autoridades civis e eclesiásticas, uma vez que eram um ponto privilegiado do cenário urbano para a passagem das procissões e cortejos. Essas áreas públicas de circulação (vias e largos) apresentavam mobiliário e tratamento reduzidos à expressão mínima, ocorrendo símbolos católicos, como cruzes, nichos e oratórios (Moura Filha,2000). Contudo já se mostravam como referenciais da acessibilidade, dos futuros percursos urbanos e da concentração de grupamentos sociais. Registre-se que a Praça Dom Adauto situa-se nas proximidades da Praça São Francisco, onde encontra-se a igreja do antigo Convento de Santo Antônio. No cenário do Brasil-colônia, a religião, colocando-se como um aspecto necessário e premente, fazia-se representar no espaço urbano, como pontos referenciais de percursos. A presença marcante das edificações religiosas, assim como seus espaços livres (largos), serviam de baliza para a configuração do tecido urbano, influenciando na definição e na estruturação de percursos.

Após o advento da República, com a separação entre o Estado e a Igreja, o declínio do poder das instituições religiosas fez com que alguns largos e igrejas, que dominavam o ambiente urbano, desaparecessem para dar lugar às ruas e praças, predominando as questões da circulação e da acessibilidade. Em princípios do século XX, o trinômio sanear, circular e embelezar e o desejo de renovar e modernizar a cidade se sobrepuseram às raízes religiosas.

O desenvolvimento das praças esteve relacionado de diversas maneiras com as ruas; como alargamento ou expansão lateral de caminhos ou de vias de passagem, em geral chamadas de largo, surgindo com frequência como um *parvis* alargado, ou seja, a área em frente ou ao lado de uma igreja; na interseção de ruas, que dessa área partem, em diversas direções, surgindo o tipo que é comumente chamado de praça; ou como um terreno externo que a cidade afinal absorveu, moldando na forma de praça, conhecido pela denominação de rocio, constituindo “os traços do contexto arquitetônico da vida nas ruas” (Holston,1993). Em João Pessoa, esses espaços públicos articularam-se com as vias e os percursos urbanos, constituindo nós do ambiente construído e locais polarizadores de encontros, influentes na constituição de linhas de movimento e expansão urbana, notadamente entre fins do século XIX e a primeira metade do século XX. No percurso da avenida Epitácio Pessoa, as principais vias prestaram-se como elementos de ligação entre os espaços das praças e dos parques, que serviram como elementos referenciais do percurso e da ocupação urbana. Lamas (1993) constata que: “(...) A praça é o lugar intencional do encontro, da permanência dos acontecimentos, de práticas sociais (...) e conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas.” A praça Dom Adauto apóia procissões, como uma importante expressão religiosa de conteúdo simbólico, e eventos culturais, nos espaços seminais do percurso.

Uma praça, uma rua, além de serem lugares⁵⁴ por onde circula-se e convive-se, estão carregadas de história, de especificidades, de memória, de experiências de um sujeito e do grupo, em função da permanência e continuidade das relações intra-urbanas⁵⁵, geradoras de fluxos e de um processo cognitivo diário de valores ligados a locais e a símbolos, que caracterizam um lugar. Essas dinâmicas são diferentes das que se verificam nos espaços continentais, nacionais e regionais, que produzem outros trajetos, territórios e redes sócio-espaciais.

Para o arquiteto Grandjean de Montigny (1825), citado em Moura Filha (2000), as praças serviam de “ponto de partida para a reestruturação de bairros centrais” e as avenidas

⁵⁴ Os espaços livres públicos, como as ruas e praças da cidade, são lugares urbanos, pois a circulação propiciada por esses espaços não é um simples “serviço”, sem um fim em si próprio. Coloca sim o espaço público como localização urbana (Villaça,1998), como local de convivência, de referência e permanência, de relação social, política e cultural, com influência no modo de produção e no desenvolvimento da cidade.

⁵⁵ As relações intra-urbanas estabelecem percursos cotidianos, relacionados a territórios, melhor reconhecidos quanto a fatos históricos físicos e sociais.

marcavam “novas diretrizes de expansão em direção aos novos bairros, proporcionando eixos de travessia da cidade”. Esta perspectiva reafirma a relação existente entre os espaços livres e a lógica evolutiva da cidade, relacionada às diretrizes da estrutura urbana, como as forças para um dado objeto ter a estrutura de uma forma específica e não de outra.

As praças apresentaram-se como elementos de articulação, juntamente com as vias principais, entre o percurso e a evolução urbana, sugerindo uma leitura diferenciada da malha urbana, a exemplo da Praça da Independência. Como elementos referenciais mais permanentes relacionaram-se com a ocupação, o uso do solo e as práticas sociais, sustentando a definição do espaço sob a influência direta do percurso, a concentração social e a segregação.

– A formação do bairro de Tambiá.

A partir de meados do século XIX, e especialmente no decorrer da década de 1880, quando a cidade de Parahyba tinha cerca de 9000 habitantes (UAS/CPM,PMJP,1984), consolidava-se o que, provavelmente, foi o primeiro território do percurso, representado pelo bairro de Tambiá. Presumivelmente, a busca pela água, pois existiam fontes e bicas na área de Tambiá, contribuiu para a ocupação do setor nordeste da cidade. A relação percurso-evolução urbana, dando-se de forma linear, materializou um eixo polarizador do crescimento urbano. A linearidade, a morfologia do núcleo central e a certa descontinuidade da ocupação da cidade acentuaram o eixo de expansão, constituindo a expressão de uma antecipação territorial, no que dizia respeito à futura ocupação na direção leste da cidade e em relação às áreas anteriormente constituídas, no processo de evolução urbana. Durante a segunda metade do século XIX, com o impulso à atividade algodoeira no Nordeste, devido à Guerra da Secessão nos Estados Unidos (1861 – 1864), fortaleceu-se a ocupação do espaço da cidade, com reflexos na extensão da malha urbana e notadamente na formação do percurso da avenida Eptácio Pessoa, através de Tambiá (FIG.IV.3).

O bairro de Tambiá tornou-se um dos territórios mais populosos da cidade, com cerca de 1000 habitantes, em 1880 (Aguiar e Mello,1989), destacando essa *linha de força da paisagem*. O espaço de Tambiá iniciou o processo de superação dos limites de um ambiente construído consolidado em três séculos, representado pelo núcleo histórico ou a chamada “cidade velha”. O fato mostra que o percurso superou não apenas objetos naturais,

representados por restrições do sítio geográfico, mas também objetos fabricados e modos de vida, os quais perduraram e delimitaram a cidade de Parahyba por três séculos.

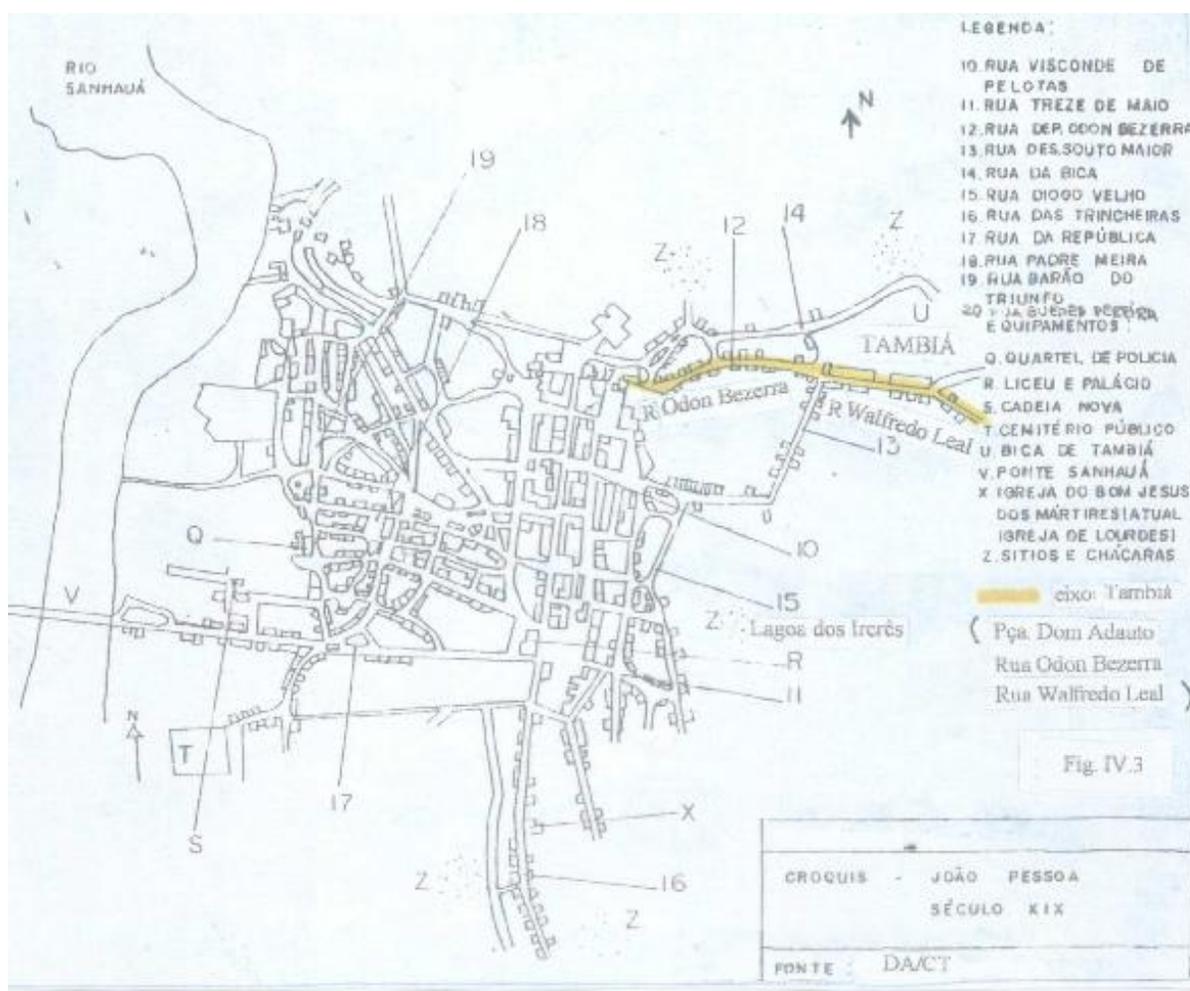


FIGURA IV.3: Cidade de João Pessoa: século XIX

Ao longo da segunda metade do século XIX, com a cidade alta começando a firmar-se como área de usos residencial, administrativo e financeiro, registraram-se equipamentos urbanos para as necessidades básicas de uma população com diferenciação de *status* e concentrada em setores distintos. Esse quadro urbano foi estruturado tanto através do vetor de crescimento sul, pelas avenidas das Trincheiras e de Cruz das Armas, quanto através do vetor de crescimento nordeste/leste da cidade, pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa.

O desenvolvimento econômico do período contribuiu para a construção de equipamentos urbanos, para a pavimentação e para a abertura de novos eixos viários que se

articularam à lógica evolutiva do tecido urbano, favorecendo a circulação de mercadorias e o processo de expansão nas direções sul e leste, acarretando mudanças na paisagem da cidade. Da mesma forma, contribuiu ao adensamento populacional e a uma certa seletividade e setorização do uso do solo, dando início a um processo de segregação. Também contribuiu para a implantação do sistema de transporte coletivo, através do bonde de tração animal, no ano de 1896, que percorria a área central e comercial da cidade, assim como as ruas das Trincheiras e o início da rua Odon Bezerra, em Tambiá. Esses eixos de acesso abrigavam a classe privilegiada e começavam a esboçar o espaço territorial de expansão da cidade, contido num quadrante de 90°, dadas as características do sítio natural. A partir dessas localizações territoriais, a classe privilegiada pôde controlar a distribuição espacial das outras classes sociais, em setores distintos da cidade, evidenciando o processo de segregação e a construção de barreiras urbanas.

O crescimento urbano continuou ao longo das vias principais constituintes do anel central, ainda numa perspectiva centrípeta, onde uma das balizas era o eixo de Tambiá. Os novos espaços produzidos destacavam os espaços livres, representados pelas vias e praças, que valorizavam a área central, transformando-a no pólo-centro de convergência da população e caracterizando sua natureza e valor simbólico. À época, com a expansão e consolidação da área central da cidade, o desenvolvimento das atividades terciárias atendia predominantemente ao consumo das camadas sociais de mais alta renda, relacionando-se com a segregação. De modo geral, o espaço dos centros principais abrigou, em grande medida, as transformações sociais porque passou o Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, com a decadência do rural, o desenvolvimento do capitalismo, da burguesia urbana, dos transportes e da indústria. Na realidade, a expansão do centro principal de Parahyba, dando-se, em considerável grau, na direção leste, reforçou o desenvolvimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa e a lógica da burguesia urbana.

Com base nesses fatores, a partir do final do século XIX, a cidade desenvolveu-se sob fortes influências de seus espaços públicos, especialmente daqueles que seriam utilizados pelos principais percursos urbanos, moldados pelas intenções das forças político-econômicas e pelas redes sociais subjacentes. As rotas utilizadas nos deslocamentos acentuaram-se nas direções leste e sul, em articulação com a expansão urbana, através de lógicas particulares. A expansão na direção leste predominou, influenciada pelo bairro de

Tambiá e favorecida pelas características do sítio, propícias à ocupação, e sob o efeito da localização espacial e da busca pelas menores distâncias, melhores áreas e amenidades urbanas pela classe social hegemônica.

O conhecimento das questões econômicas e da estrutura fundiária é importante, pois esses aspectos estão ligados às influências históricas e sociais. O processo de formação dos espaços urbanos e a sua lógica evolutiva representam a longa história da apropriação e da propriedade urbana e a história das classes sociais, ligadas à dinâmica da cidade (Rossi,1998). Relacionada à acessibilidade, a alteração da estrutura fundiária, na lógica da cidade, denota o aparecimento da burguesia urbana e a concentração progressiva do capital, com repercussões na configuração espacial. O mercado de terras é um dos mecanismos geradores dos fatos urbanos, que se relaciona ao processo de estruturação da cidade, estabelecendo ligações entre o espaço e a acumulação de capital, na dinâmica da setorização urbana. A dinâmica do regime de acumulação é que determina a forma de produção e transformação do espaço construído. Num contexto de disputas, a relação entre a produção capitalista e o espaço urbano dá-se através da apropriação pelo capital dos efeitos úteis existentes nesse espaço (Ribeiro,1982). Em outras palavras, o espaço construído constitui um “valor de uso complexo” (Preteceille,1974; Lojkine,1977; Topalov,1979), que tem a propriedade de tornar o trabalho social mais produtivo de mais-valia. As contradições da estrutura e do processo de expansão urbana capitalista podem ser vistas a partir dos obstáculos ou fronteiras, que se colocam à formação do sistema espacial de objetos da cidade, influenciando decisivamente na segregação. Embora o regime de acumulação influa na dinâmica de transformação do espaço, sua organização concreta, em qualquer estágio, pode não refletir o regime completamente, devido à rigidez e ao caráter cumulativo e híbrido inerente às formas espaciais, o que contribui para persistência de determinados espaços e percursos. Os percursos, vinculados à dinâmica histórica de estruturação de um vetor de expansão, definindo sistemas de acesso, os “fixos”, e de fluxos, movimentos, expressam a “energia” da cidade, associada a um conjunto de elementos relacionados entre si e entre seus atributos (Chadwick, 1973).

Exemplo da dinâmica descrita, o eixo principal do bairro de Tambiá era constituído pela rua do Tambiá, que começava na bifurcação da rua da Aurora (atual rua Joaquim Nabuco), nas proximidades da praça Dom Adatao. Em seguida, descrevia uma curva até

encontrar a praça Antônio Pessoa, “a pracinha da igreja”, conhecida antigamente como Largo da Mãe dos Homens. Nesses espaços reuniu-se, até o ano de 1925, “a fina flor da sociedade local para render culto à Mãe de Deus”, representando práticas sociais (Registro de um cronista do passado; In Aguiar,1993).

À época, a rua do Tambiá estava ocupada por cerca de 45 casas, com aproximadamente 225 moradores (Vidal Filho,1958; In Aguiar e Mello,1989). Segundo descrições de Coriolano de Medeiros (1942), o trecho inicial da rua apresentava casas de taipa, “de porta e janela” mas, a leste, já erguiam-se edificações amplas, habitadas por famílias abastadas. Tais residências, logo relativamente numerosas, verdadeiras chácaras, destacavam-se pelos canteiros de flores e viçosos pomares, expressando o processo de segregação. Em certos trechos da rua, notadamente a leste, viam-se grandes árvores de um e outro lado, que cruzavam os ramos, apresentando o aspecto de começo de mata e deixando sobressair, à frente, alguns elementos da igreja citada anteriormente. À primeira vista, quem vinha do centro antigo da cidade não imaginaria que o percurso desenvolver-se-ia além de seu primeiro trecho, atingindo o largo da igreja Nossa Senhora Mãe dos Homens, pois a vegetação mal deixava a descoberto duas trilhas para a circulação, mais à frente (Medeiros,1942). No sítio da Cruz do Peixe (área hoje ocupada pelo hospital Santa Isabel, nas proximidades da praça da Independência), em frente ao então Colégio de Educandos Artífices, terminava a parte propriamente urbana da cidade, a cerca de 800 metros, a leste, do Largo da Mãe dos Homens. Delimitando a praça do citado Colégio, alinhavam-se casas de palha, erguendo-se, por trás do Colégio, os muros de um cemitério, fechado após o ano de 1877 para a posterior construção do Hospital (Medeiros,1942). À época, esse era o cenário do ponto final do percurso histórico da avenida Epitácio Pessoa e um dos limites urbanos da cidade de então.

A antiga rua do Tambiá teve o nome mudado para 7 de Setembro, celebrando o centenário da Independência do Brasil. No ano de 1949, a artéria recebeu a atual designação, passando a chamar-se Deputado Odon Bezerra, “em homenagem ao político e intelectual da cena paraibana, que se destacou pela dignidade com que se conduziu na vida pública” (Aguiar,1993). A Praça Coronel Antônio Pessoa é o elo de ligação entre a rua Odon Bezerra e a rua Monsenhor Walfredo Leal, que vai terminar à Praça da Independência. A Praça Antônio Pessoa, que se chamava Largo da Mãe dos Homens,

urbanizado em 1926, teve sua área ampliada em função da demolição da Igreja Mãe dos Homens. Antes, parte da rua Walfredo Leal chamava-se rua da Cruz do Peixe, por ficar perto do local onde costumava-se vender pescados; no dito espaço, assinalou-se com uma cruz o lugar em que foi morto certo caboclo da praia da Penha (Medeiros,1942; Mello,1987 e Aguiar,1993).

Na rua Odon Bezerra concentrou-se uma população de renda mais elevada, uma “nova classe”, enriquecida com o comércio do algodão, do mesmo nível daquela que havia se concentrado nas ruas General Osório, Duque de Caxias e outras próximas, a oeste da Odon Bezerra. Estes espaços materializaram um *percurso econômico*, abrigoando novas ideologias essencialmente urbanas, produzindo nova acessibilidade e um eixo de expansão e redefinição do tecido urbano. Esses fatos mostravam tanto o magnetismo antecipador do setor leste da cidade quanto indicavam o percurso em busca de amenidades e da cultura da orla marítima.

O espaço de Tambiá, denominação provavelmente originada pela fonte de mesmo nome existente, compreendia uma parte da área do bairro do Róger (área mais ao norte da cidade, que seria urbanizada a partir de 1920), nos trechos adjacentes à antiga rua da Bica e do futuro Parque Arruda Câmara, assim como no trecho adjacente à estrada de Mandacaru, em direção ao vale do engenho Paul. A bica servia à população desde os primórdios da colonização paraibana. Em 1782, foi construída no local uma fonte, reconstruída em 1889 e, por ocasião da criação do Parque Arruda Câmara, no governo de Solon de Lucena (1920-1924) e do prefeito Walfredo Guedes Pereira, foi novamente restaurada (Dieb,1999). Depois da perda de cerca de 36 ha, por ocupações irregulares (Honorato,1999), o Parque Arruda Câmara ocupa atualmente uma área com 17 ha. De rotina, recebe um número mínimo de 3000 pessoas/mês, que dobra nos meses de férias (Fonte: Adm. do Parque,1998). O Parque é um dos elementos de referência dos espaços embrionários do percurso da avenida Epitácio Pessoa, em seu primeiro eixo (nordeste) de expansão.

O território de Tambiá apresentava uma parte plana, no eixo principal e em espaços contíguos, e declives na direção norte, nos espaços onde desenvolveu-se o bairro do Róger, e, na direção sul, para o sítio da Lagoa dos Irerês (atual Parque Solon de Lucena), em menor grau. O quadro dificultou a organização do espaço e o desenvolvimento do território, pelas restrições físicas e pelos limites de bairro, do Róger e do Centro. O eixo do percurso

estava interligado espontaneamente com o sítio da antiga Lagoa dos Irerês por ruas transversais, especialmente pela atual rua Desembargador Souto Maior. Este fato, juntamente com outros motivos, pode ter induzido à superação do limite da Lagoa, oferecendo sustentação ao desenvolvimento do segundo eixo do percurso, a partir do Parque Solon de Lucena, e destacando a importância do traçado, do parcelamento e da acessibilidade urbana na lógica evolutiva do espaço.

O percurso, além de ter produzido um dos territórios mais populosos da cidade, à época, produziu igualmente o espaço estimado como “o mais salubre, ameno e aprazível bairro da cidade”, criando uma linha de movimento antecipadora, em relação às amenidades da orla marítima, vinculada à segregação, com conseqüências na ocupação e uso do solo urbano. Também era o escolhido para os passeios de domingo, por causa da fonte existente. A relação percurso–evolução urbana e os objetos sociais produzidos conduziram à consolidação tanto da estrutura urbana quanto do vetor leste de crescimento. Quanto à acessibilidade urbana, o processo de desenvolvimento do espaço esteve associado aos investimentos em infra-estrutura, à ampliação das intervenções urbanas, a exemplo da abertura de estradas e a derrubada de antigas vilas, nas proximidades de Tambiá, que contribuíram para o espraiamento urbano e transformações no traçado da cidade.

– O desenvolvimento de novas práticas sociais no espaço.

A valorização social do espaço intra-urbano e da acessibilidade, como “vitrine da civilização”, contribuíram para as transformações espaciais e à produção do percurso da avenida Eptácio Pessoa e os efeitos sobre a segregação. Como suporte da nova expansão do cotidiano urbano e das práticas sociais, o percurso serviu à exibição das elites, para além dos costumes ligados à igreja, e aos novos comportamentos urbanos e fluxos da população, na direção leste da cidade. Como conseqüência, houve certo declínio de alguns objetos fabricados e hábitos, ligados à religião, símbolos de valores da sociedade e da cidade antiga. O percurso representou a emergência de monumento de uma outra ordem na cidade: os espaços livres representados especialmente pelas principais vias urbanas, que vieram colocar-se como referencial do moderno e do progresso, no espaço intra-urbano, transformando-se em elemento focal da estrutura, com posição de destaque na lógica evolutiva urbana, pela escala e localização no espaço. Conduzindo a uma leitura

diferenciada do tecido urbano, as vias principais articularam-se com a seleção do espaço, com a formação da moldura e da barreira do percurso, evidenciando o processo de segregação.

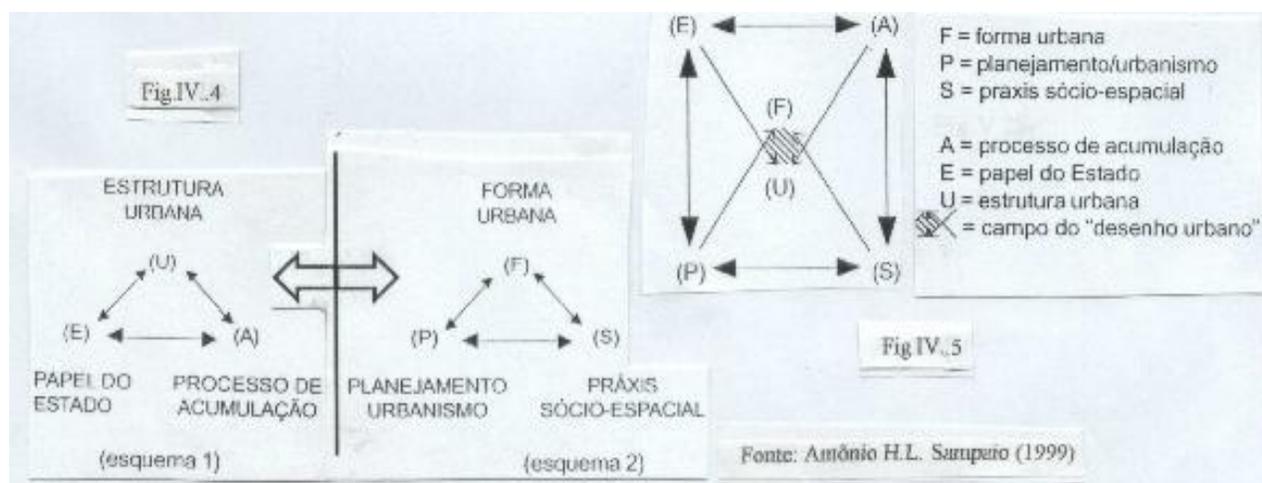
O período de 1890 a 1920 caracterizou-se por modificações em todos os aspectos da vida do país, especificamente nos espaços urbanos onde ocorreram transformações no ambiente construído, com impactos no processo de crescimento das cidades. A modernização dos espaços, trazida também por intermédio dos principais percursos urbanos que consolidavam novos fluxos de deslocamento, era necessária para contrastar com o marasmo administrativo da monarquia. Era fundamental associar à República a idéia de progresso e, do ponto de vista diplomático, necessitava-se de um cenário urbano moderno, associado aos ideais liberais e republicanos. As conseqüências dessas manifestações tiveram, no entanto, efeitos retardados no âmbito da cidade de João Pessoa.

No final do século XIX e princípios do século XX, a cidade brasileira sofria o efeito de problemas oriundos das mudanças sócio-econômicas e políticas, sem condições de absorvê-las adequadamente e de transmitir a imagem de progresso que o país esperava. O quadro caracterizava-se por adensamento populacional crescente, insalubridade, pequena oferta de serviços e equipamentos e expansão urbana desordenada. As linhas de acesso e a mobilidade constituíram elementos básicos dos estágios e da lógica de evolução urbana. O começo do século XX foi marcado também por um movimento migratório no nordeste, das cidades interioranas e do campo para a capital e outros estados, causado pelas secas e queda dos preços do algodão. Na cidade de João Pessoa, o surgimento da indústria urbana contribuiu no crescimento do setor terciário e da população da capital. As três primeiras décadas do século XX foram caracterizadas pelo início de importantes obras de melhoria urbana na capital, quais sejam os serviços de telefone (1905), água encanada e energia elétrica (1912) e saneamento (1920). A implantação do sistema eletrificado de bondes ocorreu em 1913, inaugurado em 1914 com carros maiores, com conseqüente aumento dos itinerários, contribuindo para expansão da área urbana da cidade.

A relação existente entre infra-estrutura básica e serviços e a questão do crescimento urbano emergiu à época, com rebatimento especial no percurso da avenida Epitácio Pessoa, na segregação e nas práticas sociais. Em 1909, o início dos levantamentos e a elaboração de um projeto de rede de esgotos para a cidade, desenvolvido e executado entre 1912 e 1927, o

abastecimento de água, a iluminação elétrica e a realização de serviços de saneamento na área da Lagoa dos Irerês, ao sul de Tambiá, influíram sobre a evolução urbana, na direção leste. A urbanização e consolidação de espaços centrais na direção leste, como a área da Lagoa, funcionaram como estímulos ao crescimento urbano. As melhorias urbanas viabilizaram e sustentaram as linhas radiais de crescimento e os processos de superação e expansão dos limites da cidade de então, destacando a abertura de vias, com avanço sobre sítios e a derrubada de antigas vilas, localizadas na área de Tambiá.

As ações do Estado geraram uma distribuição espacial de benefícios líquidos que privilegiaram o percurso da avenida Epitácio Pessoa, provocando impactos no preço do solo urbano e concorrendo para a segregação e setorização espacial.⁵⁶ As ações do Estado e os processos decorrentes corresponderam a múltiplas alianças, coalizões setoriais e clivagens de interesse (Melo,1982), cujas formas concretas hegemônicas, representadas no poder de Estado, se aglutinaram numa estratégia de acumulação específica e em um projeto de hegemonia, articulado ao espaço e materializado na evolução do percurso e na produção de territorialidades específicas (FIG. IV.4 e IV.5).



FIGURAS IV.4 e IV.5: Estrutura e forma urbana

⁵⁶ Uma vez que o poder político está correlacionado com o poder aquisitivo, áreas onde residem os grupos de alto rendimento tendem a receber proporcionalmente mais benefícios líquidos das ações do Estado. A

No período compreendido entre a segunda metade do século XIX até meados do século XX, o acesso ao mercado consumidor e às fontes de matérias-primas não foi uniforme na cidade, privilegiando os locais em torno dos terminais de transporte, na Área Central. Esse fato deu-se em consequência da configuração centralizada do espaço intra-urbano, da acessibilidade e dos meios de transporte, marcados pela rigidez da tecnologia sobre trilhos (trens e bondes). Desse modo, as empresas passaram a dispor de *externalidades positivas*, seja decorrente da acessibilidade, seja do fato de estarem centralizadas e juntas, gerando economias de aglomeração. Em razão de vantagens locais produzidas, os valores do solo e das edificações elevaram-se, levando à uma seleção de atividades e influenciando em práticas sociais. O percurso da avenida Epi-tácio Pessoa contribuiu simultaneamente tanto para a consolidação e seleção dos espaços centrais quanto para a produção de espaços considerados não-centrais, através da formação de eixos de crescimento urbano, nas direções nordeste e leste da cidade, relacionados ao desenvolvimento de novas práticas sociais e à segregação de grupos sociais mais abastados. Na dialética da produção do espaço, o percurso colocou assim a questão da centralidade urbana associada à acessibilidade. O centro e o não-centro eram dialeticamente produzidos e consolidados pelo mesmo processo, sob a égide de disputas pelo controle das condições de localização e de deslocamento na cidade. Contribuindo para a consolidação e expansão da área central, o percurso da avenida Epi-tácio Pessoa colocou que o domínio do centro e do acesso a ele representavam não só uma vantagem material, mas também o domínio de uma simbologia. O percurso mostrou que a proximidade ao centro foi valorizada pelas elites urbanas, em vários estágios da história da cidade.

A superação de limites, na então cidade de Parahyba, foi fundamental no processo que resultou na reorganização estrutural e espacial da cidade. Esse processo foi marcado por influências sócio-econômicas e por um projeto estético, definido com objetivos de embelezar e valorizar a cidade, que contribuíram para a setorização do espaço. A princípio, o sítio natural não oferecia condições ao desenvolvimento nem dos percursos subjacentes menos visíveis (sócio-econômicos), nem das diretrizes daquele projeto, que foram se estruturando ao longo do século XIX e se afirmaram no século XX. Os fatos rebateram-se especialmente no percurso da avenida Epi-tácio Pessoa, que se apresentou com potencial de

concentração espacial determina tanto um nível de demanda efetiva agregada por serviços e, por isso, a

absorção e efeito multiplicador dos fatos, notadamente daqueles que diziam respeito às práticas das redes sociais hegemônicas, influentes na configuração do espaço intra-urbano.

Os fatos mostram que o percurso da avenida Epiácio Pessoa materializou um ideário de modernização, embelezamento e progresso para a cidade, pois favoreceu a identificação de pontos constituintes do projeto estético urbano brasileiro⁵⁷, com seus rebatimentos sócio-espaciais, para a construção dos “cenários urbanos representativos do Brasil moderno” (Moura Filha,2000). Este projeto, que vinha sendo delineado desde meados do século XIX, concretizou-se com o plano de melhoramento e embelezamento da Capital Federal, no início do século XX. O percurso da avenida Epiácio Pessoa articulou-se assim com a definição de novos conceitos de cidade, que estiveram na origem da produção do espaço urbano moderno, idealizado enquanto vitrine da civilização e cenário de prosperidade do país e de valorização da cidade⁵⁸. O quadro, favorecendo a expansão da cidade e novas práticas sociais, relacionou-se com o desenvolvimento de linhas evolutivas no espaço e, dentre essas, especialmente a do percurso da avenida Epiácio Pessoa.

O projeto estético destacou a questão da imagem da cidade, articulando-a com a questão da higiene urbana. A concepção, que visualizava determinados espaços estratégicos, tirou partido de princípios baseados em espaços livres públicos e promoveu a abertura de avenidas largas e retas, como a avenida Epiácio Pessoa, definindo quadros paisagísticos como o Parque Solon de Lucena e a Praça da Independência, como referenciais para as classes sociais mais abastadas. Dessa forma, o surgimento de espaços verdes esteve relacionado com questões de saúde, circulação e política, articuladas à segregação.

O percurso contribuiu tanto para a produção e para a redefinição dos espaços livres quanto para uma nova hierarquia dos elementos da morfologia urbana, relacionada às práticas e à concentração das classes sociais mais abastadas. Ao longo do percurso, observou-se uma articulação entre os espaços livres (ruas, parques e praças), contribuindo

qualidade desses serviços, como o status social da área.

⁵⁷ Ao longo do século XIX, foi concebido um projeto estético que irá orientar a construção dos cenários mais representativos do processo de modernização das cidades brasileiras do final do século XIX e início do século XX. Percebe-se que a idéia de conceber a cidade como um cenário para a vida cotidiana, vai ser marcante na virada do século XIX para o século XX, suscitando preocupações estéticas que vão orientar a elaboração do espaço urbano nesse período (Moura Filha,2000).

⁵⁸ A determinado período, pode-se desejar que a cidade cumpra predominantemente requisitos funcionais; em outro período, pode-se pretender que a paisagem urbana seja predominantemente bela, grandiosa e imponente.

para acentuar o seu desenvolvimento, como espaço de referência da cidade, produzindo efeitos sobre a ocupação, o uso do solo e a segregação.

O percurso foi um dos principais reflexos da pequena revolução urbanística ocorrida na cidade (1916-1920), que produziu espaços livres e edificados e o calçamento de ruas, localizadas no núcleo central de João Pessoa. Essa revolução alterou a aparência colonial da cidade, produzindo um conjunto de elementos urbanos de referência e sustentação e consolidando o vetor leste de crescimento. Um exemplo é a praça da Independência, inaugurada em 1922, onde iniciou-se a avenida Epitácio Pessoa (FIG.IV.6 e IV.7).



FIGURA IV.6: Tomada aérea da primitiva Praça da Independência.



FIGURA IV.7: Praça da Independência (1934).

A redefinição do espaço da cidade, nas décadas de 1910 e de 1920, conduziu tanto à consolidação da linha-eixo idealizada para a futura avenida Epi­­tácio Pessoa quanto a um período de transição da lógica evolutiva e da dinâmica espacial da segregação urbana. Este período situa-se entre a urbanização inicial da cidade, cujos traços podem ser associados ao modelo de segregação do geógrafo alemão J. Kohl (1841), e o quadro atual, cujo desenho aproxima-se, sob certos aspectos, do modelo por setores de círculo de H. Hoyt (1939,1959). Esses modelos sintetizaram a dinâmica sócio-espacial da segregação territorial, ao longo do tempo (FIG.IV.8).

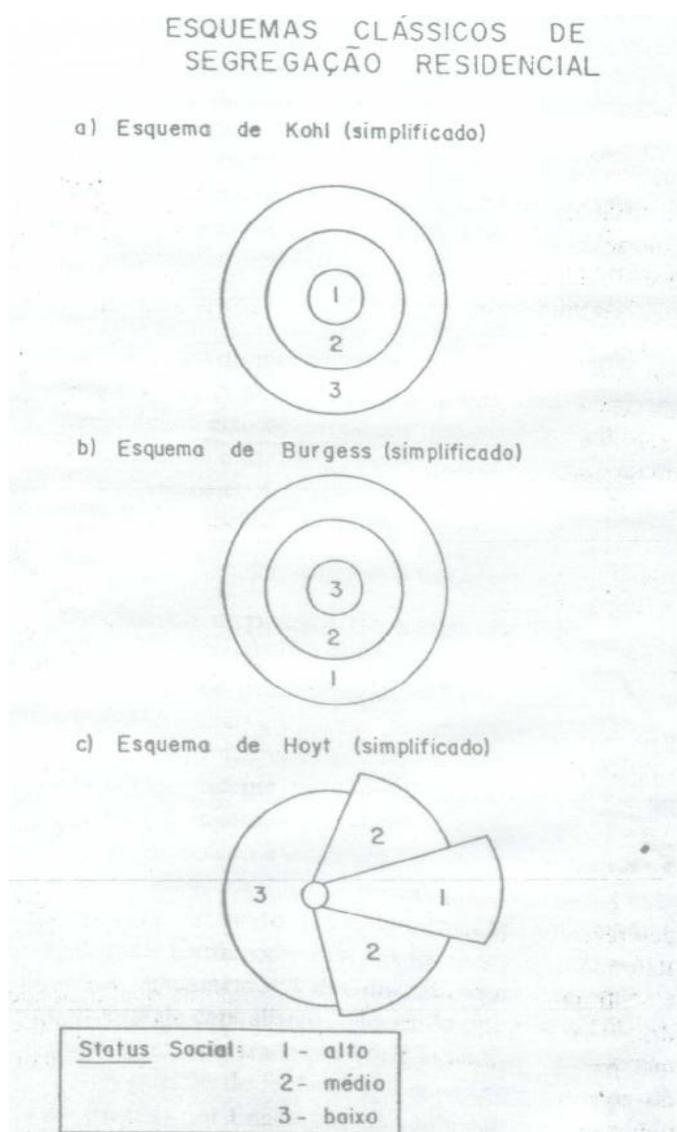


FIGURA IV.8: Esquema clássicos de segregação residencial.

Na década de 1910, o desenvolvimento do percurso influenciou no processo de urbanização da área que foi ocupada pelo bairro de Jaguaribe, nos anos 1930. Este território não está localizado no espaço objeto deste trabalho, situando-se numa área contígua, mas, presta-se como elemento que ilustra o espraiamento da cidade, na direção sul. Mostra ainda a influência do percurso da avenida Epitácio Pessoa sobre a expansão não apenas na direção leste, que constituiu os fluxos principais de seu desenvolvimento, mas também na direção sul da cidade. Os impactos do percurso, além da direção leste, repercutiram igualmente sobre a construção diferenciada e setORIZADA do espaço, coincidente com a expansão urbana.

Até a década de 1920, o crescimento da cidade foi pouco expressivo, com pequenos avanços sobre as áreas contíguas à área central, estruturados, em grande medida, pelos fluxos iniciais do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Mesmo pequena, essa expansão representou o início de mudanças no arranjo espacial e nas práticas sociais, consolidadas pela pequena revolução urbanística, referida anteriormente. Mostra com nitidez o crescimento de Parahyba, em semicírculos concêntricos, através de eixos radiais que correspondiam aos percursos principais. De modo geral, essa descrição relaciona-se com a representação da estrutura espacial da cidade do nordeste brasileiro, cujo padrão pode ser associado àquele formulado por Park e Burgess (1924). Este modelo mostra que, no interior da configuração por áreas concêntricas, a população de alto padrão desloca-se para periferias aprazíveis, em relação à área central original da cidade. Naquele período, iniciou-se o processo de segregação social característico da cidade, reforçado pelas novas acessibilidades criadas.

Os fatos indicavam a importância e o alcance da dimensão espacial nos fenômenos urbanos, como um elemento ativo na organização social. O papel da espacialidade sugere que a ordem espacial dos objetos e das práticas sociais, ou a trama relacional das localizações, é um dos elementos-chave na compreensão da evolução urbana. Esta mesma ordem espacial, além de ser uma das condições básicas para a existência das práticas, é igualmente concebida como portadora de sentidos dos lugares e de símbolos.

A estruturação urbana teve ligações com dinâmicas políticas e simbólicas nacionais, pois um dos símbolos mais importantes adotados pelo ideário republicano foi a cidade. O processo de construção da “ordem e progresso” do Brasil estava relacionado à urbanização.

O espaço urbano modernizado, higienizado e belo apresentava-se como o “lugar de construção dos paradigmas da ordem moderna, baseados nas idéias de ciência, progresso e civilização” (Pechman, 1993; In Moura Filha, 2000). Na cidade de Parahyba, fabricaram-se objetos no espaço urbano, trabalhando com o imaginário social, com o objetivo de atribuir um papel simbólico à cidade, no sentido de representar os novos tempos do país. Para tanto, tirou-se partido de elementos da dinâmica urbana que alimentavam a cultura e o imaginário coletivo, como o aumento do consumo e da atratividade da atividade de lazer intra-urbana, os serviços e os transportes, visando a favorecer a assimilação da cidade como espaço irradiador da modernidade, do progresso e de novas práticas sociais. Em Parahyba, o estágio de superação de limites do percurso prestou-se como alavanca ao processo descrito e aos estágios de evolução urbana que se seguiram. As novas acessibilidades criadas, especialmente as produzidas pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa, nortearam as questões culturais e simbólicas no período.

Dessa forma, o percurso da avenida Epitácio Pessoa destacou-se no espaço da cidade e confundiu-se com sua lógica evolutiva. Permitiu visualizar a linearidade da expansão da cidade, por eixos de crescimento, e a formação da sua futura constituição tentacular. A dinâmica estrutural do percurso influenciou decisivamente na extensão da cidade, na questão da produção da acessibilidade e no processo de redefinição de seu espaço urbano, com impactos em categorias espaciais tais como: tamanho, configuração do espaço e questões da territorialidade e da mobilidade urbana. Aquela dinâmica influenciou igualmente nas questões do espaço social, relacionado à segregação, guiando o deslocamento espacial das camadas mais abastadas da população, na direção leste.

O cenário materializou importante vetor de crescimento urbano, estabelecendo a emergência do fenômeno objeto empírico de pesquisa, a partir de influências do sítio natural, da localização, da morfologia e das práticas sociais. Desses fatos, pode-se dizer que a relação entre percurso e evolução urbana espacializou uma dinâmica de segregação de classes sociais, a partir da localização intra-urbana. As classes sociais tendem a se concentrar em diferentes locais da cidade, com rebatimentos no espaço, influenciando na definição de molduras e barreiras urbanas, mas, não impedindo a presença e o crescimento de outras classes, no mesmo espaço. Assim, a setorização sócio-espacial não deve ser vista como um fenômeno estático e rígido, mas como resultado de um processo dinâmico.

Nos anos 1920, o quadro da economia paraibana, que passava por um relativo dinamismo apoiado pelo incremento da atividade algodoeira, contribuiu particularmente para o crescimento urbano e para o desenvolvimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa. Houve também alteração na composição das elites, com enfraquecimento dos elementos mais tradicionais do econômico-financeiro local, os senhores de engenho, e fortalecimento dos coronéis do algodão e da pecuária. A tradicional estrutura agrária e o espaço oligárquico dos coronéis foram preservados, no processo de transição rural-urbano mas, por outro lado, influíram na constituição de zonas de crescimento urbano, que abrigavam as elites.

No final da década de 1920, o modo de vida das elites havia mudado consideravelmente, adotando os “footings” de final de semana, que ocorriam nos clubes refinados da época. Até a década de 1940, os locais mais freqüentados pelas elites da cidade eram os Clubes Astréa e Cabo Branco, o Cassino da Lagoa e o Pavilhão do Chá (nas proximidades da praça João Pessoa e do Palácio do Governo), onde ocorriam bailes e apresentação de orquestras, estando os três primeiros espaços localizados no percurso da avenida Eptácio Pessoa. Fundado em 1886, o Clube Astréa, situado na rua Odon Bezerra, em Tambiá, foi um espaço referencial e de tradição na vida da Capital paraibana, disputando, nas décadas de 1940/1950, com o Clube Cabo Branco, criado em 1915, a preferência da sociedade pessoense. Até a década de 1970, esses clubes somente aceitavam em seus quadros a elite cidadina. O percurso mostrava a importância do processo de transformações físicas, estruturais e culturais e as novas práticas sociais em curso, que reconfiguravam a cidade, desenhando a lógica evolutiva do percurso, sob a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

– Percurso, movimento e segregação

A segregação social tem como cenário e meio de efetivação a própria estrutura urbana. Existem razões para reconhecer a segregação social como um importante elemento para a compreensão da vida urbana, em sociedades estratificadas. A cidade parece expressar movimento e estruturar fisicamente a distância entre indivíduos e grupos e a setorização, através da dinâmica dos percursos urbanos.

De modo geral, o processo histórico de transformação das cidades deu-se, de forma mais destacada, nas áreas centrais e nos territórios residenciais, ocupados pelas classes sociais mais abastadas, acentuando o poder estruturador dos deslocamentos e da segregação. Os projetos urbanos tinham implícitos nos seus propósitos mascarar o atraso e a pobreza da maioria da população, consolidando um modelo de segregação. Para Reis Filho (1994), “(...) Os projetos urbanísticos assim concebidos eram, em boa parte, programas de segregação urbana. (...) A República antiescravista implantou os espaços urbanos segregados.”

A consolidação do percurso da avenida Epiácio Pessoa foi um dos fatores mais influentes na dinâmica espacial da segregação urbana, com impactos internos e externos. Historicamente, esse percurso relacionou-se fortemente a processos e formas espaciais, vinculadas à existência e reprodução dos grupos sociais da cidade. Trata-se do uso e da ocupação residencial, sem desconsiderar os vínculos espaciais e funcionais com as atividades industriais, comerciais e de serviços.

No processo de superação de limites, a dinâmica da cidade já mostrava divisão social do espaço, onde observava-se uma segregação social: a parte elevada e a parte baixa da cidade concentravam respectivamente as camadas privilegiadas e de menor poder aquisitivo. Ainda não se observava a predominância de separação entre os usos do solo. Lugares onde desenvolviam-se atividades terciárias confundiam-se com os de uso residencial, existindo sítios e chácaras nos arredores da cidade. A intensificação da urbanização e a lógica do percurso favoreceram desigualdades e divisão social do espaço, em setores intra-urbanos. O poder político voltou-se para a acumulação capitalista, apoiado nos interesses da burguesia agrária e industrial, influenciando sobre o percurso da avenida Epiácio Pessoa.

Desde as últimas décadas do século XIX, já se podia notar o processo de segregação em curso, com respeito ao uso residencial, entre as classes sociais, que se mostravam mais definidas. Sob a influência da expansão, na direção leste, ampliava-se a divisão social do espaço, com os menos abastados alojados na cidade baixa, na encosta das colinas, e a elite que construía suas casas, com recursos oriundos das usinas de açúcar e do algodão, na parte alta da cidade. As camadas de nível econômico mais elevado passaram a morar nas áreas que se expandiam pela rua das Trincheiras, ao sul, e pelas ruas Odon Bezerra e Walfredo

Leal, em Tambiá, a nordeste. A rua Direita (atual Duque de Caxias), a oeste dos trechos embrionários do percurso da avenida Epitácio Pessoa, após abrigar a camada social mais elevada, passou a abrigar a população de classe média. Os antigos moradores, ou seja, a elite, transferiu-se para as ruas citadas e para a avenida João Machado, ao sul. Já naquele período, os fatos mostravam a segregação espaço-temporal como um fenômeno dinâmico, que se desenvolvia nos espaços da área central da cidade e em espaços adjacentes, destacando o percurso (FIG.IV.9).

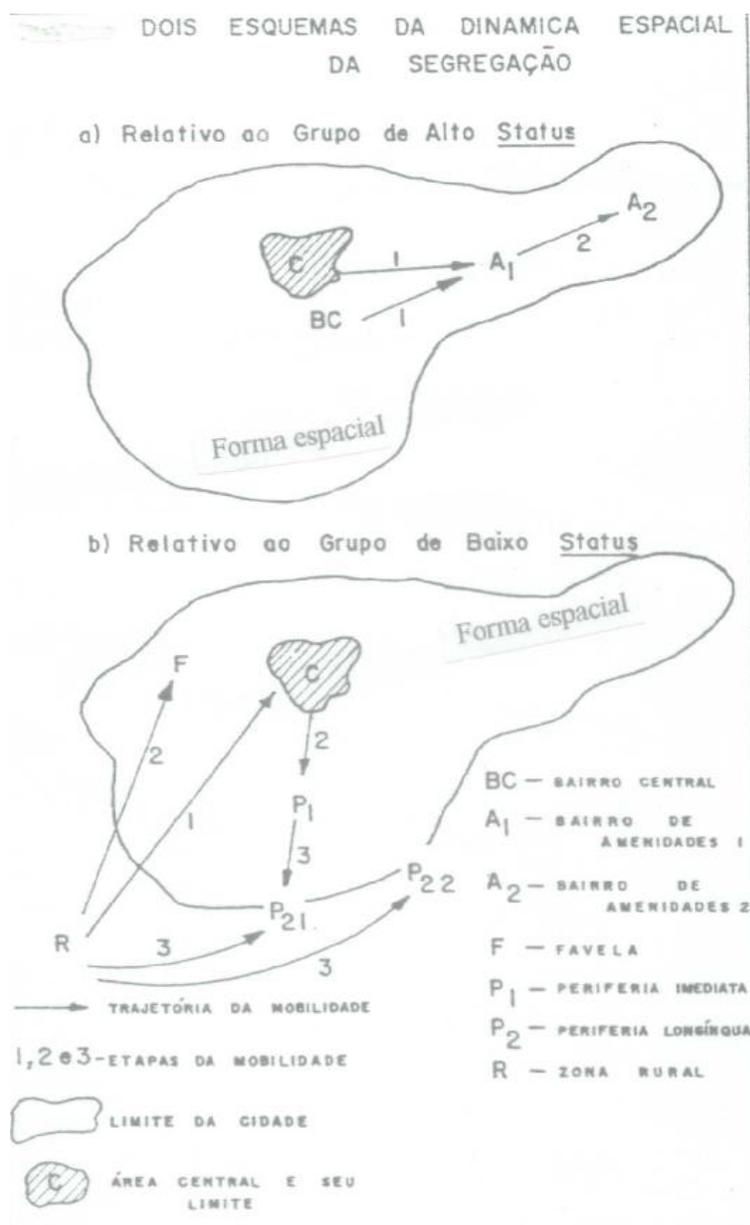


FIGURA IV. 9: Dinâmica espacial da segregação

A segregação urbana pode ser observada nas sociedades caracterizadas por profunda divisão social, como a brasileira, moldada pelo mecanismo da segregação social e econômica. A visão da segregação, a princípio caracterizada pelo afastamento entre classes, em decorrência da constituição de territórios segregados de uso habitacional, também pode ser percebida através da apropriação sobre a macro-estrutura da cidade. Desta forma, as atividades, a movimentação e os percursos das pessoas podem ser considerados como componentes do processo dinâmico de segregação e de setorização da cidade.

A concentração e o distanciamento sócio-espacial dão origem a padrões espaciais, com constituição de certas áreas sociais que emergem da segregação, apresentando-se espacialmente segundo uma lógica evolutiva e não de modo aleatório. O espaço é, assim, hierarquizado, como também as forças que sobre ele são exercidas, denotando a existência de redes sociais privilegiadas na cidade. Essa dinâmica produz fragmentação e tensões que resultam em disputas territoriais, com o fim de modificar limites e fronteiras, regras e valores. Sob a influência de percursos, os conflitos e disputas emergem, dessa forma, como fatos estruturais, no âmbito da dinâmica urbana. O radiocentrismo da expansão urbana contribui para a determinação de uma relação espacial de hierarquia e inter-relacionamento visível e menos visível.

– A articulação do transporte coletivo e os efeitos sobre a acessibilidade e a mobilidade.

O desenvolvimento das atividades intra-urbanas e o crescimento populacional demandaram a implantação de um sistema de transporte coletivo, representado pelo bonde à tração animal, em 1896, sob a responsabilidade da Empresa Ferro-Carril. Daquela data em diante, o bonde percorreu a área comercial, na parte baixa, prosseguindo até a igreja do Bom Jesus, na rua das Trincheiras, ao sul da cidade. Para o lado de Tambiá, a nordeste, na parte alta da cidade, a linha de bonde prosseguiu até em frente ao convento do Carmo, na rua da Cadeia Velha (atual rua Visconde de Pelotas), no início da rua Odon Bezerra, quando a cidade possuía cerca de 20000 habitantes. A pouca eficiência da linha da rua da Areia, na parte baixa da cidade, fez com que fossem retirados os trilhos do trecho, construindo um desvio em frente à Igreja da Mãe dos Homens, melhorando o itinerário de

Tambiá, no percurso da avenida Epitácio Pessoa, tornando desnecessária a espera dos bondes circulares, na curva em frente ao Convento do Carmo.

No processo de expansão de João Pessoa, a problemática do deslocamento urbano emergiu sob forte influência da dinâmica econômica do período. No vetor leste, essa dinâmica pode ser vista espacialmente como uma rota, ou mesmo como um *percurso econômico*, que afetou consideravelmente a questão da extensão da cidade. A problemática foi destacada pelo trecho embrionário do percurso da avenida Epitácio Pessoa, representado pela rua Odon Bezerra. A produção das linhas de acessibilidade e mobilidade articulou-se com as características do sítio, com a localização, com as dinâmicas sócio-econômicas e com o modelo de expansão da cidade.

A acessibilidade e o uso do solo urbano foram realçados com a implantação do serviço de transporte coletivo da cidade. Toda a cidade já sentia, há algum tempo, a falta de transportes coletivos. Um dos principais jornais locais à época colocava: “(...) Num curto espaço de tempo, esta Capital gozará do importante melhoramento de carros de transportes para passageiros e bagagens, facilitando assim e diminuindo as distâncias nos percursos da cidade (...)”. Em junho de 1896, ocorria a inauguração da operação provisória dos bondes à tração animal da Empresa Urbana Ferro-Carril Paraibana (Rodriguez,1960 e Mello,1990).

A expansão e a transformação da malha urbana da cidade de Parahyba tornaram-se mais visíveis com a implantação das linhas de bonde, que destacaram os principais eixos de acesso e de expansão da cidade, consolidando territórios. Os primeiros itinerários ligaram a cidade baixa, a partir da artéria comercial do Varadouro, a Trincheiras e Tambiá, os dois únicos bairros residenciais existentes, na cidade alta, como territórios avançados da mancha urbana.

O serviço de bonde atuou como elemento-suporte à expansão e à consolidação de espaços urbanos dinâmicos, como os espaços relacionados ao percurso da avenida Epitácio Pessoa. Atravessou o fim do século XIX e adentrou o século XX como o principal transporte coletivo para a população, mesmo para trabalhadores graduados, intelectuais e comerciantes, prestando-se como sustentáculo ao progresso da cidade e à chamada “modernidade urbana”.

O uso do bonde apresentou-se como uma prática social de atores urbanos dinamizadores da cidade, desenvolvida em estreita relação com suas regiões de

oportunidades. Ou seja, como conjunto de alternativas que determinam a qualidade e a densidade de sua inserção urbana, objetivando viabilizar sua introdução nas mais variadas atividades oferecidas pela cidade. As necessidades e especificidades de inserção dos atores envolvidos contribuem para o entendimento da dinâmica da própria mobilidade, de sua relação com o uso do solo, a segregação e para a compreensão da lógica evolutiva da cidade. A operação dos bondes de cargas da Ferro-Carril Paraibana foi iniciada em junho de 1897, favorecendo a consolidação das funções intra-urbanas, com os chamados “bondes de burro”, influenciando decisivamente na animação da cidade, cuja estação central localizava-se na Cruz do Peixe, no percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Os bondes de burro logo incorporaram-se à paisagem e aos percursos da cidade de Parahyba, contribuindo para a permanência e a dinâmica de espaços urbanos, na direção leste da cidade. Proporcionalmente aos rendimentos da Companhia, iam sendo prolongados os trilhos dos percursos nas áreas de Trincheiras e de Tambiá.

Como demonstraram Harouel (1985) e Muller (1986), em torno dos trilhos urbanos muitas cidades foram moldadas, influenciando em suas configurações espaciais e participando da formação de linhas de força de expansão, linhas de permanência e de referência urbana. Os bondes atuaram em estreita articulação com a lógica evolutiva do tecido urbano, dinamizando setores da cidade. A partir de meados do século XIX, o atendimento às novas demandas urbanas foi obtido com base no desenvolvimento da tecnologia de transporte sobre trilhos; primeiro pelas malhas ferroviárias regionais e, depois, no espaço intra-urbano, pelos trilhos dos bondes. Em seguida, estendeu-se de forma continuada além dos limites da cidade. O processo incorporou novas glebas de terra, produzindo periferias urbanas e novas territorialidades e consolidando modelos culturais no espaço, relacionados à localização e às amenidades intra-urbanas. Essa articulação entre o transporte e o uso e ocupação do solo agiu sobre a morfologia correspondente ao primeiro ciclo de crescimento urbano, de caráter neotécnico (Hall,1988; Vinuesa e Vidal,1991).

O Brasil adotou o bonde na maioria das capitais, ao tempo em que eram construídos os ícones da cidade industrial, como meio de promover sua própria modernização. Porém, o desenvolvimento morfológico e estrutural engendrado pelos trilhos urbanos variou de cidade para cidade, em função de suas especificidades, tanto no que concernia às singularidades físico-territoriais e da sua ocupação quanto no que se referia às distintas

organizações das forças sócio-econômicas e político-culturais vigentes. No percurso da avenida Epitácio Pessoa, o bonde seguiu da área central em direção à orla marítima e prestou-se à consolidação do percurso e do vetor leste de crescimento. Além disso, desencadeou um processo de produção de territórios urbanos periféricos, que perduraria até os dias atuais, tendo em vista as consideráveis influências de aspectos culturais, relacionados aos fluxos em direção às amenidades da orla marítima e às tendências de segregação de determinados grupamentos sociais.

Em Parahyba, o bonde esteve ligado ao espaço e à sua dinâmica específica, como elemento marcante constituinte da paisagem histórica da cidade e do percurso da avenida Epitácio Pessoa, influenciando igualmente na consolidação da segregação. A capital da Paraíba só definiu-se como espaço físico e social urbano a partir de fins do século XIX. Naquele momento, com a ativação da economia e a introdução de vários serviços públicos na capital, notadamente o serviço de bondes, iniciava-se um processo de mudança na fisionomia colonial da cidade. No início do século XX, segundo noticiário local, era comumente veiculado que a cidade de Parahyba “já apresentava uma paisagem de cidade”, quando a população cresceu de cerca de 20.000 habitantes, em 1900, para 30.000 habitantes, em 1920, e cerca de 70.000 habitantes, em 1940 (Censos Demográficos-IBGE). O bonde e o percurso da avenida Epitácio Pessoa contribuíram para construção de uma imagem urbana para João Pessoa, constatado em fotografias, artigos, comentários e opiniões da época.

A estrutura urbana despreparada não se modificou consideravelmente para absorver os serviços de transporte. Nos primeiros anos do século XX, a implantação dos bondes serviu como sustentação e como base referencial à expansão urbana, na direção de Tambiá e na direção de Tambaú, a leste. A partir de então, o crescimento de João Pessoa acelerou-se e o papel desempenhado pelos transportes, relacionado com o domínio do uso do solo, foi um dos principais fatores que influíram na expansão, contribuindo para a formação de um elemento urbano predominante (Lynch,1997), influente na organização da cidade, representado pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Os passeios de bonde, à época, eram bem aceitos pela população, principalmente em demanda do “ameníssimo arrabalde de Tambiá”, como era comumente referido aquele setor. A percepção social daquelas amenidades, articulada com a modalidade de transporte

criada, consolidou e ampliou o vetor leste de crescimento, assegurando ao bonde o papel de pivô da expansão urbana.

Esses fatos conduziram o governador Álvaro Machado, em 1904/1905, à idéia de ampliação da linha de bonde, com a constituição da Ferrovia de Tambaú, ligando a cidade à “aprazível praia de Tambaú”, como era vista essa área. Esta obra foi implantada pelo sucessor, Monsenhor Walfredo Leal, que anexou ao patrimônio do Estado a antiga Empresa Urbana Ferro-Carril Paraibana, de cujo acervo faziam parte as locomotivas “maxambombas”. Alcançando o sítio da Imbiribeira, no ano de 1906, a ferrovia chegou à orla de Tambaú no ano seguinte (Mello,1990).

No primeiro trecho da ferrovia Tambaú, inaugurado em outubro de 1906, os trilhos alcançaram o sítio de Antônio Domingos dos Santos, em um percurso de três e meio quilômetros. Em 1907, foi aberto o tráfego da ferrovia que alcançou definitivamente a praia de Tambaú, depois de ter sido aterrado o maceió existente. No ano de 1908 completou-se o trajeto da ferrovia de Tambaú. Embora já existisse o referido caminho de ferro, desde fins do século XIX, a Estação que se localizava na Cruz do Peixe, importante elemento de referência histórica do percurso, só foi inaugurada no ano de 1907; era a Ferro-Carril, Ferroviária Tambaú, posteriormente transformada em oficina, depósito e estacionamento (Aguiar,1993).

É unânime entre os historiadores locais entrevistados que, nesse período histórico, a ferrovia de Tambaú foi uma das obras públicas realizadas que conseguiram mais aplausos e simpatias populares, pois abriu e consolidou o percurso para a orla marítima. Esse fato destaca o magnetismo e os códigos culturais subjacentes, relacionados à orla, e os efeitos da segregação. A orla marítima já era vista, segundo Rodríguez (1962), “(...) em associação com interesses vitais da coletividade, apontando a necessidade já palpitante de um transporte urbano às margens do Atlântico próximo, que se fazia sentir (...)”.

A modernização da capital, iniciada no governo de João Machado (1908 – 1912), e os principais rebatimentos do processo de desenvolvimento urbano expressaram-se no percurso da avenida Epitácio Pessoa. Naquele governo, com o serviço de abastecimento de água e luz elétrica, iniciou-se a substituição dos bondes de burros pelo serviço de carris, que funcionou por mais de quarenta anos. Esses foram fatores que alimentaram o vetor de expansão na direção leste da cidade. No intuito de modernizar o transporte urbano, antes de

realizar o contrato dos bondes eletrificados, o governo de João Machado adquiriu ainda, em 1911, dois “bondes–automóveis” movidos à gasolina, destinados ao tráfego entre a cidade baixa, na área central de comércio, e a parte da cidade alta, fazendo o trajeto até a praia de Tambaú.

O bonde movido à energia elétrica foi inaugurado em 19 de fevereiro de 1914 (Farias,1998), a fim de “modernizar o transporte urbano, como fator social de civilização e progresso” (Smith,1914). Contou com três linhas de bondes elétricos e com o conseqüente aumento dos itinerários, prestando-se ao processo de expansão urbana, na direção leste, quando observou-se aceleração no crescimento da cidade. O bonde continuava a ser o principal meio de transporte, porém, algumas famílias mais abastadas já possuíam veículo particular. Em dois jornais da época, surgiam anúncios de automóveis que representavam a modernidade, na medida em que asseguravam e flexibilizavam a acessibilidade e a mobilidade, alimentando o processo de segregação e o modelo de crescimento urbano. O automóvel logo se constituiria em elemento componente e dinamizador da paisagem, no percurso da avenida Epitácio Pessoa.

A abertura e calçamento posterior da avenida Epitácio Pessoa influíram no processo de incorporação efetiva de espaços urbanos, na direção leste, destacando-se as faixas litorâneas. A instalação de novos meios de transporte coletivo denotou a adequação dos transportes ao processo de expansão urbana, promovendo a articulação dos espaços livres de circulação e da tecnologia às transformações da cidade, consolidando os trajetos radiais. Na década de 1940, o funcionamento do bonde movido a energia elétrica, até a praia de Tambaú, incrementou a freqüência à orla marítima de João Pessoa, articulando-se com a trajetória cultural da época, que ampliava as possibilidades de utilização da praia, como lugar de lazer.

A linha de bonde seguiu, em alguns trechos, espaços paralelos ao eixo da futura avenida Epitácio Pessoa. Em seguida, avançou pelos espaços da atual avenida Rui Carneiro, bifurcando a avenida Epitácio Pessoa, na direção nordeste, até a praia de Tambaú. Este fato influenciou na consolidação e ampliação do processo de ocupação do espaço, nas faixas da orla marítima, nas direções leste e norte. Em especial, facilitou o processo de transformação e seleção dos usos urbanos, consolidando o uso residencial permanente nesses espaços. Dessa forma, a linha de bonde influenciou, através do traçado, no processo de

ocupação do espaço, articulando transporte e uso do solo. A articulação mostrava que o processo de ocupação da cidade também afetava a produção do transporte, acentuando que a relação transporte–uso do solo tem o caráter biunívoco.

Para Button (1982), Yago (1984) e Jones (1985), o modelo de articulação transporte–uso do solo esgotou-se posteriormente pelo fato de que os retornos aos investimentos privados e públicos, ligavam-se mais à “questão da acessibilidade imediata e sob um ponto de vista interno” (Nijkamp e Reichman, 1987) e à questão da valorização imobiliária de glebas suburbanas – *once for all gains* – na área de influência da infraestrutura, do que à operação ou à exploração continuada de atividades econômicas vinculadas espacialmente à via. Com o surgimento e posterior intensificação do uso dos veículos automotores, e com a presença crescente das rodovias urbanas, o uso dos bondes entrou em declínio, passando o automóvel a exercer forte influência na questão da relação transporte–uso do solo. Em 1924, o automóvel já era visto na cidade de Parahyba, como um dos “símbolos da modernidade urbana”. Nesse ano, no final da gestão do prefeito Guedes Pereira, um relatório apontava que circulavam cerca de 175 veículos na cidade. O bonde elétrico foi desativado na cidade de João Pessoa nos anos 1950, no governo Pedro Gondin.

Os fatos indicaram a relação entre os domínios da acessibilidade e da mobilidade e a lógica evolutiva do tecido urbano. As linhas de acesso principais da cidade funcionaram como espaços livres de referência e de persistência e como suporte dinâmico, consolidados na mobilidade, contribuindo para as transformações e a consolidação de novos espaços urbanos. A realidade indicava que, a análise que envolve as questões da acessibilidade e da mobilidade urbana não deve ser feita sob o ponto de vista da “análise interna”, na expressão de Nijkamp e Reichman (1987), nem numa perspectiva imediata, restrita ao campo da acessibilidade, mas sob um ponto de vista amplo e articulado.

Influindo no percurso da avenida Eptácio Pessoa, o bonde salientou o papel da história e do espaço, como elementos capazes de oferecer uma verificação sobre hipóteses relativas à dinâmica intra-urbana e à segregação. Sendo um produto de estágios espaciais, a cidade mostra que cada um dos momentos assume características que os diferenciam de acordo com os percursos e fluxos menos visíveis que se aplicam à cidade. A acessibilidade e a mobilidade estão em estreita relação com o espaço intra-urbano e com as mudanças que

nele se materializam, em função da natureza dos percursos visíveis e dos fluxos subjacentes menos visíveis e da realidade local sobre a qual estão atuando.

– A abertura da Avenida Presidente Epitácio Pessoa como evidência da expansão urbana.

A avenida Epitácio Pessoa, propriamente dita, foi imaginada por Camilo de Holanda (1916-1920), projetada por Solon de Lucena (1920-1924) e de concepção final definida por João Pessoa (1928-1930), todos marcantes governadores do Estado da Paraíba (Mello,1990 e Maia,1985). Para o historiador e professor paraibano José Octávio (1990), “a avenida Epitácio Pessoa empurraria a cidade em demanda do mar”. O arquiteto e professor Mário DiLácio (2000) lembra-nos o embrião político que originou a via, ligado aos interesses políticos dos governadores citados e especialmente do governador João Pessoa, posteriormente também marcada pelos circuitos econômicos.

O antigo caminho, que já foi denominado de rua Bom Jesus dos Martírios e depois das Trincheiras (Rodríguez,1962), posteriormente tomou o nome de avenida Epitácio Pessoa, homenageando um paraibano considerado do mais alto valor pelo seu povo, que chegou à Presidência da República de 1919 a 1922.

Um fato curioso foi o de que não era a intenção política original do governador João Pessoa o encontro dessa via com a área da Praça da Independência, porém seu encaminhamento, em linha reta, em direção à atual Praça João Pessoa, onde situa-se o Palácio do Governo. Segundo Di Lácio (2000), a idéia não se materializou provavelmente por erros nos levantamentos topográficos e direcionamento para abertura da antiga estrada, da orla para o centro, levando-a à área da Praça da Independência, localizada em terreno de propriedade privada. Posteriormente, o terreno foi doado ao município por seus proprietários para a construção da praça e abertura de novas ruas. Mesmo assim, o espaço da praça da Independência serviu como referencial importante, articulando-se com a avenida Epitácio Pessoa.

Era o desejo do governador João Pessoa que a avenida Epitácio Pessoa ligasse, em linha reta, o Palácio do Governo à orla marítima, tendo imaginado essa concepção de uma das sacadas do Palácio (DiLácio,2000). Se concretizada, essa linha imaginária associaria o que se pode chamar de *percurso político*, relacionado à linha de deslocamento da avenida

Epitácio Pessoa, a outro percurso subjacente: o *percurso cultural*, em direção à orla marítima da cidade.⁵⁹ A avenida constituiu um prolongamento tanto do primeiro quanto do segundo eixo de expansão urbana, a partir da praça da Independência.

Na década de 1920, com o lançamento das bases da redefinição do espaço e mudança no padrão de crescimento, iniciou-se o processo de consolidação do modelo de expansão radial centrífugo, sob influência do percurso da avenida Epitácio Pessoa e da sua lógica evolutiva, relacionada com a seleção de espaços e a segregação, criando espaços importantes da cidade e de seu desenvolvimento, a exemplo dos espaços livres de circulação.

A eleição do paraibano Epitácio Pessoa, à presidência da República (1919-1922), acelerou a dinâmica da relação percurso-evolução urbana e o processo de crescimento da cidade, na direção leste. A influência do Governo Federal, durante a década de 1920, foi decisiva para abertura da avenida Epitácio Pessoa e para a urbanização da área da Lagoa dos Irerês (futuro Parque Solon de Lucena). Os primeiros trabalhos de abertura do eixo da avenida Presidente Epitácio Pessoa ocorreram na década de 1920, na gestão do prefeito Guedes Pereira (1920–1924). Nesta gestão ocorreu a paralisação das obras, que só foram retomadas na interventoria de Gratuliano de Brito (1932–1934). Apesar dos poucos recursos, a presença do paraibano José Américo de Almeida no Ministério da Viação e Obras Públicas facilitou intervenções no espaço urbano da Capital, com a retomada das obras de abertura da avenida Epitácio Pessoa.

Nos anos 1930, os trabalhos de abertura continuaram quando atingiu estágio avançado, na primeira metade da década, tendo como ponto de origem a praça da Independência, no limite leste da Área Central de João Pessoa. A continuidade das obras da avenida teve a importância de definir e consolidar o percurso a caminho do mar, com rebatimentos nas questões espacial, do uso do solo e da segregação urbana. Por ela a cidade chegou formalmente ao mar, mais de trezentos anos depois da sua fundação. Era um caminho-trilha, com cerca de 7.200 metros de extensão, tendo atingido a orla marítima na década de 1940 (FIG.IV.10). A avenida Epitácio Pessoa, então considerada uma estrada, passou a ter importante elemento de sustentação no espaço da praça da Independência,

⁵⁹ Os fluxos em direção às praias representou, no âmbito dos setores oceânicos, o movimento cultural da “orla de alto mar” (Villaza,1998), onde o motor inicial é a atratividade do sítio, à qual associam-se *percursos sócio-econômicos*.

inaugurada em 1922 e uma das principais testemunhas históricas da expansão da cidade, na direção leste. A relação percurso-evolução urbana desenvolveu-se movida tanto por forças políticas quanto por forças econômicas. Além dos motivos políticos, concorreram para o desenvolvimento do percurso razões econômicas, ligadas à elevação dos preços do algodão, durante a Primeira Guerra Mundial. De fundamental importância foram os recursos das obras contra a seca, durante a gestão do presidente Epitácio Pessoa.



FIGURA IV. 10: Trecho da Av. Epitácio Pessoa - 1920

O quadro político mostrava que as maiores alterações deram-se no âmbito ideológico e nas bases de sustentação do regime, até então no poder. Até a crise de 1929 e a Revolução de 1930, o sistema político apoiava-se em três elementos: a grande propriedade rural, a economia primário-exportadora e a oligarquia rural. Com as transformações que vinham ocorrendo, desde o final do século XIX e que se intensificaram a partir de 1920, esses elementos alteraram sua composição, tanto no plano estrutural e ideológico quanto no

seu modo de relacionamento com os demais níveis de poder (Lima,1970). Uma das razões para a mudança foi o fato de a procura interna de bens e serviços ter-se mantido firme e mesmo aumentado no período. Enquanto a procura externa continuava em baixa, o setor da economia que produzia para o mercado interno passou a oferecer melhores oportunidades de investimento que o setor primário-exportador, com rebatimentos no espaço intra-urbano (Furtado,1959). Observou-se um processo de ruptura política, que possibilitou o surgimento de uma nova fase da sociedade brasileira, onde a intermediação comercial e financeira passou a ser interna, com a predominância dos interesses do capital industrial e a redefinição do processo de acumulação do capital. No âmbito da cidade de João Pessoa, esses fatos, em grande parte, refletiram-se no percurso da avenida Eptácio Pessoa, que abrigou a burguesia urbana de então, sustentou a nova dinâmica sócio-econômica e os efeitos da segregação e da formação de barreiras, no espaço intra-urbano.

Nos anos 1930, a ocupação urbana, ao longo do primeiro eixo do percurso, estabeleceu o segundo território, representado pelo antigo bairro do Montepio, situado entre a antiga rua do Tambiá e a Lagoa, do qual as atuais ruas Almirante Barroso e Dom Pedro I faziam parte. As primeiras casas foram construídas pelo Montepio, atual Instituto de Previdência Social do Estado da Paraíba-IPEP. O território, hoje em parte ocupado pelo bairro de Tambiá, representou avanço da mancha urbana, do núcleo central para o setor leste, que influenciou para abertura da avenida Eptácio Pessoa. Pode-se dizer que a construção do Montepio veio consolidar o território de Tambiá posteriormente, ambos ocupados por população de classe média (FIG.IV.11).

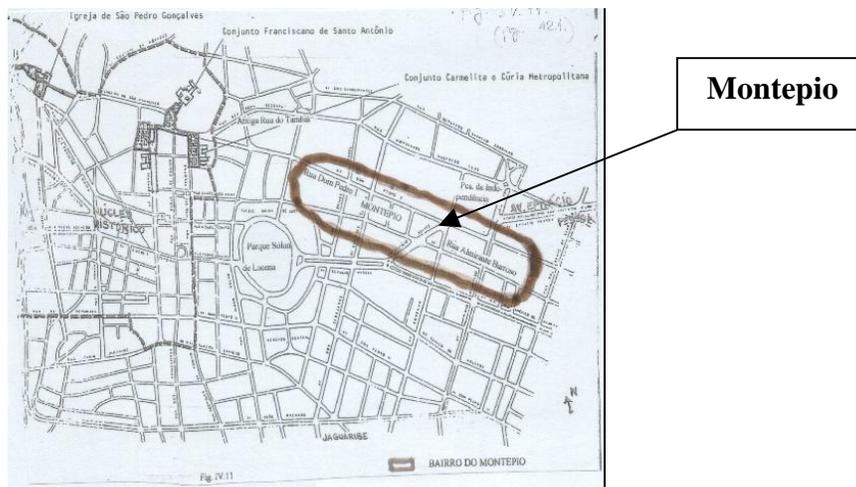


FIGURA IV. 11: Área central de João Pessoa e antigo bairro do Montepio

Os fatos mostram o potencial multiplicador do percurso, como uma geratriz intra-urbana, influente no processo de expansão da cidade como um todo. Dadas suas raízes histórico-espaciais, o percurso tanto atraiu para si consideráveis fluxos das transformações da cidade quanto contribuiu à formação dos primeiros fluxos de centrifugação urbana. A dinâmica do primeiro eixo e o traçado resultante influíram na construção do segundo eixo de crescimento do percurso. As décadas seguintes assistiram à acentuação do processo de expansão urbana, onde o setor leste e o setor sul da cidade apresentaram dinâmicas particulares. Os espaços livres apresentaram-se como referências da lógica dos percursos e da expansão da cidade.

Com a conclusão dos trabalhos de abertura da avenida Epiácio Pessoa, os espaços da orla marítima passaram a ser mais freqüentados, embora a praia de Tambaú permanecesse sem infra-estrutura e sem constituir-se ainda plenamente no espaço polarizador que é hoje. A condição e necessidade de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do espaço urbano, predominam sobre a disponibilidade de infra-estrutura desse mesmo ponto. Assim, reafirma-se que a acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. A consolidação da avenida representou igualmente democratização de seus espaços, quando favoreceu o acesso à orla marítima para aqueles que não possuíam automóveis, pois, simultaneamente às obras executadas na antiga estrada, deu-se início à instalação dos trilhos do bonde. A praia de Tambaú passou a ser freqüentada mais assiduamente, com a abertura da via e com os passeios à praia mais constantes, não restringindo-se apenas aos poucos veranistas, que possuíam residência. O banho de mar deixava de ser visto apenas como tratamento de saúde e passava a ser percebido também como uma ocasião de lazer e prática desportiva, na perspectiva de *mens sana-corpore sano*. Na primeira metade dos anos 1940, os passeios costumeiros a cavalo do interventor Ruy Carneiro, acompanhado de amigos, pela avenida Epiácio Pessoa, ainda sem calçamento, reafirmavam as influências políticas sobre o percurso, que se articularam progressivamente com as forças econômicas.

A avenida Epiácio Pessoa permaneceu sem calçamento até meados dos anos 1950. O calçamento da avenida ocorreu no governo de José Américo de Almeida (1951-1956), durante o ano de 1954, permitindo uma melhor instalação e operação dos bondes e marinetes. A seguir, os ônibus e lotações influíram na acessibilidade e contribuíram para

melhoria da mobilidade à área praiana, que se transformava no principal lazer da população nos finais de semana.

IV.1.2 - Segundo eixo da expansão urbana.

Nos primeiros decênios do século XX, o segundo eixo do percurso expandiu-se da área da Lagoa dos Irerês, futuro Parque Solon de Lucena, urbanizado a partir da década de 1920, seguindo pelas avenidas Getúlio Vargas, Corálio Soares, Duarte da Silveira e Maximiano Figueiredo, até alcançar a praça da Independência, na direção leste. A Lagoa foi urbanizada em dois períodos: entre 1921 – 1924 e entre 1935 – 1940. Formou o principal elemento do conjunto de espaços verdes, praças, vias arborizadas e ajardinadas, implantadas na cidade, com o objetivo de higienizar e embelezar a cidade, além de acrescentar espaços de lazer para a população.

O segundo eixo constituiu uma das principais bases para redefinição do espaço da cidade, lançadas nas décadas de 1910 e de 1920, em direção à expansão baseada no modelo radial centrífugo. O fato ocorreu face à articulação entre características do sítio geográfico e da dinâmica sócio-econômica e política, quando a cidade contava com 34 mil habitantes. Evidenciou, assim, a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que articularam o percurso e o processo de evolução urbana, salientando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a morfologia e a influência dos percursos na segregação e na formação de barreiras urbanas.

Considerando o papel do espaço no processo de evolução urbana, os fluxos sociais desenvolveram-se sobre bases territoriais propícias a assentamentos de uso residencial, posteriormente formando também eixos de comércio. O processo definiu a evolução das redes sociais de alta e média renda na cidade, descortinando igualmente os territórios de amenidades da cidade. Qualidades espaciais características, relacionadas à segregação, também conseguiram reforçar a imagem propiciada por determinados percursos, especialmente do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Essas qualidades dizem respeito à continuidade da linha urbana, abertura e qualidade espacial da base física do percurso, localização na cidade, qualidade direcional (atributo de ser imaginado em escala, reconhecendo a posição em que nos encontramos) e qualidades naturais e construídas, no que se referem às características dos espaços edificados e às características paisagísticas

de espaços livres a ele associados: praças, parques, orlas; exemplos de características que dão continuidade a uma via são a arborização e as características das fachadas, ao longo da mesma. Quando uma avenida possui qualidade direcional, ela pode ter o atributo adicional de ser imaginada em escala, fortalecendo sua identidade (Lynch,1997). Essas características relacionaram-se com a concentração dos grupos sociais mais abastados, ao longo do percurso, atendendo seus interesses.

Após a Primeira Grande Guerra, os setores da economia local receberam considerável impulso, influenciando na consolidação do espaço intra-urbano e no crescimento da cidade. Com a superação do limite da Lagoa dos Irerês, a relação percurso-evolução urbana, nos dois eixos de crescimento, contribuiu para a constituição inicial do espaço estruturado pelo percurso da avenida Eptácio Pessoa (FIG.IV.12).

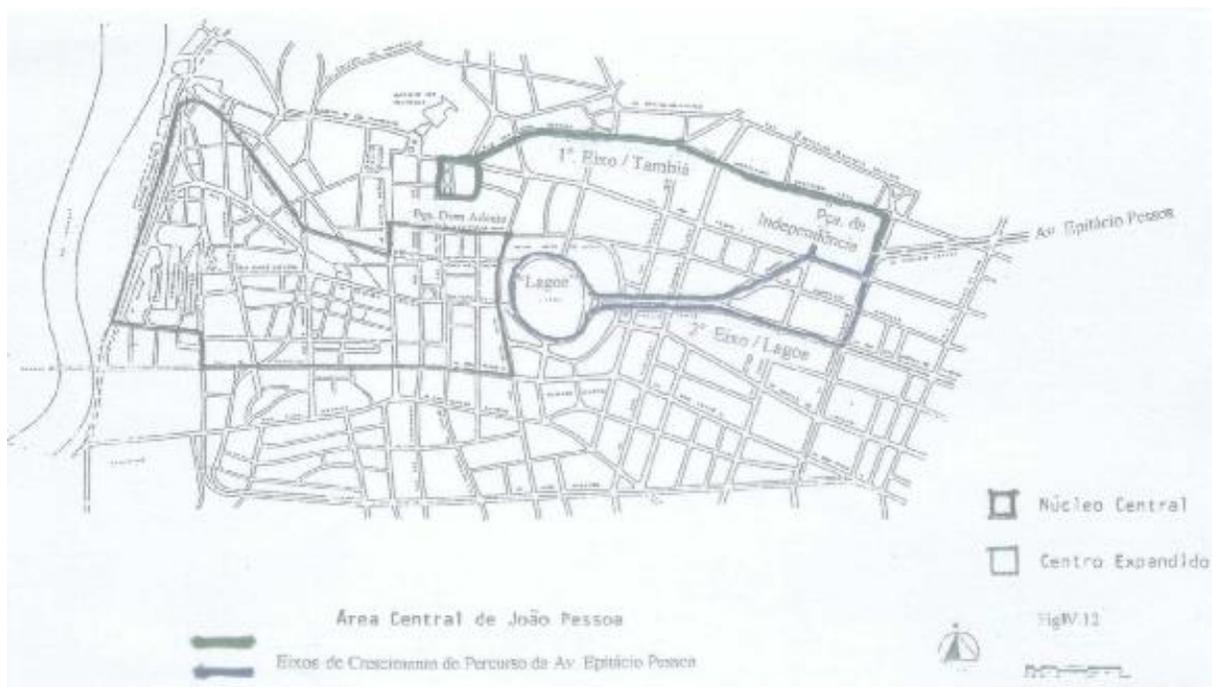


FIGURA IV. 12: Área central de João Pessoa: eixos de crescimento do percurso da Avenida Eptácio Pessoa

– A transformação da Lagoa dos Irerês no Parque Solon de Lucena.

O primeiro grande obstáculo do processo de superação de limites da cidade, e assim ao desdobramento da mancha urbana, na direção leste, foi vencido no ano de 1924, com o registro da urbanização do Parque Solon de Lucena. Com a urbanização da Lagoa ocorreu

também o estímulo à urbanização dos espaços desocupados nas faixas da periferia de então, com a ocupação de espaços da parte alta da cidade e a expansão do núcleo histórico central.

A Lagoa dos Irerês representou o principal limite físico ao desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa, impedindo a ocupação e a produção de linhas de acessibilidade e movimento urbano. Formava a fronteira leste da cidade; dali em diante a mata era fechada, havia problemas com a drenagem de águas pluviais, o local era pouco salubre, constituindo um entrave ao crescimento, em direção às praias. A isto se articularam limites menos visíveis, como as limitações da economia paraibana ao desenvolvimento da Capital. Dadas a localização espacial, a inserção na lógica evolutiva do tecido da cidade e o potencial magnetizante, é essencial entender o papel desse espaço nas relações em tela e no processo de formação do espaço estruturado pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Até a década de 1910, a Lagoa dos Irerês⁶⁰ era um charco envolvido por mataria fechada e foco de malária, cujo sítio pertenceu aos jesuítas, na primeira metade do século XVIII. O prefeito Walfredo Guedes Pereira (1935) mostrou o cenário antigo, em um comentário posterior às obras realizadas na Lagoa, dizendo: “(...) O Parque Solon de Lucena, cartão postal da Capital, há trinta anos, pouco tivera descoberto os seus encantos virgens aos olhos dos cidadãos. Mata densa, copada, numa trança de parasitas, lianas e liames de toda espécie. Reservas de essências e caças variadas ao longo do sítio imenso e charcoso. Um verdadeiro brejo circundando a Lagoa dos Irerês. Bosque fechado aonde iam vez por outra os caçadores (...)”.

Tempos depois, o sítio da Lagoa foi propriedade de um comerciante português, que ali construiu, em meio à mata, uma chácara com ampla casa ornamentada em barroco, com azulejos e estatuetas de louça portuguesa e frente voltada para a rua São José, atual rua Desembargador Souto Maior, perpendicular às ruas Odon Bezerra e Walfredo Leal, em Tambiá (Duarte e Medeiros, In Aguiar,1993). A opulência da propriedade estendia-se a partir daí, com o latifúndio mostrando seu pomar e áreas cobertas por matas, na direção leste da cidade, denunciando as primeiras transformações informais do lugar. Provavelmente constituiu-se em um dos primeiros elementos influentes àquelas transformações urbanas.

⁶⁰ Irerê é uma palavra da língua Tupi, denominando um tipo de marreco que existia em grande quantidade na área à época.

Em 1913, encomendou-se um plano de saneamento para a cidade de Parahyba, envolvendo a área da Lagoa, que só foi entregue ao Governo do Estado no ano de 1923. No ano de 1924, deu-se início às obras planejadas. Os trabalhos iniciais abrangeram três distritos: o primeiro correspondia à zona central da cidade, o segundo era a parte baixa e o terceiro era formado pela bacia da Lagoa. Tal empreendimento induziu à formação do segundo eixo do percurso da avenida Eptácio Pessoa, possibilitando o desenho da acessibilidade e da expansão da cidade, na direção leste. Esse eixo, iniciando-se com a absorção do sítio da Lagoa, valorizou-se pelas obras realizadas e impulsionou a especulação imobiliária. Até então, a ocupação da área era restrita, com a ocorrência de sítios, casas e pequenas vilas isoladas.

O saneamento da área da Lagoa permitiu o traçado, o parcelamento e a expansão da área central da cidade e as linhas gerais para a expansão, tanto na direção leste quanto na direção sul da cidade. As obras, que ocorreram em decorrência de uma reforma sanitária, foram concluídas em 1927, possibilitando a articulação e desenvolvimento de elementos da morfologia urbana. A implantação do Parque transformou a mataria primitiva da Lagoa em algo merecedor de admiração, de referência espacial e de sustentação à expansão da mancha urbana da cidade. Nos primeiros quatro anos da década de 1920, a influência de Eptácio Pessoa, como presidente da República, contribuiu para modificar o cenário urbano, em benefício da cidade de Parahyba. A Capital, por ser a sede do Governo, apesar de ainda não deter o poder econômico, detinha o poder político e, na condição de Capital, necessitava de um tratamento diferenciado no espaço urbano, com obras e modificações na cidade.

As obras e serviços urbanos redefiniram a escala e o cenário da cidade, estabelecendo as bases do percurso da avenida Eptácio Pessoa e os efeitos sobre a segregação. A produção dos espaços livres públicos destacou-se, através das novas vias arborizadas, com alguma influência do urbanismo de Haussmann, e a progressiva adequação da antiga estrutura urbana de João Pessoa aos novos meios de transporte: os automóveis e os ônibus (1925-1927). As vias e os pontos nodais (praças) produzidos constituíram “blocos formadores no processo de criação de estruturas firmes e diferenciadas em escala urbana” (Castex,1980), relacionadas à seleção de espaços privilegiados e à segregação da classe social mais abastada da cidade. À época, o transporte

coletivo servia predominantemente às áreas de desenvolvimento das atividades comerciais, com uma linha que operava na área central, prosseguindo até a orla pelo leito da avenida Epitácio Pessoa e utilizando uma estrada que é a atual avenida Rui Carneiro.

A produção dos espaços livres (verdes) tinha objetivos políticos de embelezamento, com a criação de novas áreas de lazer contemplativo/ativo e geração de pólos de atração social, engendrando uma relação com a estrutura, os principais percursos e a própria cultura urbana contemporânea. Objetivando adequar a estrutura aos novos meios de transporte, na primeira metade do século XX, surgiram como pontos abertos nodais de referência e visibilidade urbana. Colocaram-se igualmente como origem de vias principais estruturadoras do espaço intra-urbano, contribuindo para redefinição espacial da cidade. Não se deve desconsiderar a relação entre as vias e praças da cidade, urbanizadas e arborizadas até meados do século XX. As praças, juntamente com as vias urbanas, foram um dos fatores de referência e de identificação das peculiaridades da lógica de integração e leitura da cidade de João Pessoa e do percurso. Segundo historiadores locais, aquela relação, entre vias e praças, tinha a intenção de interligar os diversos logradouros através do verde, tornando-se um aspecto emblemático do percurso. A interligação, por meio da arborização, propiciava a percepção de continuidade nos espaços das principais vias e percursos, que influía numa certa qualidade espacial e direcional, na valorização e na produção de territórios, marcando inscrições emblemáticas, através da acessibilidade urbana.

A arborização, dando-se inicialmente em espaços privados, em fins do século XIX, o conceito de rua e de parque arborizados, como “pulmões urbanos”, estavam assimilados. Como assinala Segawa (1996), “(...) Não apenas em sua dimensão salubrista, como por um suposto caráter cívico. (...) A árvore tornava-se um símbolo de civilidade, de cultura, de patriotismo”. Nos primeiros anos do século XX, já era plena a aceitação da importância da vegetação urbana em Parahyba, considerada sob o ponto de vista técnico-científico. A partir daí, registrou-se uma nova fase no tratamento urbanístico, quando até adros e largos de igrejas foram ajardinados e a estrutura urbana adequava-se ao novo quadro. Esse cenário influenciou na hierarquização, na escala e na estética dos espaços livres de circulação, com rebatimentos na produção de códigos culturais relacionados ao poder e ao *status* social, destacando a relação entre espaços livres e espaços edificados, a partir do percurso da

avenida Epitácio Pessoa e dos sobrados, com novos partidos arquitetônicos, valorizando espaços exteriores e jardins. De acordo com fotografias da época, nas primeiras décadas do século XX, o percurso contava com vias arborizadas, como é o caso das avenidas Getúlio Vargas, Dom Pedro I, Almirante Barroso, Coremas, Monsenhor Walfredo Leal, além de outras ruas próximas à praça da Independência. A avenida João Machado, limite sul da área central da cidade, também possuía arborização em seus espaços.

Envolvendo a acessibilidade e a mobilidade, o quadro de modificações não se circunscreveu à área da Lagoa, mas também a seus arredores, reunindo a rua da Lagoa da Frente (atualmente 13 de Maio), a rua da Lagoa de Detrás (provavelmente a atual rua Diogo Velho, que representa o limite oeste do Parque Solon de Lucena), a rua da Tesoura (atual rua Elizeu César, que é o limite norte do Parque) e a rua da Senzala (atual avenida Miguel Couto, que se liga à avenida Getúlio Vargas, do lado oposto, pelo anel interno de circulação norte do Parque). Nesses espaços terminava a cidade de Parahyba. A atual rua Padre Meira, que hoje liga-se à avenida Getúlio Vargas, era uma espécie de escoadouro de águas para a Lagoa. Assim, a partir da superação do limite representado pela Lagoa, deram-se as transformações urbanas, sustentadas pelos espaços livres de circulação (FIG.IV.13 e IV.14).



FIGURA IV. 13: Parque Sólón de Lucena - 1934

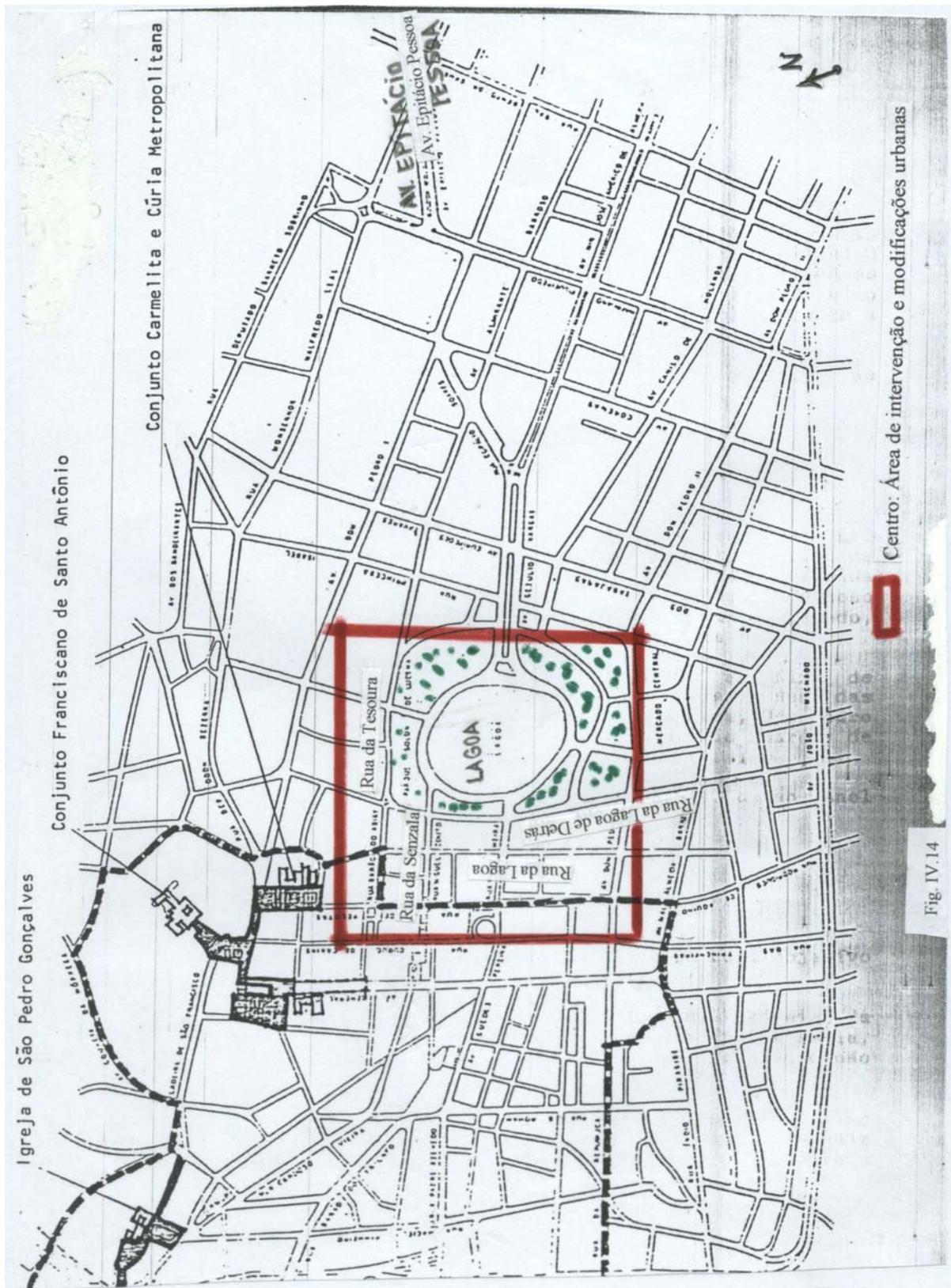


Fig. IV.14

FIGURA IV. 14: Área central: espaços de intervenção e modificações urbanas.

A partir da superação do limite da Lagoa, as novas avenidas produzidas apresentaram nova dimensão, com largura bem superior às das antigas ruas existentes à oeste da Lagoa. As novas aberturas espaciais criadas, como um dos produtos do ideário estético e da cultura urbana, articularam-se dialeticamente com os percursos das populações mais abastadas e com a nova escala da urbanização da cidade, na direção leste.

Nessa época, as habitações eram, em geral, simples, de tapumes e telhas, com poucas casas de maior dimensão; os sítios e alguns quintais de residências ocupavam a maior parte da área, desenhando o cenário dos três primeiros decênios do século XX. Pelo que se observa nas fotografias da época, a mata original foi praticamente devastada, restando o espaço com poucas árvores, prenunciando as transformações na área, com o estabelecimento de uma abertura espacial de referência urbana. O plantio das árvores exuberantes, que ainda hoje se vêem, foi efetuado em seguida à urbanização, começando com as palmeiras imperiais ao redor da Lagoa, na gestão do prefeito João Maurício de Medeiros (1926–1928). A administração do governador Argemiro de Figueiredo (1935–1940) acrescentou melhorias, mandando plantar outras espécies de árvores, que melhoraram o aspecto do Parque. Além disso, nessa época, construiu-se o restaurante Cassino da Lagoa e a fonte luminosa, constituindo elementos que caracterizaram a paisagem do local, contribuindo para a consolidação do espaço e para a definição de um cartão postal da cidade. Recebeu o nome de Parque Solon de Lucena em homenagem ao governador da Província, Solon Barbosa de Lucena, no período de 1920 a 1924, época em que o parque foi implantado. O local representou importante elemento de redefinição espacial, base referencial para o desenvolvimento de linhas de acesso e movimento e às relações percurso-evolução urbana.

Sem possibilidades de crescimento, nas direções oeste e norte, em razão das restrições do sítio natural, houve dificuldades à ocupação, organização e desenvolvimento urbano nos territórios centrais. Esse fato contribuiu para dispersão urbana, nas direções leste e sul, e para expansão radial da cidade. Não obstante, nas áreas centrais construídas pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa, consolidaram-se espaços livres significativos (Parque Solon de Lucena, praça da Independência), contribuindo para a visão de uma cidade aberta e verde.

A partir de meados da década de 1930, o Parque Solon de Lucena consolidou-se como ponto relevante (Castex e Panerai, 1986) e como projeção de uma ordem social (Castex, 1980), no percurso da avenida Epitácio Pessoa. Nas décadas de 1940, 1950 e 1960, articulou-se com percursos menos visíveis, abrigando hábitos e eventos da sociedade e da política local no Cassino e nos passeios na calçada que circunda a Lagoa. Esses fatos do cotidiano da cidade transferiram-se para a praia de Tambaú, no extremo do percurso, em fins da década de 1960 e princípios da década de 1970.

O Parque Solon de Lucena, geratriz do segundo eixo de desenvolvimento do percurso e de seus territórios, é ainda hoje considerado o principal cartão postal, dada a localização e paisagem, e um dos principais elementos referenciais da cidade, juntamente com a avenida Epitácio Pessoa, a faixa de orla marítima e o Hotel Tambaú. A “Lagoa é a cara de João Pessoa” para o arquiteto e historiador Mário Di Lásccio, citado em Honorato (1999). Importante notar que o traçado e o parcelamento urbano da área permitiram uma articulação viária relevante entre espaços livres públicos, a exemplo daquela existente entre a Bica (o Parque Arruda Câmara), em Tambiá, e o Parque Solon de Lucena. Essas articulações favoreceram a construção do espaço estruturado pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa, a dinâmica de segregação e a formação da moldura espacial, relacionada à barreira sócio-espacial definida pelo percurso. Tanto os percursos visíveis quanto os menos visíveis da avenida Epitácio Pessoa superaram o limite representado pela Lagoa dos Irerês, transformando a paisagem e contribuindo para a construção do segundo eixo do percurso, a partir da segunda década do século XX.

Especialmente o segundo eixo, definido pela lógica de evolução do percurso, constituiu uma linha, descrita pelo movimento, de ordenação do traçado intra-urbano, como elemento inicial, articulado ao primeiro eixo, de um processo generativo, tipológico e de redefinição espacial. Como centralidade, constituiu ponto de convergência, integração e articulação e de destinação coletiva, contribuindo para a identidade da cidade.

– O efeito do trinômio sanear, embelezar e circular sobre o processo de organização espacial urbana.

Nesse período, a proliferação de doenças, no ambiente urbano, não estava de acordo com os novos requisitos pretendidos para uma cidade moderna e urbanizada. O espaço

precisava atender às condições necessárias de higiene, funcionalidade, rentabilidade e estética, adequadas às ordens capitalista e burguesa. O cenário preconizava mudanças no *espaço social*, com a reprodução de formas diferenciadas de comportamento, produção e apropriação da cidade, regidas por modelos e valores culturais urbanos. Nesse período e nas décadas subseqüentes, a burguesia urbano-industrial assumiu cada vez mais o domínio da sociedade. No âmbito do percurso da avenida Epiitácio Pessoa, os fatos conduziram a uma dinâmica social de separação urbana, construída tanto por uma segregação imposta às classes menos favorecidas quanto por uma auto-segregação dos mais abastados, através da seleção de espaços e localizações.

O percurso destacou a segregação e as especialidades desses tempos, em que a cidade moderna passou a ser vista em sua singularidade, “como um microcosmo representativo da sociedade, ao mesmo tempo objeto de observação e laboratório para o exercício de políticas que interferiram e modificaram sua estrutura enquanto meio ambiente” (Bresciani,1990). A intervenção técnica na cidade participou de um movimento do conhecimento, que partiu da circunscrição da doença e da observação dos corpos doentes para modificação do meio físico em que a doença aparecia. É por isso que a questão urbana emergiu com a idéia sanitária; preocupações simultâneas com o meio ambiente formador do corpo físico e da moral do pobre, já que pela proximidade física poderia contaminar a população rica e reverter as expectativas dos benefícios do trabalho; mentes sadias em corpos sãos.

Com a assimilação das idéias sanitaristas (ou projeto higienista), um processo de “medicalização do espaço urbano”⁶¹ (Farias,1997) estava na base de muitas das operações na cidade, quando formava-se uma nova sociedade em bases urbanas e construía-se o segundo eixo do percurso da avenida Epiitácio Pessoa, reflexo desse cenário. O tecido moderno buscava ordem na geometria para sua ação saneadora, isolando o patológico e privilegiando o sadio.

Com crescimento das atividades intra-urbanas, nos anos 1920, houve a formação de uma camada popular urbana, constituída por prestadores de serviços e trabalhadores das novas atividades. Esse crescimento obrigou os representantes políticos, que eram, na verdade, os representantes do poder a propor reestruturações no espaço intra-urbano. Para

⁶¹ A medicalização estava relacionada ao projeto sanitarista, desenvolvido por essa época.

Mello (1990), as décadas de 1910/1920 trouxeram o segundo momento da urbanização da Capital paraibana e as primeiras mudanças no modo de vida, coincidentes com a superação de limites do percurso. Representaram esse momento o abastecimento d'água, a energia elétrica, os bondes e, especialmente, as administrações de inspiração urbana (Mello,1990), como as de Camilo de Holanda (1916 – 1920) e de Solon de Lucena (1920 – 1924), precursores do fortalecimento da Capital paraibana, que apontava para uma certa revolução urbana que se processava, influenciada pela dinâmica do percurso, em seu segundo eixo de expansão.

A questão urbanística e o percurso atuaram sobre a reorganização do cotidiano da coletividade e dos comportamentos sociais, com conseqüências sobre o tecido urbano, especialmente através dos espaços livres públicos e dos ideais de modernidade, sob influências políticas e sanitaristas do período, refletidas em obras na cidade, que influíram na formação de fronteiras urbanas. As idéias de medicalização do espaço urbano articularam-se, por sua vez, com as propostas de embelezamento, aplicadas na produção de espaços públicos e na nova dimensão estética das edificações modernas, que conviviam com construções ecléticas.

A população da cidade começou a crescer a partir do período, passando de cerca de 20.000 habitantes, no ano de 1900, para aproximadamente 30.000 habitantes, na década de 1920. Neste ano, ilustrado pela expansão do percurso, a área urbana tinha crescido cerca de três vezes e meia, em relação àquela existente em meados do século XIX (150 ha.), quando estendia-se por 528 ha. Durante a década de 1930, a cidade atingiu cerca de 50.000 habitantes e aproximadamente 700 ha, onde os espaços sob influência do percurso tiveram uma participação dominante (TABELA IV.1). A articulação entre os fatos sócio-econômicos, a cultura urbana, as obras de infra-estrutura, as novas acessibilidades e os modos de transporte produzidos, conduziram à estruturação de vetores radiais de crescimento, destacando-se o percurso da avenida Epitácio Pessoa. O sítio natural funcionou como base física influente no modelo de expansão da cidade.

Tabela IV.1 – Cidade de João Pessoa

| Ano | Habitantes | Área urbana (Ha) |
|------|------------|------------------|
| 1850 | 9.000 | 150 |
| 1900 | 20.000 | 528 |
| 1920 | 30.000 | 528 |
| 1930 | 50.000 | 700 |
| 1940 | 70.000 | 700 |

Fonte: Rodriguez e Droulers (1981) e PMJP-PB/COPLAN – SEPLAN-PB.

Esses fatos contribuíram para redefinição da escala e da hierarquia de espaços da cidade, em especial, dos espaços livres de circulação. Nesse particular, o processo, de certa forma, relocou, da área central da cidade para os eixos adjacentes de expansão, as vias intra-urbanas consideradas principais, iniciando assim a constituição radial, sob centrifugação, de João Pessoa.⁶² Em um período em que urbanizar era sinônimo de sanear, o percurso da avenida Epitácio Pessoa contribuiu, através de obras de saneamento e da produção de espaços livres e edificados, para a modernização e transformação da imagem da cidade de então. A esse propósito, o Parque Solon de Lucena foi implantado por conta da Prefeitura Municipal, sendo considerado uma obra necessária ao saneamento da cidade. A partir de então, a cidade de Parahyba viu sua feição modificada, tanto do ponto de vista estético quanto estrutural.

Os fatos articularam-se às idéias *Hausmanianas*, ligadas às perspectivas modernizadoras do início do século XX, que impulsionaram pensamentos urbanísticos no Brasil, relacionados às idéias de saneamento, principalmente em cidades portuárias. Afetando o estrutural da cidade, incrementou a mancha urbana, através dos eixos de expansão, promovendo transformações físicas e sociais e destacando o Parque Solon de Lucena e o desenvolvimento do percurso.

⁶² Dessa forma a conceituação de eixo/via principal era, até certo ponto, transposta para as vias principais que se situavam além do núcleo central da cidade.

No Brasil, da segunda metade do século XIX até a década de 1930, os planos de melhoramento e embelezamento produziram objetos herdados da forma urbana monumental, que exaltavam a burguesia e que destruíram a forma urbana colonial. Era o modelo de urbanismo de Versalhes, de Washington, de Haussmann e de Pereira Passos. A expressão *embelezamento urbano* sintetizou o planejamento de origem renascentista, que nos chegou principalmente através da França, enfatizando a beleza monumental⁶³ e articulando-se com a lógica evolutiva do percurso.

A análise do percurso da avenida Epitácio Pessoa evidencia que a ascensão da burguesia trouxe consigo uma mudança de cultura, onde inseriu-se notadamente o espaço intra-urbano. A cidade passou a ser vista de forma mais racional, devendo atender às necessidades da população e colocando ao seu dispor os mais diversos equipamentos. A sociedade da época carecia de espaços onde pudesse expor-se à apreciação pública, através do vestuário, automóveis, encontros. Na primeira metade do século XX, os espaços verdes públicos e as vias eram os locais mais adequados a esse fim, destacando o percurso da avenida Epitácio Pessoa. Assim, vê-se que não só as praças constituíram locais de encontro e cultura, mas também os percursos da cidade, expressando as idéias de racionalidade e as novas necessidades da população urbana.

O período representou uma época na qual a classe dominante brasileira tinha uma proposta urbana, que era apresentada com antecedência e debatida abertamente, sejam quais fossem as repercussões, com influência no modelo de expansão urbana. Suas condições de hegemonia eram tais que lhe permitia fazê-lo.⁶⁴ Através do Poder Público, que era a representação da elite, era necessário que a cidade fosse remodelada, já que estava crescendo e perdendo paulatinamente as características de cidade colonial, que remetia à idéia de atraso. Pode-se perceber que os discursos sanitarista e estético da época foram colocados em prática de forma particular no percurso da avenida Epitácio Pessoa, influenciando na relação com o uso do solo. Estabeleceu-se, assim, uma relação entre a salubridade, a higiene e o embelezamento da cidade e as questões do uso e da ocupação urbana. A

⁶³ Segundo Villaça (1999), um segundo momento, que se iniciou na década de 1930, estendendo-se até os anos 1970 e início dos anos 1980, foi caracterizado pela ideologia do planejamento enquanto técnica, de base científica, considerado indispensável para a solução dos chamados “problemas urbanos”.

⁶⁴ Manifestações dessa hegemonia foram, por exemplo, o slogan “O Rio Civiliza-se”, referindo-se às reformas de Pereira Passos, cunhado e difundido na época; ou a tranqüila franqueza com que um senador da época exprimia suas idéias sobre a remodelação urbana e sobre o lucro especulativo (Villaça,1999)..

intenção civilizadora e moralizadora dessas operações, colocando o saneamento e a estética do espaço urbano como pré-requisitos e símbolos do progresso e aperfeiçoamento do povo, prestaram-se igualmente como suporte à expansão urbana. Nessa época, o trinômio **sanear, embelezar e circular** teve considerável influência sobre os eixos de crescimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa e contribuiu para a dinâmica da segregação e formação de redes geográfico-sociais dominantes de produção e apropriação de territórios, atuando na formação de barreiras urbanas.

O termo embelezar designou, mais do que imposição de novos valores estéticos, a criação de nova fisionomia arquitetônica para a cidade, articulada aos espaços livres e à acessibilidade, além de representar outras estratégias: erradicação da população trabalhadora que residia no centro; mudança de função dessa área, atendendo a interesses especulativos e às exigências da acumulação e circulação do capital; razões ideológicas ligadas ao desfrute das camadas privilegiadas e, razões políticas, decorrentes de exigências do Estado.

Os fatos influíram tanto no processo de expansão da cidade de João Pessoa quanto na organização de seu espaço urbano, a partir do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Os acontecimentos remetem à idéia de certas leis ou ordens urbanas, como “diretrizes estruturais” (Moraes Netto,1999), seja ao nível espacial, seja ao nível das classes sociais segregadas, tomando-se como uma das estratégias a organização da cidade, por meio da produção de objetos sociais, ou seja, obras públicas. A sucessão de fatos, relacionada ao percurso, apontava para as diretrizes da estrutura da cidade, disciplinando as camadas sociais. Assim, contribuiu especialmente para expulsar as camadas de menor poder aquisitivo, que não tinham espaço no percurso, influenciando para a definição de tipos de segregação voluntária e involuntária (Vilhaça,1998).

Afetando o traçado da cidade, as transformações influíram na categoria tamanho urbano. Na década de 1920, a área urbana da cidade atingiu 528 ha, representando um incremento de 252%, em relação a 1851, quando estendia-se por cerca de 150 ha. Assim, desde meados do século XIX, a lógica evolutiva da cidade fundamentou-se sobre a expansão e crescimento do tamanho urbano, baseado em linhas evolutivas radiais (FIG.IV.15). Na constituição da estrutura urbana, tanto no estágio de superação de limites quanto no estágio de crescimento, construiu-se uma base física e territorial subjacente,

relacionada à localização e à acessibilidade, onde reproduziram-se os sistemas lineares da cidade, a exemplo de suas vias radiais. O aumento populacional, nos espaços centrais, ocorreu pela relativa densificação do tecido urbano, tendo atingido, na década de 1970, a densidade bruta média de 114 hab/ha.

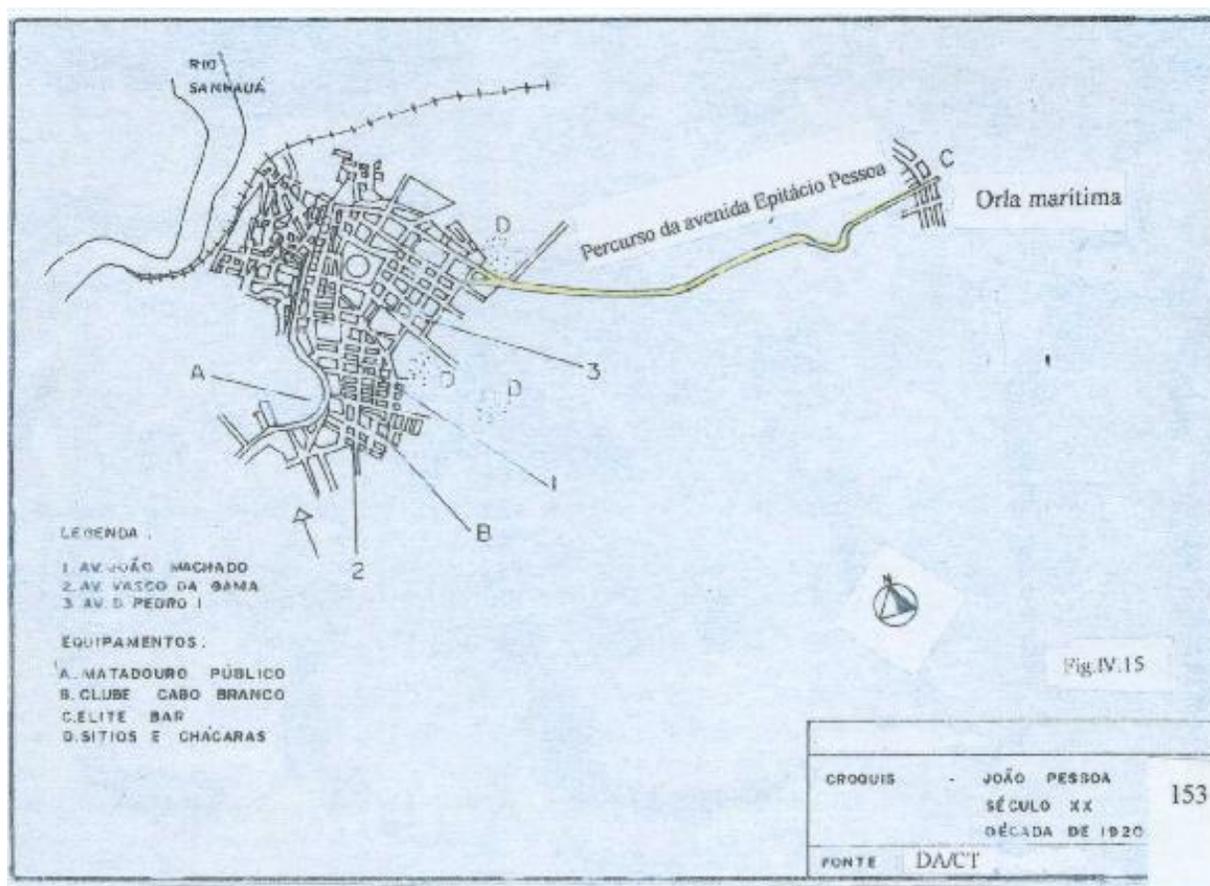


FIGURA IV. 15: Cidade de João Pessoa – Década de 1920.

O estágio iniciou assim o rompimento do urbanismo pré-industrial presente no Brasil, que se cristalizou em um padrão válido para todo o país, no final do século XVIII e início do século XIX. No caso de Parahyba, seguiu padrões dominantes vindos do Rio de Janeiro. Importante notar que o estágio de superação de limites mapeou o início das transformações da experiência da espacialidade na cidade de Parahyba, a partir de seus espaços livres públicos.

Face às consideráveis transformações urbanas, especialmente através da dinâmica do segundo eixo do percurso, o prefeito Walfredo Guedes Pereira (1920 – 1924) elaborou

um álbum de fotografias da cidade, objetivando divulgar a Capital. Confrontando passado e presente, o álbum continha registros históricos da cidade antiga e cerca de 100 fotografias da cidade de então. A fotografia, que emergiu no cenário da cidade, passou a ser hábito na população em geral, valorizando espaços intra-urbanos. O percurso da avenida Eptácio Pessoa contribuiu para valorização da paisagem da cidade e desenvolvimento de valores simbólicos, ligados à segregação, quando produziu o Parque Solon de Lucena, o Parque Arruda Câmara, a avenida Getúlio Vargas, a Praça da Independência e a própria avenida Eptácio Pessoa.

Dessa forma, o percurso levou à seleção e à produção de lugares propícios à formação de imagens referenciais de João Pessoa, acarretando segregação e promovendo a formação de uma moldura espacial, constituída especialmente pelos espaços supracitados. Nas três primeiras décadas do século XX, as praças com seus coretos e os parques concorriam para o lazer e a cultura urbana com os cinemas da cidade, sendo as primeiras mais freqüentadas. Os passeios no parque e na praça pública constituíram importante atividade de lazer e de cultura social urbana. As funções dos espaços verdes e os coretos, no cotidiano da cidade, demonstraram que não foi por acaso que igrejas e outras edificações deram lugar às praças, jardins e às avenidas arborizadas. Na cidade de Parahyba, a instalação de coretos ganhou afirmação nesse período, enquadrando-se na redefinição do espaço urbano e nas questões sociais. Segundo Mello (1990), o episódio dos coretos, construídos em algumas praças, “resumiu a revolução social e política da cidade naquelas décadas”. Tratava-se de período caracterizado por considerável processo de urbanização, marcado pelas tentativas de racionalização do espaço intra-urbano, apoiadas em “suportes”, como os serviços de bondes, da água encanada, do saneamento e da energia elétrica. O processo foi reforçado pela abertura de praças e jardins públicos, destinados a higienizar e embelezar a cidade, a partir de avenidas que substituíssem os infectos becos do passado.

Na superação de limites, dadas as características físico-territoriais, foi complementado o retângulo espacial representativo da Área Central de João Pessoa, marcando uma inscrição morfológica referencial e perdurável, tanto no espaço dos mapas quanto no espaço real vivido quotidianamente na cidade, consolidando o principal pólo gerador de fluxos da cidade e a base referencial dos percursos radiais. O desenvolvimento

inicial do percurso, por dois eixos evolutivos, contribuiu assim na morfologia da Área Central de João Pessoa.

Mello (1981) destacou as transformações da cidade, escrevendo que “(...) é por essa época que principia a emergir uma realidade nova (...)”, conduzida estruturalmente pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa. O desenvolvimento do percurso acarretou mudanças comportamentais, relativas à localização dos principais eventos sociais no espaço urbano, e transformações no modo de vida social na cidade, a partir da espacialidade e do trinômio sanear, embelezar e circular. Por sua vez, o modo de vida das camadas sociais menos favorecidas pouco se alterou. A busca da tradição e o pensamento regionalista, orquestrados por Gilberto Freire e José Lins do Rêgo, que fizeram críticas às transformações no espaço urbano e à perda das tradições, refletiram-se nas cidades do Nordeste e na Capital paraibana, como manifestação cultural. Não obstante, o desenvolvimento do percurso mostrou-se mais forte do que a trajetória regionalista/cultural da época.

As transformações identificadas ao longo do percurso, notadamente a partir do segundo eixo da expansão, indicando mudanças de comportamento e mudanças ideológicas, repercutiram na mentalidade cultural como, por exemplo, as expressas em publicações oficiais, que colocaram, frente a frente, os antigos pensamentos e modos de conduta da Igreja católica e as novas correntes materialistas. A década de 1920, na capital paraibana, foi fértil em polêmicas filosófico-religiosas entre políticos e escritores e os seguidores da Igreja, a partir das transformações urbanas.

O estágio de superação de limites prestou-se não só à preparação do estágio de crescimento, mas também à redefinição e à ampliação da diferenciação espacial e social na cidade. Até a década de 1920, o espaço intra-urbano dividiu-se em cidade alta, onde moravam as famílias de mais alto padrão, e a cidade baixa, onde moravam as populações mais pobres. A estrutura urbana mostrava-se predominantemente centralizada em semicírculos concêntricos. Em finais da década de 1920, o processo de crescimento urbano calcado sobre o desenvolvimento da tecnologia de transporte público e a implantação do bonde elétrico, levaram as camadas de baixa renda a transferir suas moradias da cidade baixa, na área central da cidade, para a área de Cruz das Armas, consolidando o eixo sul da cidade, na direção da BR-101 de ligação com o Recife.

– A Gestão política do Governador João Pessoa e as interferências sobre o percurso.

Os anos de 1928 a 1930 trouxeram a revalorização do urbano e o fortalecimento da Capital. A Revolução de 1930, que foi o capítulo mais importante da história da Paraíba, vinculou-se de tal maneira à ação político-administrativa do governador João Pessoa, que este terminou como ator histórico, cuja morte precipitou os acontecimentos revolucionários e conduziu à mudança de nome da Capital paraibana, quando superavam-se os limites físicos. A ascensão do setor industrial dinamizou a vida urbana, em todo o Brasil, com a decadência da produção agrícola. Sob influência da Revolução de 1930, as cidades passaram progressivamente a concentrar a dinâmica econômica, que se transferia das zonas rurais. Subjacentes às transformações estavam as idéias de modernidade que persistiam e os *percursos políticos* do período, que influíram no espaço intra-urbano.

Além de obras públicas em ruas e praças, o governador João Pessoa realizou a reforma do Palácio da Redenção, antiga moradia dos jesuítas, fixando o Governo na Capital do Estado, tanto em nível concreto quanto simbólico, pois passava a existir o local específico para despachos do governador. Com as realizações, colocavam-se idéias de transformações e de progresso da Capital, mostrando um governo que não se realizava do interior para a Capital, mas na própria Capital, com características distintas do governo anterior, marcando uma administração norteada em bases urbanas e influenciando no percurso. Esses acontecimentos destacaram as relações das principais edificações com espaços livres e os percursos da cidade. A trajetória política fortaleceu o espaço intra-urbano, constituindo-se num dos principais elementos da lógica evolutiva urbana e das diretrizes de sua estrutura. O quadro político, no nível do Estado, deu características eminentemente urbanas à administração municipal, compartilhando as idéias urbanísticas modernas, o que fez o governador João Pessoa voltar as atenções para melhoramentos no espaço da cidade. O governador João Pessoa, sobrinho do ex-presidente da República Epitácio Pessoa e ministro do Supremo Tribunal Militar, foi uma indicação política formulada unilateralmente pelo tio.

O governo de João Pessoa trouxe peculiaridades que consolidaram administrações anteriores de inspiração urbana, seja na forma de governar, desejando desvencilhar-se do poder das oligarquias, seja na articulação com a urbanística moderna, contribuindo para o

fortalecimento da Capital e do percurso da avenida Epiácio Pessoa. A conduta de João Pessoa distinguiu-se da de outros políticos paraibanos quando, em certa medida, empreendeu esforços para romper com o patrimonialismo, que era uma marca da cultura brasileira nas oligarquias rurais. No Nordeste, o patrimonialismo emergiu orquestrado pelos coronéis e rebateu-se no espaço da cidade, baseado no “mandonismo político” (Farias,1997) de grupos, que elegiam seus candidatos para os cargos nos Estados e nas Capitais. De certa forma, essa prática perdurou, mas, tendo em vista o declínio do rural, voltou-se então predominantemente para o espaço intra-urbano, participando da sua lógica evolutiva.

O quadro político consolidou o estágio de superação de limites e preparou o estágio de crescimento urbano do percurso, notadamente quando o governador João Pessoa deu continuidade ao projeto de abertura da avenida Epiácio Pessoa propriamente dita. O governador considerava que essa obra contribuiria para embelezamento da cidade. No ano de 1929, em mensagem apresentada à Assembléia Legislativa, escrevia: “(...) Para corrigir o traçado da Avenida Epiácio Pessoa, que terminava por uma inflexão na Rua Monsenhor Walfredo Leal, foram desapropriadas duas faixas de terra do sítio Cruz do Peixe, sendo levada a mesma avenida até a Praça da Independência. Essa avenida será a mais bella desta capital, por sua topografia e extensão (...)” Mostra-se aqui a relação estabelecida entre o sítio natural, os espaços livres (avenida e praça) e o político-simbólico, no espaço intra-urbano. Dessa forma, o *percurso político* evidenciou-se através das propriedades territoriais da cidade, particularmente ao longo do percurso da avenida Epiácio Pessoa, compondo sua lógica evolutiva.

As ações no espaço intra-urbano, conduzidas pelas culturas do embelezamento, saneamento e higienização, constituíram bases de sustentação à trajetória política, ligada ao percurso. Em outra mensagem, de 1929, do governador à Assembléia Legislativa podia-se ler: “(...) Para higienização e embelezamento da capital, tive que empreender algumas obras (...). O parque ‘Solon de Lucena’ vem sendo aformoseado, com pequenas despesas, por turmas de presos, sob a administração da Prefeitura (...)”.

O quadro reafirma que a evolução do percurso relacionou-se com o ideário de modernização e progresso, que se refletia no projeto estético para as cidades nordestinas, ligando-se à segregação. As transformações urbanas marcadas, em geral, por intervenções

pontuais e de médio e pequeno porte, manifestaram-se através do tratamento de espaços urbanos, com o objetivo de produzir “cenários representativos da modernização dessas cidades” (Moura Filha,2000), influenciando no traçado e ordenamento urbano. O governo de João Pessoa também reformou o antigo edifício do Lyceu Paraibano, que mais tarde foi substituído pela atual construção modernista, localizada na avenida Getúlio Vargas.

– A superação dos limites do centro

As diretrizes estruturais, que fizeram surgir o segundo eixo do percurso, produziram um importante sistema de acesso, com a abertura das avenidas Getúlio Vargas, Coremas, Duarte da Silveira, Maximiano Figueirêdo e João Machado, que serviu para receber os grupamentos sociais mais abastados. A inauguração da avenida Getúlio Vargas trouxe orgulho para os dirigentes do Estado e deslumbramento para as elites, pois a Capital finalmente possuía uma avenida a altura dos locais mais civilizados, como comentado à época. A articulação dessa avenida com o Parque Solon de Lucena, com sua fonte luminosa e a presença referencial da arquitetura moderna do Liceu Paraibano, criava um cenário novo e forte para a Capital paraibana, redefinindo seu espaço (FIG.IV.16 e IV.17).

O capital da produção agro-exportadora permitiu a construção das mansões da avenida Getúlio Vargas, mostrando que o percurso, apesar das transformações físicas promovidas, manteve as relações tradicionais, que continuaram permeando a vida urbana, com a presença do poder das oligarquias e dos coronéis. Os fatos mostram o potencial dos espaços livres como elementos simbólicos e de desenvolvimento de códigos culturais, relacionados à segregação e à formação de barreiras urbanas (FIG.IV.18).



FIGURA IV. 16: Parque Sólón de Lucena e eixos de expansão urbana.



FIGURA IV. 17: Parque Sólón de Lucena e Avenida Getúlio Vargas - 1938

Esses novos espaços atraíram uma ocupação caracterizada pela concentração da população de alto padrão. O traçado resultante do desenvolvimento espacial dos dois eixos do percurso constituiu a base física de sustentação do mesmo. Os eixos desenvolveram-se tanto em função da expansão do uso residencial quanto em função da expansão das atividades comerciais, em direção ao Parque Solon de Lucena. Numa dinâmica biunívoca, as transformações espaciais, os usos e atividades urbanas influíram na produção da acessibilidade e da mobilidade e vice-versa. O processo desencadeou a especulação imobiliária e a formação dos primeiros loteamentos, na direção leste da cidade, em áreas pertencentes a sítios ainda existentes.

A análise exposta realça o processo de expansão da Área Central da cidade de João Pessoa, através do percurso da avenida Eptácio Pessoa, em seu processo de superação de limites, preparatório e articulado à fase de crescimento urbano. Para Lefebvre (1972), citado em Martins (1982) e em Villaça (1998), “(...) não existe realidade urbana sem um centro comercial, simbólico, de informações, de decisão, etc.(...)”. Segundo Villaça (1998), toda aglomeração sócio-espacial humana, da taba indígena à metrópole contemporânea, passando pelas cidades medievais e as pré-colombianas, desenvolveu um, e apenas um, centro principal. Apesar do processo de expansão e de centrifugação urbana, que produziu subcentros, a cidade de João Pessoa desenvolveu apenas um centro principal, cujo foco pode ser identificado na lagoa do Parque Solon de Lucena, que apresenta uma natureza referencial e persistente, com valor histórico e simbólico para a cidade.

O estágio de superação de limites, apontando para a dinâmica histórica de construção da área central da cidade, apresenta esta área como fruto de um processo espaço-temporal, em contínuo movimento. A afirmação procura esclarecer que o centro da cidade não constituiu-se em um espaço pré-existente, mas decorrente de um processo evolutivo composto de superação de limites, de crescimento e de combinação/conflito intra-urbano, cujo desenvolvimento e consolidação produziu dois resultados relacionados: o centro e o não – centro da cidade de João Pessoa.

Pode-se identificar a disputa social histórica pelos espaços e pelo acesso às localizações mais centrais, as quais são permeadas de valor simbólico-cultural. O modelo de círculos concêntricos de Kohl, apresentado em 1841, já destacava a noção de centralidade, quando mostrava que as diversas posições espaciais não são iguais na

competição espacial, existindo uma hierarquia de localizações e a posição central dominava essa hierarquia, em virtude de estar no centro. O modelo implicava que as dinâmicas econômica e política requeriam centralidade, a fim de organizar atividades sociais (Gottdiener,1985). O percurso da avenida Epitácio Pessoa evidenciou que, especialmente a partir da segunda metade do século XIX, o espaço urbano foi estruturado, isto é, não foi organizado ao acaso ou aleatoriamente, mas, segundo uma lógica, e os processos sociais que se ligaram a ele exprimiram, ao especificá-lo, as disputas e os determinismos de cada tipo e de cada estágio da organização física e social intra-urbana.

As lógicas de apropriação permitem a identificação do desenvolvimento de um padrão característico de apropriação, como um “modelo diferenciado de apropriação social do espaço” (Moraes Netto,1999), face às características do sítio natural e das trajetórias sócio-econômicas, relacionadas à segregação e à formação de barreiras urbanas. A lógica de apropriação e a origem da centralidade estiveram ligadas fundamentalmente à localização espacial do território dominado e à possibilidade de minimização do tempo gasto e dos desgastes e custos, associados aos percursos espaciais dos seres humanos (Villaça,1998). O padrão radial concêntrico de expansão resultante definiu linhas de crescimento urbano setorizantes, que superaram os espaços centrais da cidade. Desse período em diante, e notadamente com o estágio de crescimento urbano, a partir da década de 1930, o centro tradicional passou paulatinamente a não ser mais o único ponto que minimizava os percursos da população, tendo em vista o aumento da extensão e da fragmentação da cidade e o incremento da estratificação social, com distintas condições e necessidades de deslocamento. Essas distinções e distâncias sócio-espaciais produzidas tornaram cada vez mais os espaços do centro e os espaços do percurso da avenida Epitácio Pessoa objetos de disputa entre as classes, fazendo-os mais acessíveis a uns do que a outros, com impactos na concentração sócio-espacial e na segregação (FIG.IV.19).

Nas décadas de 1920 e de 1930, com as ocorrências urbanas no tecido da cidade, especialmente nos espaços livres (arborização de avenidas, urbanização de largos e criação de praças e parques), houve articulação dos mesmos com as forças sociais, econômicas e culturais do período, prestando-se como pontos relevantes do espaço e do desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Na gestão do governador João Pessoa, alguns gradis de praças foram retirados, facilitando a interação e o acesso de todos, uma maior

sociabilidade urbana e ampliando a noção de espaço público, como espaço **do** público (Panerai,1990). Bechara (1988) observou o significado simbólico da retirada dos gradis anotando que “o ‘equilíbrio’ que o jardim representava foi então rompido e as massas o invadiram extrapolando antigos limites espaciais em busca de cidadania.” (Bechara,1988;In Mello,1990). Até meados de 1940, quem ia ao cinema completava o seu lazer com a “voltinha na praça”, onde estavam os coretos da cidade.

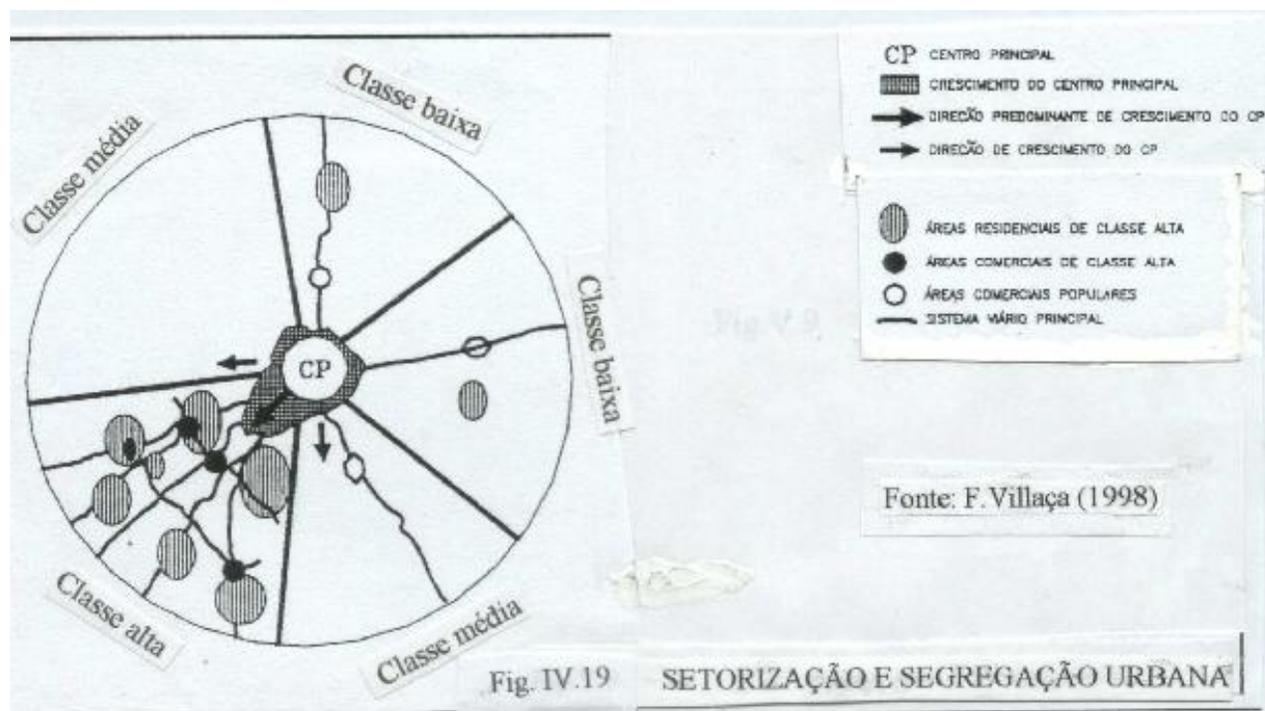


FIGURA IV. 19: Setorização e segregação urbana

As praças, os parques e a faixa de praia marítima foram elementos importantes à permanência e à valorização do percurso. Confirmando a presença de princípios do projeto estético das cidades brasileiras, colocava-se uma certa estruturação dos elementos da morfologia urbana que se relacionavam, promovendo sua valorização mútua, no percurso. Construía-se, assim, o cenário urbano para exibição dos signos do progresso. Os novos elementos da ordem cultural burguesa, tratados como pontos focais na paisagem da cidade, ganharam posição de destaque no ambiente urbano. A estética e os símbolos desempenharam papéis importantes na relação percurso-evolução urbana e na superação de limites.

No período, implantou-se o Campo de Aviação da cidade. A área de operação de aeronaves localizava-se no atual bairro de Tambauzinho, território adjacente à avenida Epitácio Pessoa, que foi sendo desativada a partir de meados da década de 1940. De certa forma, este fato contribuiu à incorporação de áreas no percurso, quando produziu um ponto de atração fora dos espaços urbanos consolidados de então. Na gestão de Ruy Carneiro (1940-1945), realizou-se a mudança de local do Campo de Aviação, transferido para uma área nas proximidades das terras do Bessa, nas faixas litorâneas, ao norte, que ainda não era um espaço incorporado à cidade. De certa maneira, esse movimento veio somar-se ao percurso, nas direções leste e norte da cidade, influenciando sobre a construção de espaços não-centrais.

Entre as transformações urbanas, destaca-se inclusive a mudança do nome da cidade, com a morte do governador, que tinha definido a concepção da avenida Epitácio Pessoa. Em 4 de outubro de 1930 deixou de chamar-se cidade da Parahyba e, por sugestão do poeta Américo Falcão, na Assembléia Legislativa, passou a chamar-se João Pessoa. Em fins da década de 1930, urbanizou-se a área da Torre, inserida na moldura espacial produzida pelo percurso, consolidando espaços não-centrais, na direção leste da cidade.

No percurso, destacaram-se o traçado, o parcelamento e as articulações urbanas como elementos que expunham a lógica evolutiva e a estruturação da cidade, vistos como ordenadores do espaço, expressando relações entre elementos, hierarquias e domínios urbanos. Como afirma Lamas (1992), o traçado exposto pelos percursos é um dos elementos nitidamente identificáveis, tanto na forma de uma cidade quanto no gesto de planejá-la. Assente no suporte geográfico pré-existente, regula a disposição de edifícios, assentamentos urbanos e praças, ligando espaços e setores da cidade e confundindo-se com gestos criadores. O traçado básico e a acessibilidade estabelecem a relação mais direta entre assentamentos, a cidade e os territórios, existindo como elementos morfológicos nos vários níveis ou escalas da forma urbana. Explicam igualmente as relações entre objetos urbanos heterogêneos, a superação de limites e as relações entre o centro e o não-centro da cidade.

Na cidade ocidental, a praça é um componente morfológico estruturante, que se destacou como elemento de fundamental importância na evolução do percurso. Articulou as novas acessibilidades produzidas e os fluxos criados, na direção leste de João Pessoa. Mesmo com as profundas transformações urbanas, podemos colocar ainda que: “(...) A

praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações da vida urbana e comunitária, de prestígio e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas” (Lamas,1993). Os espaços públicos, representados pelas praças, largos e parques são locais polarizadores e pontos de interseções viárias, constituintes de nós referenciais da paisagem urbana, decorrentes de uma leitura morfológica não restrita à função, a capacidades ou ao desempenho viário. A relação percurso-evolução urbana contribuiu para formação da segunda metade do que é hoje a Área Central e o Centro Expandido da cidade de João Pessoa, a partir da Lagoa⁶⁵. Este fato mostra-nos a importância espacial e estrutural e a importância que concerne à geração de fluxos polarizadores e às transformações urbanas promovidas pelo percurso.

Durante a década de 1930, completou-se o primeiro estágio do percurso, com o processo de consolidação dos territórios do Centro/Lagoa (88 ha), de Tambiá (77 ha) e da Torre (206ha/1979), e do bairro de Jaguaribe (214 ha), ao sul. Estes territórios constituíram os chamados “bairros antigos” (TABELA IV.2) de João Pessoa que, em 1979, possuíam cerca de 75.500 habitantes (Rodriguez e Droulers,1981).

Os espaços da Torre e de Jaguaribe evidenciaram a expansão e a superação dos limites do centro, dando-se através dos novos vetores de expansão urbana. Esse processo evolutivo, apoiado em dois eixos de crescimento, consolidou o que é identificado como a “cidade alta”, influenciando na segregação. Iniciou igualmente a definição da moldura espacial, na direção leste, caracterizada pela predominância de uma mancha urbana de habitações de médio e alto padrão. Esta área, pelas suas características físico-espaciais, foi setor nobre e de comando da cidade, tendo como ponto de atração principal o Parque Solon de Lucena, na porção central do espaço. Desde os primeiros momentos, estabeleceram-se na área importantes edifícios públicos como o Palácio do Governo, o Conselho Municipal, o Superior Tribunal de Justiça e o Palácio Episcopal.

Em decorrência do incremento das atividades urbanas e da influência do percurso, o chamado “centro da cidade” foi deslocando-se para a parte alta, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, quando verificou-se a transferência da sede do Governo para a atual praça João Pessoa. Na cidade alta também encontram-se importantes

⁶⁵ Considerando o Parque Sólon de Lucena como o centro dessa Área.

monumentos históricos, onde sobressai-se a arte religiosa, compondo a maior parte do roteiro histórico da cidade.

Tabela IV.2 – Cidade de João Pessoa / Bairros antigos (1979)

| Bairro | Área (Ha) | População (1979) | Densidade bruta (Hab/ha) | No. Prédios | Prédios/ha | Casas Taipa % |
|------------------|-----------|------------------|--------------------------|-------------|------------|---------------|
| Centro/ Lagoa | 88 | 7.550 | 85 | 2.370 | 27 | 05 |
| Tambiá | 77 | 7.800 | 101 | 1.091 | 14 | 05 |
| Torre | 206 | 34.000 | 165 | 4.737 | 23 | 45 |
| Jaguaribe | 214 | 26.200 | 122 | 4.175 | 19 | 28 |

Fonte: Rodriguez e Droulers (1981) e PMJP/URBAN (1979).

Os bairros anteriormente citados, localizando-se, em grande parte, no atual centro da cidade e em espaços contíguos, surgiram com uma vocação residencial e abrigavam populações de alto padrão. Dada a heterogeneidade da cidade, constituíram a territorialização de subculturas urbanas, com características específicas, relacionadas com a burguesia emergente, cuja leitura própria da cidade, com significados particulares, se referia à apropriação, à localização e às qualidades espaciais. Regida por propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, essa dinâmica contribuiu para definição de uma rede geográfico-social hegemônica de apropriação do espaço, na direção leste.

Os espaços não-centrais, na orla marítima, eram o Cabo Branco, Santo Antônio (atualmente Tambaú) e o conjunto Manaíra, que era considerado, então, pouco habitado. Mesmo com a abertura do eixo da avenida Eptácio Pessoa, em 1933, como principal ligação do centro da cidade com a orla marítima, esta ainda apresentava traços de uma ocupação rarefeita, sendo utilizada, em considerável medida, como espaço de veraneio.

Proporcionalmente ao distanciamento do centro, havia um declínio do padrão populacional, com precariedade de infra-estrutura, destacando-se apenas o traçado das ruas

e iluminação pública. À época, o centro da cidade denotava importância simbólica e cultural. As décadas em tela mostraram uma certa revolução urbanística e espacial, cuja leitura é revelada ao longo do percurso, mas, não uma revolução social. Como coloca Mello (1994;In Farias,1997), “(...) A pequena burguesia de vivências urbanas não era revolucionária mas reformista e, quando muito, radical.(...)”

Ligada à fixação dos burgueses produtores de açúcar e de algodão, a partir das décadas de 1920/1930, a expansão urbana marcou sua presença, mostrando a trajetória através da ocupação dos espaços do percurso da avenida Epitácio Pessoa, com a definição de territórios de residência de uso permanente. Em parte, essa ocupação coincidiu com as fronteiras físicas da área central de João Pessoa, representadas pelas vias principais, que destacaram a trajetória social, tanto pela hierarquia do traçado e das avenidas quanto por aspectos estéticos, através de amplas casas individuais, térreas, ou com primeiro andar, cercadas por espaços verdes decorativos.⁶⁶ Vê-se, dessa forma, uma articulação importante entre os espaços livres e os espaços edificados no percurso, formando sistemas lineares referenciais.

O percurso ilustra que, a partir da produção da área central e da superação dos limites da cidade, as possibilidades de controle do espaço intra-urbano fizeram com que as classes sociais disputassem localizações e territorialidades. Promovendo a formação de redes sociais de apropriação diferenciada e setORIZADA do espaço, o processo deu-se tanto por ocasião da produção quanto por ocasião do consumo do espaço urbano. O processo dinâmico de segregação sócio-espacial foi incrementado como um mecanismo necessário ao controle e à acumulação de capital pela classe dominante, ao longo dos percursos da cidade.

Por esse período já podia-se perceber que o espaço intra-urbano fora estruturado, em grande medida, através da acessibilidade e da mobilidade e pelo controle das localizações territoriais, enquanto bens e qualidades não reproduzíveis pelo trabalho humano. O centro, o não-centro e o percurso da avenida Epitácio Pessoa, como elementos relacionados, foram dialeticamente produzidos sob a égide de disputas pelo controle das melhores condições de localização, mobilidade e acessibilidade intra-urbanas. A área central de João Pessoa

⁶⁶ A hierarquia e a estética dizem respeito à importância funcional e escala dos espaços e à beleza paisagística (canteiros, arborização, etc.).

atingiu sua máxima extensão durante a década de 1960, no estágio de crescimento da cidade, que ampliou e aprofundou a complexidade do cenário descrito.

– **O papel do percurso como fator da inteligibilidade espacial.**

O espaço e sua organização apresentam-se como condições da dinâmica social, constituindo práticas a partir de arranjos territoriais e de percursos e resultando em novos formatos da vida social. As necessidades da reprodução social podem ser vistas como imposições da própria dinâmica social, visualizada através dos percursos, ou seja, imposições de certas regras de acesso e controle de uma dada porção do espaço. A disposição dessas práticas em percursos e territórios e seus impactos são parte constituinte de uma ordem espacial, relacionada à segregação e à formação de barreiras urbanas, correspondendo a dizer que a interpretação das dinâmicas sociais é em grande parte tributária da compreensão da lógica espacial e territorial sobre as quais estão organizadas.

Emergindo sob fortes transformações políticas, sociais e econômicas, no século XX, o espaço urbano tornou-se mais complexo. A população de nível econômico mais elevado segregava-se, cada vez mais, nos espaços do percurso da avenida Epiácio Pessoa, com a ampliação da concentração e da setorização sócio-espacial, a partir dos eixos de expansão e espaços adjacentes, como linhas condutoras principais, que favoreciam a compreensão da dinâmica urbana. Essas linhas, como elementos dominantes de reestruturação do espaço, contribuíram para a acessibilidade e a mobilidade da população, afetando a categoria tamanho urbano. Pesquisas estimam que cerca de 70% dos mais abastados concentravam-se no percurso, entre as décadas de 1930/1940 (Mello e Aguiar, 2000; Depto. História/Ciências Sociais, UFPB). Nessas linhas de acesso, além da materialidade dos espaços e dos processos que nelas se desenvolveram, coexistiu forte dimensão simbólica, relacionada à classe mais abastada da cidade, com potencial multiplicador que se refletiu nos estágios seguintes e na formação da moldura espacial do percurso.

Na sociedade que ocupou esses espaços, os códigos culturais, ligados à emergência da burguesia industrial/comercial, através do crescimento do mercado de bens e serviços, caracterizaram-se pela busca de amenidades, ou seja, a emergência da cultura do sítio de amenidades, posteriormente conduzindo à demanda pela orla marítima da cidade. Tratavam-se de expressões de novas ideologias, de culturas urbanas e de poder econômico,

que viabilizaram a leitura, a apropriação, o aproveitamento das localizações e a redefinição espacial. Segundo Villaça (1998), as noções de localização e de territorialidade são materializadas através do recurso a esses códigos, viabilizados através da acessibilidade. O percurso da avenida Epitácio Pessoa prestou-se para consolidar e ampliar um tipo de representação do espaço intra-urbano: a estrutura do poder burguês na cidade de João Pessoa. Essa estrutura, influenciando sobre o estabelecimento de relações de apropriação do espaço diferenciadas na cidade, teve forte componente estético.

Com o processo, surgiram novas casas para aluguel e venda e algumas vilas, mais ao sul, que influíram especialmente para a abertura da avenida Getúlio Vargas, um dos trechos embrionários principais do percurso, conduzindo à abertura da avenida Duarte da Silveira, a partir do Parque Solon de Lucena. Esses espaços prosseguiram, na direção leste, através da avenida José Américo de Almeida, limite sul da moldura espacial, estruturada pelo percurso (FIG.IV.20).

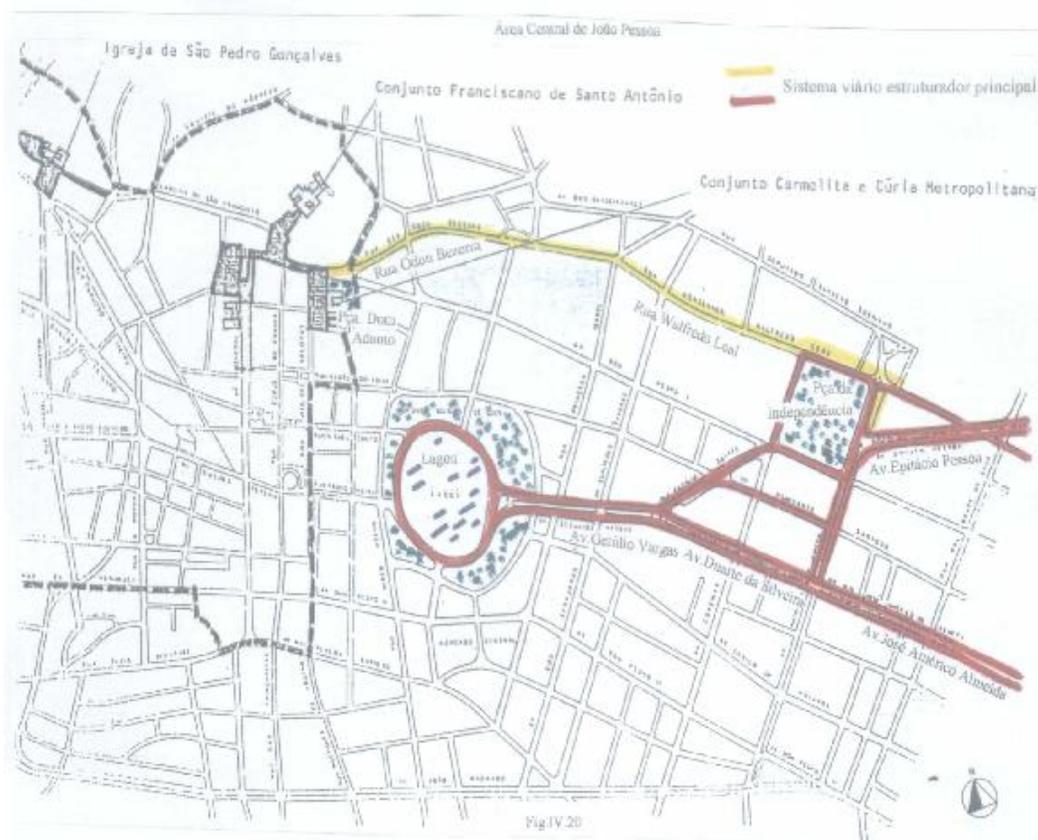


FIGURA IIV. 20: Área central: sistema viário estruturador principal.

Outros espaços livres de circulação surgiram, ampliando a acessibilidade, quais sejam os das avenidas Coremas (perpendicular a Duarte da Silveira), João Machado (limite sul da área central de João Pessoa), Maximiano Figueiredo (limite leste da área central da cidade) e a avenida Epitácio Pessoa. Nesses trechos, ocupados pela população de alto *status*, destacou-se a produção dos primeiros loteamentos, como embriões de importantes territórios, em áreas pertencentes a sítios, como o da Torre (1937) e posteriormente o dos Expedicionários.

A abertura da avenida Getúlio Vargas (1935/1940) e de outras ruas adjacentes contribuiu para o crescimento da cidade nas direções leste e sudeste e para a inteligibilidade urbana. Nesta avenida, na segunda metade dos anos 1940, os sobrados que ali permaneceram eram as mansões da época, por muitos cobiçadas (Aguiar,1993).

Nos novos espaços definidos pelo percurso, pode-se visualizar um conjunto de desempenhos, relativos a forças sócio-econômicas organizadoras, suportados por cenários, identificados como espaços livres de referência. As principais vias do percurso constituíram-se em elementos morfológicos de alto significado para a população da cidade, pela permanência histórica e pelo novo dinamismo urbano. Essas linhas de acesso e traçados consolidaram importantes territórios do percurso, do ponto de vista da valorização das características significativas do sítio e da articulação com bairros limítrofes. As manifestações sócio-culturais características de um grupo e que se prestam para distingui-lo em relação a quem é de fora estão, em considerável número de casos, relacionadas a conceitos de localização espacial urbana e à questão da abertura de espaços, relacionada aos espaços livres urbanos (Durkheim,1970). Santos (1987) revela toda a riqueza da localização e a importância da acessibilidade: “(...) Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço), independentes de sua própria condição. Pessoas de mesmo perfil têm valores diferentes segundo o lugar em que vivem. A possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (...)”. A análise do autor coloca não só a questão do ponto territorial, de um bairro específico, mas também a questão do setor urbano, que engloba territórios, com

características semelhantes, relacionados tanto à cidade como um todo quanto aos seus percursos urbanos.

A experiência nesses espaços reafirma a idéia de que determinadas linhas de acesso e ruas são mais que vias de transportes, itinerários ou caminhos de circulação e serviços. Esses espaços públicos podem ser vistos como a representação de uma rede, permitindo comunicar conteúdos e tomadas de decisão e, portanto, de opiniões; “os fluxos da comunicação são aí filtrados e sintetizados neles, de maneira a condensar em opiniões públicas reagrupadas” (Habermas,1992).

No percurso da avenida Epiácio Pessoa pode-se identificar igualmente uma certa etnografia das ruas, que equivaleria não só à “descrição densa” (Geertz,1973) de seus ambientes físico e social, mas também à identificação de comportamentos e esquemas de movimentação, consumo e produção típicas dos usuários residentes e não residentes, a partir do suporte espacial, mostrando-se como um vetor de múltiplos eventos e relações intra-urbanas. O percurso mostra a materialização da expressão “alma da rua” (Goitia,1989), significando o sistema dinâmico de fluxos, o movimento de pedestres, os encontros, as manifestações sócio-culturais e políticas e as diversas atividades urbanas. Expressa conteúdos sociais e movimentos que não são simplesmente tráfego de passagem e serviços, representando dinâmicas de redes sócio-econômicas no espaço. Mostra-se como um “microcosmo real de espaços e relações” (Jacobs,1973), que tem a ver com a lógica evolutiva de João Pessoa, na direção leste. A avenida Epiácio Pessoa, como reflexo da “revolução urbanística” (Mello, In Mello, 1990), baseada em transformações na paisagem construída de João Pessoa, foi uma das principais estruturas de ampliação e de redefinição do tecido da cidade, assim como de seus encontros quotidianos, manifestações e práticas sociais urbanas, cujas bases foram lançadas no período compreendido entre 1910 e 1930.

Enquanto no núcleo central da cidade persistiu a concentração desordenada de construções, ao longo de ruas estreitas e sinuosas, na nova cidade que se produzia, as vias de acesso idealizadas iriam influir numa certa visibilidade, ordenação e redefinição das novas edificações. Mais ainda, iriam definir um controle e a projeção de uma ordem social no espaço intra-urbano, pela escala, qualidades, fronteiras e segregação produzida.⁶⁷ Os espaços viários foram um dos principais elementos utilizados no esforço para transformar a

cidade, em um cenário representativo do processo de modernização do país. Ao contribuir para a transformação e expansão dos tipos de contatos sociais e setorização da cidade, serviram igualmente para explicitar o papel dos atores sociais.

Os espaços livres da cidade, quer verdes, quer pavimentados, não circunscrevendo-se às áreas residuais deixadas pelos edifícios, vias de tráfego e áreas de estacionamento, constituíram sistemas e estruturas com expressão territorial e sócio-cultural individualizada.⁶⁷ Esta identidade sócio-cultural, ampliada e materializada na moldura espacial construída pelo percurso, pode ser lida de uma forma individualizada, considerando-se as características tipológicas do espaço urbano onde se integram. Os espaços livres devem ser entendidos como uma unidade indissociável do ambiente construído, marcando e reforçando seu significado e identidade.

A linha de acesso e a questão da abertura espacial são características do percurso. Têm tanta presença quanto seus principais edifícios e monumentos, enquadrando-se no meio urbano de acordo com uma lógica evolutiva formadora de sistemas, que articulam e estruturam o tecido urbano, com um significado social bem definido. O sistema constituído pelo Parque Solon de Lucena (15,05 Ha), pela avenida Getúlio Vargas, com aproximadamente 50 metros de largura, a avenida Corálio Soares de Oliveira (35 metros), a Praça da Independência (7 Ha) e a própria avenida Epitácio Pessoa, com cerca de 35 metros de largura, dadas a posição espacial e escala hierárquica no tecido urbano, forma um eixo de referência e entendimento da cidade, além do elemento formado pela faixa costeira (FIG.IV.21). Servindo para abrigar, nos espaços sob influência direta, grupamentos sociais mais abastados, esse fato ilustra a inteligibilidade do espaço urbano, como “*habitus*” (Bourdieu,1980, In Peponis,1989). Segundo Hillier (1985,1987), a inteligibilidade do espaço urbano não depende nem de descrição verbal nem de decisões racionalizadas e planejadas e nem de intenção ou de conhecimento explícito, o que aumenta a importância sócio-espacial do percurso em estudo.

O tecido urbano é constituído, dentre outras relações menos visíveis, pela relação entre edifícios e o sistema de espaços livres. É da relação entre esses elementos fechados e

⁶⁷ Era comum quando ocorriam referências sobre a abertura ou a urbanização de espaços, que possibilitariam a construção de vias, exaltar-se as transformações que as mesmas poderiam promover no contexto da cidade.

⁶⁸ Os espaços livres verdes têm presença efetiva de vegetação, já os “espaços pavimentados” são áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação.

abertos, formadora de um padrão espacial global, que emerge a individualidade espacial do assentamento, permitindo sua identificação como membro de uma classe genérica de assentamentos similares (Amorim,1998).

À inteligibilidade do espaço urbano, identificada no percurso da avenida Eptácio Pessoa, Bourdieu (1980) chama de “*habitus*”, como um padrão duradouro que é ao mesmo tempo o resultado e o ponto de partida das ações, dos fatos e da lógica evolutiva da cidade. Um padrão que não precisaria ser conhecido reflexivamente para ser levado em conta nas práticas sociais cotidianas, num domínio e numa lógica prática sobre a cidade (Bourdieu,1980). O percurso da avenida Eptácio Pessoa expressa um ponto de partida, quando da superação de limites, e um resultado, quando das combinações e conflitos, no que se referem às transformações sócio-espaciais produzidas.



FIGURA IV. 21: Avenida Getúlio Vargas e Parque Sólon de Lucena – 1940/1950.

O habitus caracteriza-se por abertura estrutural, quer como resposta à maneira pela qual territórios locais estão contidos no seu contexto morfológico global, quer como assimilação de percurso e movimento de passagem dos visitantes, do movimento exploratório de estranhos e do movimento local dos habitantes, numa única e previsível distribuição de encontros e de rede social (Peponis,1988).⁶⁹ Os efeitos parecem depender fortemente da morfologia e da localização espacial, em articulação com a distribuição de equipamentos, atividades, funções e percursos urbanos. O quadro aproxima-se da tese proposta por Hoyt (1939,1959), relacionando questões da forma, funções, acessibilidade, segregação e setorização urbana.

– A incorporação do setor da orla marítima ao tecido urbano

Na discussão sobre referências histórico–espaciais e a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais sobre o percurso em questão, é imprescindível colocar aspectos do seu setor oceânico. Esse setor foi um dos elementos principais no estabelecimento do conceito gerador do trabalho e coerência da escolha do percurso, para investigar a lógica de crescimento da cidade, na direção leste. O setor oceânico diz respeito aos espaços do território de faixa costeira, representados pelas áreas dos atuais bairros do Cabo Branco, Tambaú e Manaíra.

Desde o final do século XVIII, quando as praias marítimas perderam a imagem repulsiva, como lugar de despejos e doenças e se transformaram em um *topos* valorizado pelo discurso terapêutico, percebeu-se que sua ocupação recriava as distinções sociais mais importantes. Ao longo dos séculos XIX e XX, os efeitos da modernidade tornaram mais complexa e ampliaram essas distinções, regulando a distribuição das pessoas sobre o espaço e criando proximidades e distâncias, conflitos e alianças, imagens e dinâmicas.

No Rio de Janeiro, por exemplo, o processo de valorização das praias desenvolveu-se de maneira intensa. No final do século XIX, as temperaturas altas, a maresia e a proximidade às praias ainda eram vistas, em geral, como características negativas. Tudo isso enviava também à imagem de uma paisagem tropical, vista como distante dos modelos europeus de civilização urbana e temperada. A partir do começo do século XX, no entanto, essa imagem começava a ser transformada no Brasil, sobretudo seguindo o exemplo dos

⁶⁹ Mostra as características importantes de abertura em relação à escala global da cidade e a assimilação tanto

grandes balneários franceses que, desde meados do século XIX, começavam a se impor como lugares de encontro da aristocracia e da alta burguesia.

No percurso, no início da segunda metade do século XIX, registrava-se a existência de um cemitério, em Tambaú, “em redor da capela do Coração de Jesus, completamente aberto”, como assinalou o presidente da Província Henrique de Beaurepaire Rohan, em relatório do ano de 1858 (Aguiar,1993). Por causa do cemitério, as famílias de maior renda preferiam as praias mais ao norte, como Ponta de Mato, Formosa e Poço, influenciando no alargamento e expansão da cidade.

A praia de Tambaú, nas primeiras décadas do século XX, quando ainda abrigava uma aldeia de pescadores, tinha poucas famílias com moradia permanente, mas já era ponto de veraneio, no período de novembro a fevereiro. Em 1907, já existia um trem que ia da Cruz do Peixe, um dos elementos–suporte da formação inicial da avenida Eptácio Pessoa, em Tambaú, para a orla marítima de Tambaú.

A ocupação de Tambaú ganhou impulso a partir dos primeiros anos da década de 1940. Implantou-se, por esse período, o Grupo Escolar João Pessoa, que funcionou também como colônia de férias, apontando para novas práticas sociais e culturas urbanas e a modernidade, que se buscava com base no percurso da avenida Eptácio Pessoa. Em 1942, construiu-se o Elite Bar, edificação referência do percurso, que teve as instalações ampliadas, ao longo do tempo, atraindo visitantes principalmente do Recife e de Campina Grande. A denominação do estabelecimento comercial expressava uma das marcas características e um dos pontos de chegada do percurso (FIG.IV.22).



FIGURA IV. 22: Praia de Tambaú e Elite Bar - 1953

por habitantes locais como por visitantes e estranhos.

Por aquela época, os passeios costumeiros a cavalo (associado às elites) do interventor Ruy Carneiro, pela avenida Eptácio Pessoa, em leito natural, acompanhado de amigos (Mello,1990), contribuíram para marcar um *percurso político* e consolidar a principal via do percurso físico, apontando para as amenidades da orla marítima. Saneada no período do Governo João Suassuna (1924-1928), a praia de Tambaú, que teve a sua principal via de acesso calçada, a avenida Eptácio Pessoa, em meados da década de 1950, apesar de ter sido imaginada na década de 1910, mostra o papel magnetizante e antecipador das amenidades do sítio natural, em relação à lógica evolutiva da cidade. A urbanização da orla marítima deveu-se também às influências do que acontecia no Rio de Janeiro, como um dos referenciais culturais importantes, no contexto nacional.

Apesar da considerável importância para as relações e determinações espaciais do processo de expansão intra-urbana, na determinação da dinâmica de expansão para o mar, a acessibilidade não representou a única força. No percurso da avenida Eptácio Pessoa, os atrativos e amenidades do sítio natural costeiro constituíram fator magnetizante do processo de expansão radial, com contornos político-culturais e conseqüências demográficas e físico-territoriais. A influência da cultura do mar foi um dos fatores determinantes do desenvolvimento do espaço estruturado pela avenida Eptácio Pessoa. A localização espacial e a configuração do eixo da avenida Eptácio Pessoa, em linha reta, e a relativa proximidade entre a Área Central e a orla marítima também contribuíram no processo.

Face à atração das amenidades, o percurso em questão revelou um efeito seletivo espacial, implicando numa urbanização burguesa e de alto *status* social, com conseqüências na segregação, na morfologia e na formação de barreiras urbanas, ilustrando o poder estruturador dos deslocamentos e da concentração das classes sociais mais abastadas. Sob influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, os fatos deram-se como efeito das características físico-territoriais de João Pessoa e como efeito do modo de produção e apropriação do espaço da cidade. Ocorrendo num espaço de expansão inserido num quadrante de 90 graus, a linha-eixo constituída pela avenida Eptácio Pessoa passou a representar uma localização espacial privilegiada, especialmente no que se referia à questão da acessibilidade à orla marítima. A lógica evolutiva do percurso dispôs em linha seus principais elementos urbanísticos e os fluxos de deslocamento em direção à orla,

contribuindo para a dinâmica de segregação e setorização radial, com conseqüências sobre o tecido urbano e o padrão de ocupação da cidade.

Ao contrário de determinados trechos de vias regionais, a presença de amenidades contribui para atrair populações de alta renda. Mesmo assim, por maior que seja a atratividade das amenidades naturais, não supera a importância da acessibilidade e a importância exercida pela localização e inserção na lógica evolutiva do espaço intra-urbano, “que parece assumir-se sem escolha aparente” (Chabot, In Rossi,1998). Em alguns casos, pode ocorrer um esgotamento dos atrativos do sítio natural, sem impedir a continuidade da expansão das camadas de alta renda. No caso do percurso da avenida Epitácio Pessoa, é voz corrente entre a população e visitantes, que o sítio de amenidades naturais estimula a percepção da beleza paisagística e transmite a sensação de “parecer interminável”. Por essas características, o elemento “orla de alto-mar”⁷⁰, praia voltada para o mar aberto, definindo orla marítima valorizada, e o respectivo espaço livre são alguns dos traços típicos do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Os trechos rodoviários e ferroviários, em cujos espaços a cidade ganha gratuitamente elementos essenciais da dinâmica do tecido urbano, são muitas vezes decididos, inclusive quanto aos traçados, por forças político-econômicas supralocais. Por sua vez, o processo de expansão urbana e dos percursos, para e ao longo das orlas marítimas, decorrem de decisões que atendem a interesses essencialmente intra-urbanos. Interessante notar que a orla oceânica atuou como fator magnetizante da expansão da cidade, mesmo antes de haver melhorias significativas na infra-estrutura básica e nos serviços, fazendo surgir um setor em que a demanda antecedeu à oferta das melhorias físicas.

⁷⁰ Segundo Villaça (1998), o que há de peculiar na orla de alto-mar é que, ao contrário dos setores rodoviários e ferroviários, onde a cidade “ganha gratuitamente” um componente vital da infra-estrutura urbana (um sistema de transporte) decidido, inclusive quanto a seu traçado, por entidades e razões supralocais, a urbanização ao longo das orlas nas metrópoles litorâneas, inclusive e especialmente a infra-estrutura de transportes, decorre de decisões que atendem a interesses intra-urbanos. Tais interesses são os das camadas de alta renda e seu agentes imobiliários. Na realidade, não são as vias regionais de transportes que “puxam” (valorizam a terra e provocam a expansão urbana) a urbanização ao longo das “praias de alto-mar”; são os interesses intra-urbanos que trazem um sistema viário local e a urbanização, desencadeando uma articulação com setores econômicos e políticos. A orla oceânica atua como fator a atrair a expansão urbana antes de haver significativa melhoria do sistema de transportes regional e mesmo local, fazendo nascer um setor em que a demanda antecede a oferta de transportes (ao contrário das vias regionais) e do restante da infra-estrutura. Desencadeia-se assim, um processo de segregação, de disputas e de controle do espaço urbano.

A partir desse cenário, foram estabelecidas as bases dos estágios de crescimento e combinação/conflito, no que se referia às características físico-territoriais, ao uso do solo, às funções urbanas, às possibilidades de acesso e movimento e às práticas sociais na cidade. A partir da configuração urbana, verificou-se que a ocupação do espaço processou-se de maneira diferenciada, com relação aos eixos radiais principais de acesso, que partem da Área Central. O desenvolvimento em linha reta do eixo centro-orla marítima, através da avenida Eptácio Pessoa, denotou a existência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, dadas a localização e lógica evolutiva. O sítio geográfico e a configuração urbana favoreceram a localização dos espaços na direção leste da cidade, os quais articularam-se com fatos físicos, como a produção de importantes espaços livres, e sociais, ou seja, a busca de amenidades urbanas e ascensão social.

O primeiro estágio de evolução urbana mostrou-se como base ao desenvolvimento do percurso, contribuindo para identificação das diretrizes da estrutura da cidade, influenciando na morfologia urbana e mostrando tanto a passagem para formação de nova organização intra-urbana quanto a emergência de uma linha de deslocamento estruturadora de importantes espaços de destinação coletiva. Os arranjos das diretrizes determinaram a forma de coexistência e articulação dos elementos e setores do espaço em estudo, especialmente dos parâmetros estruturais. As lógicas de produção e apropriação do espaço disseram respeito à existência de formas particulares de relacionamento e de utilização dos espaços, podendo ser percebidas como estruturas em movimento, coincidentes com as rotinas típicas de atividades e de movimentos característicos de dada classe social.

IV.2 - Crescimento urbano

No período 1930 - 1970, o crescimento da cidade ampliou a questão da produção do espaço intra-urbano, destacando-o como elemento que se articulava dinamicamente com a distribuição e expansão dos processos, práticas sociais e percursos urbanos.

O estágio evidenciou-se a partir do momento em que se expandia e se consolidava o centro principal e desenvolvia-se o não-centro de João Pessoa, como fruto de um processo/movimento. O centro e o não-centro, produzidos no âmbito do mesmo processo de disputas sociais pelo controle das condições de localização e de acessibilidade, mostravam que as disputas e a estratificação das classes sociais produziam áreas sociais, com a

concentração sócio-espacial, acentuando o percurso da avenida Epiácio Pessoa. O estágio destacou que os espaços tornam-se ou transformam-se em centro, ou não-centro, como resultado da sucessão de estados ou de mudanças articuladas, não ocorrendo um espaço urbano pré-existente e inerte, mas sim espaços relacionados e interdependentes⁷¹. Os acontecimentos revestem-se de importância pois, até fins do século XIX e os primeiros anos do século XX, o estágio da mancha urbana de João Pessoa não permitia a distinção espacial entre o que era centro e o que não era centro. Sob influência da relação entre percurso e evolução urbana, a produção e a sustentação de espaços considerados não-centrais alimentaram o crescimento da cidade, especialmente na área de influência do percurso.

O estágio de crescimento ampliou a segregação sócio-espacial, tanto nas camadas sociais de alta e média renda quanto nas camadas sociais de baixa renda, da mesma forma que reforçou a tendência ao aumento das distâncias físicas e da setorização na cidade, a partir do percurso. Sua evolução permitiu o entendimento de que a organização do espaço intra-urbano é o resultado de leis estruturais e conjunturais, expressas em estágios predominantes, que regem a sua existência e transformação. Da mesma forma, apresenta-se como resultado da articulação específica com outros elementos da história visíveis e menos visíveis. No entendimento de Castells (1977), implica que “não há uma teoria do espaço à margem de uma teoria social geral, seja esta explícita ou implícita”. Ou, em outras palavras, “(...) não se pode falar de uma lei separada da evolução das formações espaciais. De fato, é de formações sócio-espaciais que se trata.” (Santos,1979;In Farret,1985). As alianças e barganhas entre os agentes produtores do espaço urbano vão se constituir, neste estágio, em práticas comuns.

O processo de crescimento no percurso deu-se a partir das bases do padrão urbano identificado no século XIX, acentuando e ampliando a disputa pelo uso do solo urbano e por suas localizações territoriais, no processo de produção do (valor) espaço. Este espaço, caracterizado pela propriedade privada, tornou cada vez mais clara sua condição de mercadoria direcionadora das ocupações intra-urbanas, no percurso. Dessa forma, refletiu

⁷¹ Para Villaça (1998), no social nada é, tudo torna-se ou deixa de ser. Nenhuma área é (ou não é) centro, torna-se ou deixa de ser centro. Essa é uma idéia análoga às noções de territorialização, desterritorialização, reterritorialização, desterritorialização, reterritorialização.

as relações entre produção e apropriação do espaço e as exigências do sistema sócio-econômico, como consequência de um processo histórico.

A problemática do crescimento da cidade manifestou-se tanto através das características do ambiente construído quanto através das peculiaridades do ambiente natural. Na descrição desses problemas faz-se necessário reconsiderar a lógica de expansão, as diretrizes estruturais que fizeram mover a dinâmica urbana, indicando as formas e as condições do processo. Essas diretrizes tornaram-se mais claras e consolidaram-se no estágio de crescimento do percurso, com base na acessibilidade e na mobilidade urbana. O quadro intra-urbano, objeto em movimento, expandiu-se e alterou-se continuamente, no processo de crescimento, em escala distinta do estágio de superação de limites. Os problemas intra-urbanos, embora apresentem diferentes conotações, se inserem e se explicam, em grande medida, através do movimento de crescimento, que mostra localizações territoriais, as quais movem-se no espaço-tempo, articuladas à acessibilidade e à mobilidade.

De modo geral, o movimento da cidade, acentuado no crescimento, não sendo um fenômeno aleatório, mostra regularidades que permitem supor que suas diferentes manifestações têm origem em percursos semelhantes, que regem a dinâmica de crescimento do espaço intra-urbano, destacando lógicas e forças. As formas diferenciadas dessa dinâmica devem-se muito às características de articulação entre objetos naturais e objetos fabricados na cidade, às propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, com consequências sobre o tecido urbano. Essas formas representam o estágio físico de evolução urbana, incluindo a categoria tamanho, expressas na expansão da cidade, na substituição de usos e funções e nas combinações e conflitos. O quadro físico expande-se para atender não só a uma demanda para uso efetivo, mas também para atender a uma demanda para reserva (especulação), contribuindo para a segregação e a setorização da cidade, em um processo que se produz e se reproduz, indicando a concentração sócio-espacial em áreas da cidade, a formação de molduras urbanas, relacionadas a barreiras, e uma divisão social do espaço, a partir de percursos.

O estágio de crescimento apontou para os seguintes aspectos, baseados na acessibilidade, que se destacaram no processo de expansão intra-urbana: a linearidade e a centrifugação; a formação de barreiras físicas e sociais e, a dinâmica e os impactos espaço-

temporais da auto-segregação dos grupamentos sociais mais abastados da cidade. Com essas características procurou-se destacar o considerável aumento da área física ocupada pela cidade, em relação ao estágio anterior, a intensidade, a direção, os elementos geradores e reguladores e os pontos relevantes, que se ligam à questões estruturais do espaço.⁷² O período marcou fundamentalmente o desenvolvimento e a consolidação dos traços redefinidores do espaço intra-urbano de João Pessoa.

O estágio de crescimento do percurso esteve ligado à trajetória política, delineada na década de 1920, um dos momentos mais dinâmicos da história paraibana, nas administrações estadual e municipal de Solon de Lucena e Walfredo Guedes Pereira (1920–1924), quando assistiu-se à antecipação do caráter urbano da administração do governador João Pessoa. A década de 1930 pôs em evidência a transição da hegemonia das oligarquias rurais para o domínio da classe média, que adquiriu *status* político e cultural, com repercussões na dinâmica urbana e no percurso. Subjacente às influências políticas, o percurso encontrou os impulsos da economia, no fortalecimento do espaço intra-urbano.

Os fatos rebateram-se no espaço físico da cidade, especialmente na linha evolutiva do percurso da avenida Epitácio Pessoa. A força da linha de crescimento, na direção leste da cidade, sustentou-se pela consolidação dos territórios do Centro / Lagoa e da Torre, urbanizado a partir de 1938. A gradativa mudança do uso do solo, na cidade baixa, do uso residencial para o comercial, contribuiu igualmente para o processo de crescimento urbano, na linha de movimento centro–orla marítima. Durante as décadas de 1920/1930, a área comercial já estendia-se do Varadouro, na parte baixa da cidade, para espaços contíguos, nas direções leste e sul da cidade, até a avenida Beaurepaire Rohan, que apresentava um comércio diversificado, representando espacialmente uma linha intermediária, entre o núcleo histórico original e o Parque Solon de Lucena. O processo influenciou na definição de linhas de deslocamento populacional, das áreas a oeste para leste, promovendo a continuidade da ocupação da parte alta da cidade, já que restrições físicas e político-administrativas municipais impediam a expansão nas direções oeste e norte.

⁷² Parece existir uma certa sobreposição espacial entre a linha-eixo, imaginária, que indica a direção de um vetor de expansão urbana, a via de acesso principal que interliga origem e destino do vetor e, as linhas de percursos e fluxos urbanos, tanto as visíveis quanto as menos visíveis, que expressam a dinâmica e os deslocamentos sociais no espaço, consolidando e acentuando determinado vetor de expansão, a partir das características do sítio natural e da localização intra-urbana. Estes aspectos contribuem na idéia de que

Para LeBrás (1993), “(...) A passagem de uma geografia de pólos tradicionais a uma geografia de linhas de crescimento significa a modernização (...)”. Pode-se fazer um paralelo, em escala intra-urbana, e intuir que o modelo de produção e apropriação do espaço, em forma de filamentos e de tentáculos, aumentando o tamanho da cidade, veio ao encontro da “modernidade” almejada para a cidade de João Pessoa. O percurso da avenida Eptácio Pessoa pode ser colocado como importante expressão, no tempo e no espaço, da modernidade, respondendo aos anseios e códigos do poder burguês e político, notadamente em seu crescimento.

IV.2.1 – A consolidação do crescimento urbano através do bairro da Torre.

Nos anos 1937 e 1938 foi urbanizada a área da Torre, na direção leste, contribuindo efetivamente para avanço da mancha urbana, em direção à orla marítima, como espaço de sustentação. Na moldura espacial do percurso, destaca-se a concentração da população de médio padrão. Com vocação predominantemente residencial, prestou-se também como espaço de transição, tanto à consolidação da superação de limites quanto ao crescimento do percurso (FIG.IV.23).

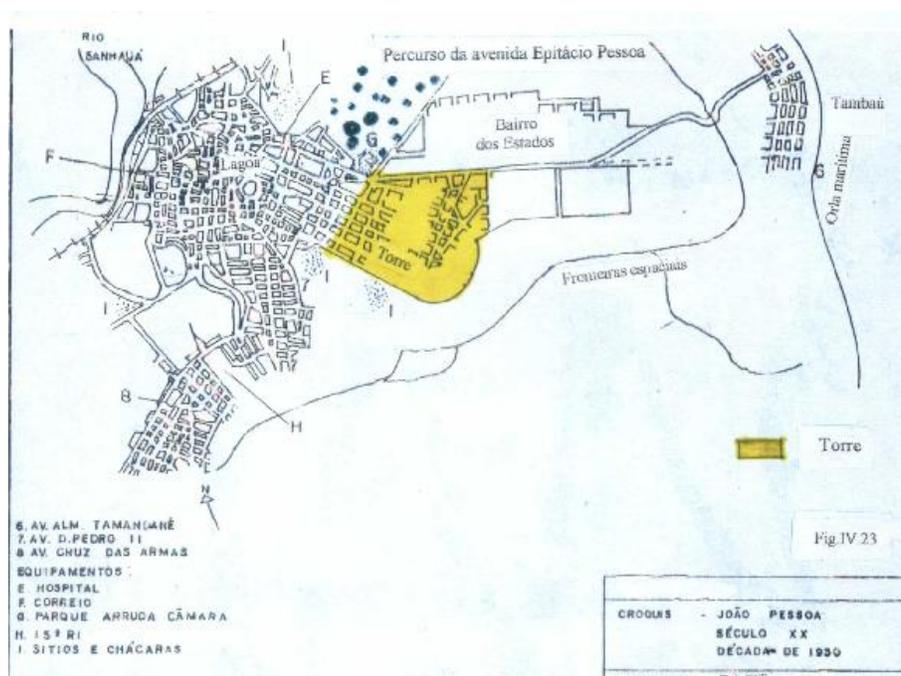


FIGURA IV. 23: Cidade de João Pessoa e Bairro da Torre - 1930

propriedades territoriais e leis sócio-espaciais relacionam percursos e evolução urbana, podendo influir na dinâmica da segregação.

O bairro da Torre possui uma superfície de 206 ha, com população estimada de 34.000 habitantes e densidade bruta de 165 hab./ha (PMJP/URBAN, Dados/1979). A área representa cerca de 11,2% do espaço de 1838 ha que foi construído sob influência do percurso da avenida Eptácio Pessoa, de meados do século XIX a princípios da década de 1980. Por sua vez, a população do bairro representava cerca de 32,4% da população do espaço estruturado pelo percurso e aproximadamente 10,4% da população total da cidade de João Pessoa, em 1979 (Fonte:IBGE).

Como um dos bairros mais populosos e apresentando a segunda maior área, a Torre foi um ponto relevante de transição produzido na cidade, através do percurso, para a expansão urbana, tanto na direção leste quanto na direção sudeste da cidade. Sendo um dos primeiros conjuntos habitacionais construídos em João Pessoa pela FCP (Fundação Casa Popular) e pelos Institutos existentes, nas décadas de 1940 e de 1950, antes da criação do BNH, em 1964, o território da Torre foi destinado predominantemente à classe média. De acordo com Lavieri e Lavieri (1992), o bairro apresentava, por volta do ano de 1982, pouco menos da metade dos seus domicílios na faixa considerada de “padrão alto e normal” (46,8%).

Sugerindo questões da localização e da acessibilidade urbana, as diretrizes recomendadas no Plano de Lançamento da Ampliação dos Recursos da Fundação Casa Popular, em 1952, indicavam que, para construção dessas habitações, a exemplo também do loteamento Jardim Tambauzinho no percurso da avenida Eptácio Pessoa, deveriam ser projetados loteamentos com a escolha de áreas bem localizadas na malha urbana da cidade, da forma que colocava o referido Plano: “(...) Primeiramente, deveriam ser escolhidas áreas de terrenos em locais bem situados, quer quanto à carência habitacional que efetivamente exista nas circunvizinhanças, quer quanto às tendências acentuadas de desenvolvimento econômico ou crescimento populacional da região e ainda, quanto à certeza de condições favoráveis do mercado imobiliário, à fácil venda pelos preços estudados dos terrenos ou bônus que estes representem (...)”⁷³.

Como um dos produtos principais do percurso, o bairro da Torre foi um dos objetos sociais mais arrojados para a época, tendo sido um espaço projetado. A área do Jaguaribe, onde se inseriu a obra, revestia-se de características próprias pela sua localização espacial,

na lógica do percurso, tanto pela proximidade do centro da cidade quanto por apontar para uma linha de crescimento dinâmica e importante, na direção leste da cidade. O percurso da avenida Epitácio Pessoa, com seu potencial multiplicador, foi um fator que produziu localizações privilegiadas na cidade, que conduziram sua lógica de expansão, contribuindo para a segregação e a formação de barreiras urbanas.

O bairro da Torre foi planejado pelo urbanista Nestor de Figueiredo, contratado pelo governo do Estado desde a interventoria de Antenor Navarro (1930-1931). José Octávio (1991) relata: “(...) As intenções desse técnico, como se pode perceber pelas reportagens de “A União” e “Almanaque da Paraíba”, eram muito ambiciosas e não puderam concretizar-se inteiramente, mas a parte empreendida foi o suficiente para ampliação do espaço urbano da cidade com a edificação da Torrelândia, cuja atual feição já corresponde a croquis da época. Com efeito, desde o início dos trabalhos da comissão de que também faziam parte o prefeito Borja Peregrino (1931-1934), o diretor de obras Álvaro Correia de Oliveira, o Dr. Pompeu Borges e o engenheiro-arquiteto Clodoaldo Gouveia, percebia-se que a cidade deveria crescer no sentido leste, atravessando a Torrelândia em demanda de Tambaú e Cabedelo. (...)”. Na década de 1930, quando Nestor de Figueiredo realizou o Plano Urbanístico da Torrelândia (como era chamado o bairro da Torre) e também estudos para a cidade de João Pessoa, fazia previsões de tendências de crescimento da cidade e colocava em seu plano propostas de construção de centros administrativos e universitários. Essas previsões foram feitas para lugares próximos onde, cerca de trinta e cinco anos depois, concretizaram-se. Outra previsão do Plano Urbanístico de Nestor de Figueiredo era a construção de “uma avenida parque perimetral sobre os vales do Jaguaribe e Sanhauá e a edificação de uma zona residencial, acompanhando a orla do mar, estendendo-se pelas lindas praias que vão de Ponta de Mato até o Poço.” (Mello;In Farias,1997).

Apesar das transformações urbanas ocorridas no bairro da Torre, percebe-se que, apesar de situar-se em espaços contíguos à área central, manteve o uso residencial, com uma certa afirmação de vida cotidiana própria, tanto pela proximidade do centro e pelo incremento da atividade terciária quanto pela permanência e referência histórica.

Um aspecto a ser destacado é que o bairro da Torre se coloca como uma transição espacial entre o antigo e o novo, entre os territórios da Capital paraibana. Com a abertura da

⁷³ Plano de Lançamento de Bônus, sob a garantia de terrenos urbanizados. Secretaria de Educação e Cultura,

avenida Getúlio Vargas e de outras avenidas adjacentes ao Parque Solon de Lucena, como a própria avenida Eptácio Pessoa, ocorridas na década de 1930, a acessibilidade permitiu a expansão, na direção leste, possibilitando a configuração e o processo de consolidação dos territórios da Torre, do Bairro dos Estados e de Tambaú (FIG.IV.24). Pode-se observar a intencionalidade da construção do bairro da Torre, como efeito dos planos, atendendo a pretensões intra-urbanas e políticas, consolidando a lógica e as tendências de crescimento, ao longo do percurso.

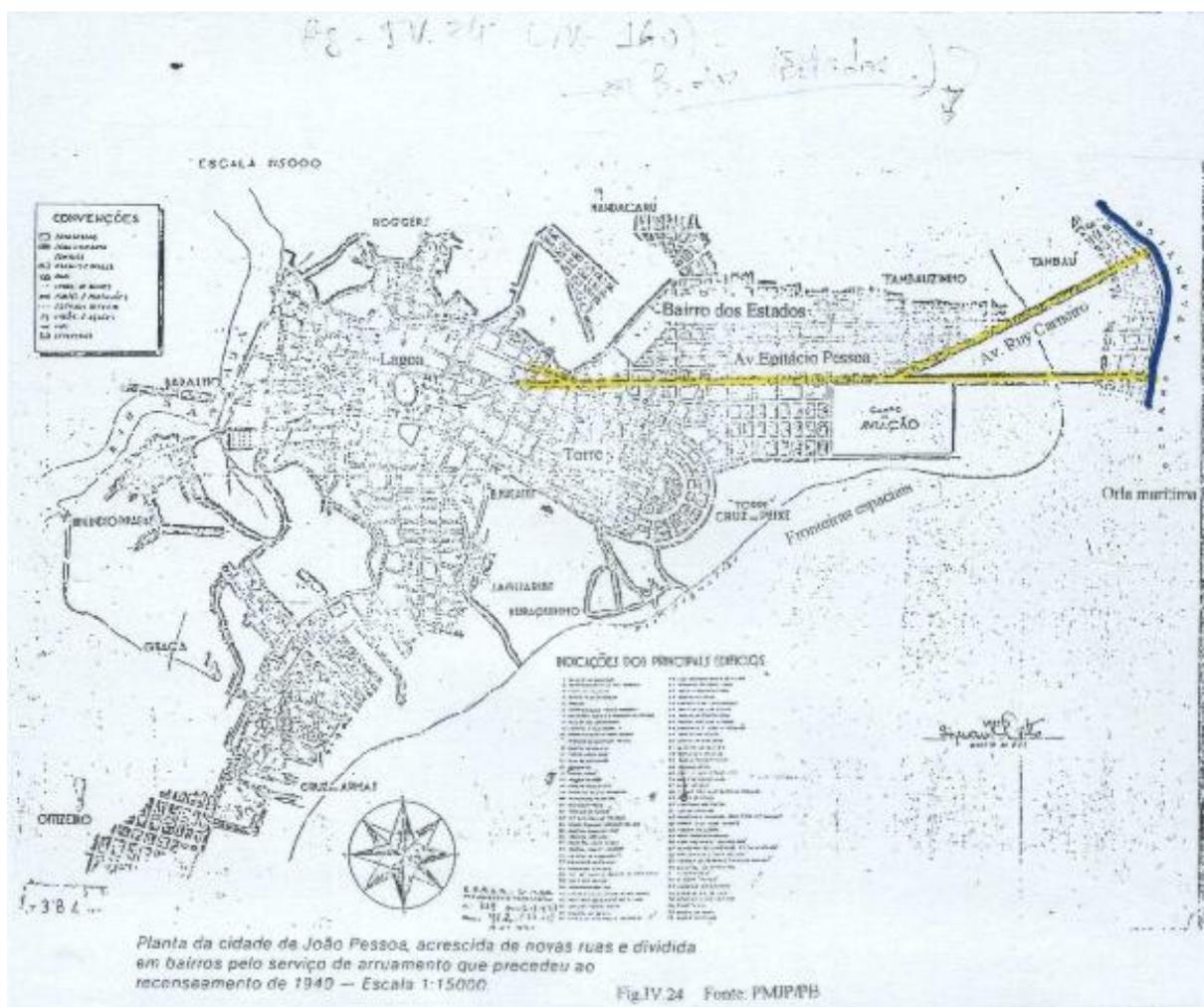


FIGURA IV. 24: Cidade de João Pessoa e Bairro da Torre - 1940

IV.2.2 – Forças econômicas e o uso do solo residencial como elemento da organização espacial urbana.

Um aspecto fundamental no processo de expansão da cidade é a inserção do uso do solo residencial como elemento primordial na organização do espaço da cidade. Na elaboração dos planos oficiais podia-se identificar, articulado ao crescimento urbano e aos fluxos sócio-econômicos, a construção de uma proposta de seletividade espacial, com a divisão da cidade em setores, tendo como elemento de referência o percurso da avenida Epitácio Pessoa, de acordo com a renda da população e atividade. Era a continuação do desejo de um disciplinamento do espaço por parte do circuito superior⁷⁴ (Santos,1979), periferezando e deslocando o espaço das camadas sociais menos favorecidas. As preocupações que emergiram na FCP (Fundação Casa Popular) com a qualidade dos serviços urbanos executados e a qualidade construtiva das casas executadas pelos órgãos públicos articularam-se com a rota seletiva do percurso. Na verdade, os conjuntos habitacionais financiados por órgãos públicos, à época, não chegavam a representar 3% da totalidade de domicílios residenciais existentes em João Pessoa, antes do advento do BNH (Lavieri e Lavieri,1992).⁷⁵ Mesmo assim, dadas as localizações, constituíram importantes espaços formadores da moldura espacial do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

O cenário ampliava progressivamente a concentração sócio-espacial das camadas populacionais mais abastadas, ao longo do percurso, observável a partir da lógica evolutiva que, a partir da década de 1960, assumiu contornos nítidos. Dessa forma, as ações políticas e as ações dos grupos dominantes levaram em conta as características peculiares do sítio natural e especialmente a organização e a distribuição da acessibilidade intra-urbana. As periferias produzidas, em relação à Área Central consolidada da cidade, foram definidas não só pelas distâncias físicas produzidas, mas também em termos das características da acessibilidade e da mobilidade no espaço intra-urbano e de suas qualidades e amenidades. Dessa maneira, desenvolviam-se relações entre percurso, morfologia, uso do solo e práticas sociais.

⁷⁴ O circuito superior é formado pela dinâmica das redes sociais hegemônicas, podendo representar também os bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. Há uma dependência do circuito inferior em relação ao circuito superior, este o resultado direto da modernização tecnológica, consistindo nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles (M.Santos,1979).

O percurso da avenida Epitácio Pessoa, como uma linha de força de expansão, expressou questões urbanas importantes da cidade de João Pessoa, atraindo, assim, projetos urbanísticos e parâmetros da modernidade. Magnetizou igualmente, em seu crescimento, tanto dinâmicas de transformação urbana quanto a reafirmação conceptual de persistências espaço-temporais (Poète,1958). Relacionando-se também com aspectos políticos, era intenção do Estado articular-se com a sociedade e fazer-se popular através de suas obras. Nesse estágio, a paisagem da cidade transformava-se consideravelmente, com base no percurso e no uso do solo residencial, afetando a categoria tamanho urbano e afastando-se, cada vez mais, da paisagem colonial. Porém, nas relações sociais e políticas e na lógica de ocupação e uso do solo permaneciam as mesmas práticas diferenciadas, no que se referiam às elites e às classes sociais menos favorecidas, contribuindo para a seleção e elitização do percurso e para a setorização espacial, através do uso do solo. Alguns exemplos da arquitetura moderna foram construídos nos bairros de Tambiá e de Jaguaribe que, por essa época, eram locais onde residiam as elites.

O percurso reforçou tanto questões de abertura físico-espacial, no sentido de referência e de inteligibilidade da cidade, quanto dimensões da cultura urbana moderna e de embelezamento estético, que continuaram a permear a cidade, na direção da orla marítima, espelhados em modelos europeus. Com a modernização da cidade, o percurso contribuiu também no processo de exclusão social, na segregação e na setorização (agora ampliada) do espaço, relacionada ao uso do solo residencial, descortinando uma modernização do espaço, sem avanços na trajetória social, em especial para aqueles que não faziam parte das elites urbanas.

No Brasil, as contradições entre tradição, modernidade e progresso emergiram com fluxos e refluxos, dentro de um quadro onde as relações de preservação do poder e do patrimonialismo estão presentes, baseadas em linhas e fluxos estruturadores do espaço. As novas avenidas produzidas, em especial a avenida Epitácio Pessoa, cumpriram o papel de demonstrar a intervenção e o poder do Estado, articulado às forças econômicas durante a década de 1930. A localização e o traçado físico dessa avenida, como elementos identificadores tanto da forma urbana quanto das trajetórias sócio-econômicas e políticas, colocaram-na como importante espaço de referência e de compreensão da cidade e de suas

⁷⁵ Para um total de cerca de 29000 domicílios existiam 851 unidades habitacionais de conjuntos, até o ano de

possibilidades de expansão e de planejamento. Regulando a disposição do ambiente construído e relacionando-se com os territórios, o percurso da avenida ligou espaços considerados privilegiados e estratégicos, definindo as relações concretas entre a acessibilidade, a mobilidade e as territorialidades urbanas. A população da cidade ocupou, cada vez mais, seus espaços livres, que passaram a fazer parte constituinte do cotidiano urbano, em eventos sociais, políticos e culturais. A ocupação social sustentou esses espaços, relacionados ao uso do solo, que participaram de forma importante na estruturação da cidade. O quadro denota a relação entre percurso e evolução urbana, dando-se através de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

Um dos fatos que deu sustentação ao crescimento do percurso e à consolidação do uso do solo residencial foi a continuidade da trajetória política, em termos de realização de obras urbanas. Apesar de problemas financeiros, o que havia iniciado no governo de João Pessoa teve continuidade na administração, também de características urbanas, do interventor Antenor Navarro (1930), contribuindo para os fatos das décadas seguintes. A presença do paraibano José Américo de Almeida, no Ministério da Viação e Obras Públicas, facilitou, como já destacado, o fluxo de recursos para a Capital e a continuidade das obras, na década de 1930; dentre essas a obra da avenida Eptácio Pessoa, que se encontrava paralisada, impulsionando assim o crescimento urbano, nos anos seguintes.

A abertura efetiva da avenida direcionou a principal linha de crescimento urbano e acelerou a concentração sócio-espacial das camadas populacionais mais abastadas da cidade, orientando o uso do solo residencial, a expansão para a orla marítima e a sua ocupação permanente, especialmente o território de Tambaú, até então ocupado predominantemente por pescadores e por casas de veraneio. Alguns proprietários fundiários iniciaram o estoque de terrenos, ampliando a especulação imobiliária para além das áreas centrais, próximas ao Parque Solon de Lucena. A especulação fundamentou-se no fato de que a habitação e a terra são componentes essenciais da reprodução dos seres humanos (as necessidades de abrigo e de solo/espço). Além disso, no caso do percurso, a especulação fundamentou-se tanto no fato de a habitação e a terra estarem em localizações privilegiadas e estratégicas quanto no fato de poderem apresentar-se como símbolos de *status* e ascensão

1963 (Lavieri e Lavieri,1992).

social, que expressam códigos culturais e têm um valor de troca⁷⁶. A questão da localização intra-urbana contribuiu para o processo de previsão de lucros com as amenidades, desencadeando e incrementando a especulação. Permitiu observar igualmente, como coloca Mingione (1977), que os conflitos urbanos existentes, entre os proprietários dos meios de produção, os proprietários imobiliários e fundiários, inclusive da mercadoria força de trabalho, não constituem mais algo absoluto. A ideologia da casa própria, que inclui a terra e também atuou no percurso, de certa forma, minimizou contradições entre capital e trabalho, influenciando no crescimento urbano.

A burguesia também adquiriu terras, de modo que a propriedade fundiária passou a ter significativo papel nos processos de acumulação e de aumento da extensão da cidade. Possuindo estreitas relações com a acessibilidade e a mobilidade, a propriedade fundiária e seu controle pela classe dominante têm ainda a função de permitir o controle do espaço, através da segregação residencial, cumprindo, portanto, papel na organização e na setorização da cidade.

Durante o estágio de crescimento do percurso foram realizados os mais importantes investimentos em obras de infra-estrutura e serviços urbanos, realimentando o processo, a exemplo do que já acontecia nas ruas Odon Bezerra e Walfredo Leal, em Tambiá. As grandes obras urbanas saem do consumo conspícuo para privilegiar a constituição das condições gerais de produção e reprodução do capital (a cidade como força de produção). Dessa forma, em fins da década de 1930, intensificou-se a ocupação da praia de Tambaú, consolidada nas décadas seguintes. Tendo um significado relacionado com o uso do solo, com o progresso e com a modernidade da cidade, o estágio de crescimento rebateu-se no aumento do tamanho urbano, na direção leste de João Pessoa, como sinônimo de desenvolvimento e de modernização, concorrendo na aceleração do processo de expansão urbana. Nos anos 1930 e 1940, o crescimento urbano ao longo das vias do anel central e especialmente a ocupação no sentido centro-litoral foram estimuladas pelas forças políticas, com a avenida Epitácio Pessoa, a construção de conjuntos habitacionais e de praças públicas, estas últimas como pontos referenciais do espaço. Argemiro de Figueiredo, então colaborador do novo regime, implantado em 1930, assumiu o governo da Paraíba, de 1935 a 1940, “voltando-se para a construção de uma cidade que mostrasse a imagem do

⁷⁶ O mercado imobiliário age no sentido de redistribuir territorialmente as parcelas do espaço urbano e de dar

progresso e do poder do Estado, através de obras e mudanças no espaço urbano e com edificações de porte na Capital” (Farias,1997).

Nas décadas 1940 e 1950, as áreas contíguas ao Parque Solon de Lucena foram espaços para as mansões da época, colocando-se como área residencial de alto padrão e como lugar de importantes eventos sociais e políticos. Somente na década de 1940, em consequência da abertura da avenida Epitácio Pessoa, teve início a incorporação efetiva das faixas litorâneas ao espaço urbano de João Pessoa, com o uso do solo residencial. No final da década de 1940, Tambaú já se transformava em pólo de atração de todas as camadas da população.⁷⁷ O estágio iniciou a consolidação do espaço territorial, contido num leque de 90°, para crescimento da cidade, com os limites norte e sul estruturadores espaciais, através dos eixos de expansão para o leste e para o sul da cidade. Em 1954, com calçamento da avenida Epitácio Pessoa, permitiu-se melhor operação dos bondes e, logo a seguir, as chamadas marinetes e os ônibus e lotações, numa espécie de adequação dos transportes ao estágio de crescimento urbano. Esse quadro mostrava a articulação da infra-estrutura e da mudança tecnológica e o processo das transformações urbanas em João Pessoa, consolidando o percurso. Durante as décadas de 1950 e 1960, havia o hábito do passeio ao redor da Lagoa; tinha-se o “quem me quer” aos domingos e à saída das alunas do Lyceu Paraibano, o desfile do corso no Carnaval, a realização de corridas de automóveis, regatas e bingos, atividades, de certo modo, relacionadas ao lazer das classes mais abastadas da época.

Aos acontecimentos associou-se o fato de que a construção do espaço urbano, nesse estágio, não ficou a cargo somente da política, mas emergia também a figura do urbanista, como ator da cena urbana, participante da evolução do percurso. Os urbanistas sobressaíram-se em relação aos sanitaristas já que, nesse período, as intervenções urbanas não foram pensadas somente como necessidades de saneamento, mas também como demandas sociais e estéticas, que se articulavam com o uso do solo residencial e o ambiente construído do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Por esse período, os urbanistas começavam a projetar de acordo com os princípios racionalistas do movimento moderno, quando a cidade não deveria ser vista apenas como objeto de intervenção sob a ótica sanitária, mas dava-se início à idéia de pensar o urbano como o *locus* da racionalidade. O

nova localização às classes sociais e às atividades numa dinâmica de segregação urbana.

modernismo e a tecnologia deveriam estar a serviço de uma nova ordem urbana, como uma forma de implantação das transformações sociais. A avenida Epitácio Pessoa constituiu-se numa das importantes bases a essas transformações. Contudo, o Estado ainda dava continuidade às suas práticas anteriores de urbanização, privilegiando os interesses das elites e engendrando também, agora, um lado populista. O percurso da avenida Epitácio Pessoa pareceu articular-se com os dois lados dos acontecimentos, com impactos espaciais, quando do processo de auto-segregação territorial das elites e quando do processo de democratização e de certa popularização do acesso à orla marítima, através do transporte público.

No governo Argemiro de Figueiredo remodelaram-se praças, alargaram-se e pavimentaram-se ruas da área central da cidade, que contribuíram na articulação entre os espaços centrais e os espaços já considerados “não centrais”, influenciando especialmente no desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Além disso, complementaram-se obras, remodelou-se o Parque Solon de Lucena e concluiu-se a abertura da avenida Epitácio Pessoa. A partir dos anos 1940 (FIG.IV.25), o estágio de crescimento urbano mostrou a progressiva transferência da burguesia urbana e rural, que residia predominantemente em espaços adjacentes à área central da cidade, para a avenida Epitácio Pessoa. Articulado a esse acontecimento, houve a consolidação gradativa das antigas casas de veraneio da orla marítima como moradias de uso permanente, com a transformação do uso do solo urbano.

⁷⁷ Para o lazer eventual dos finais de semana. O uso do solo residencial foi reservado à classe mais abastada.

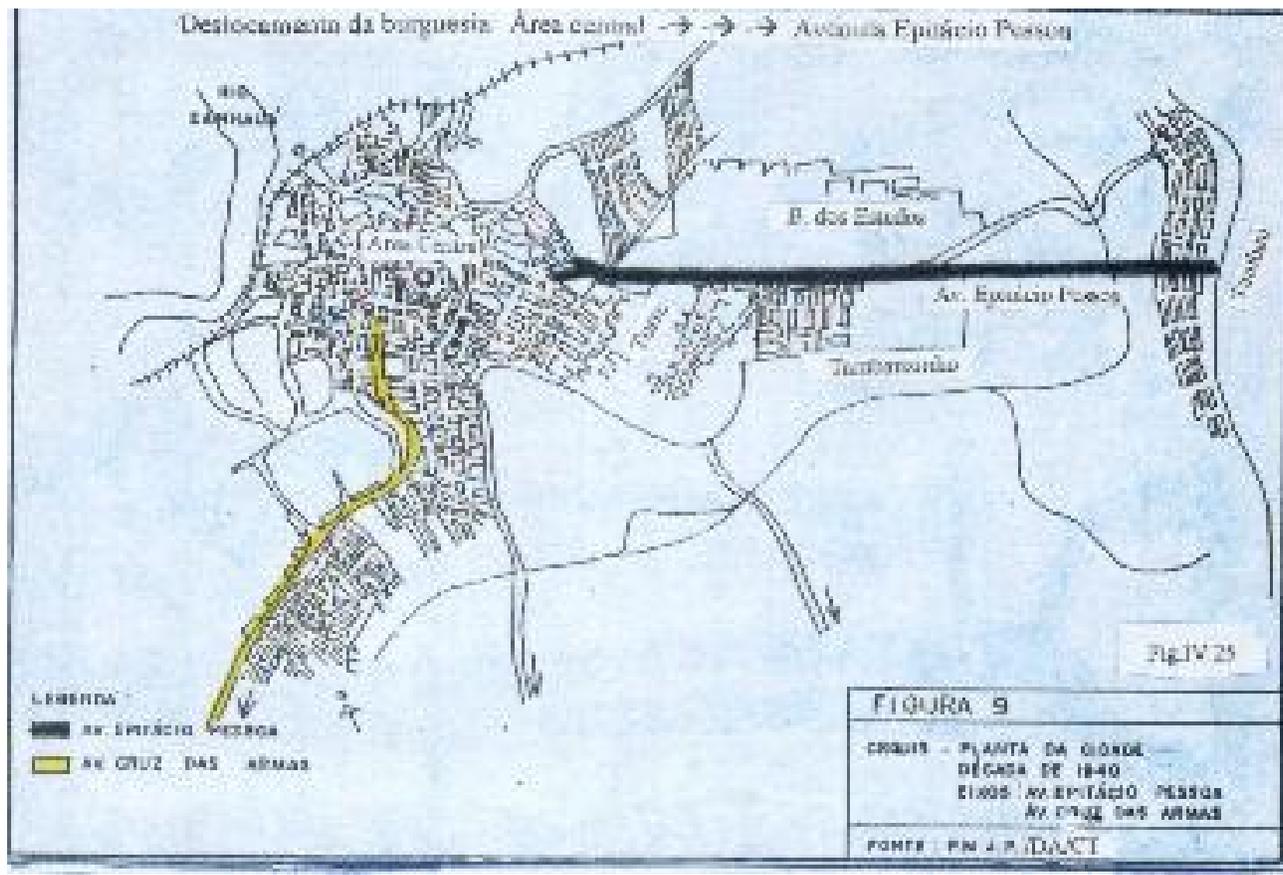


FIGURA IV. 25: Deslocamento da burguesia CENTRO – Avenida Epitácio Pessoa - 1940

Nos primeiros anos da década de 1950, a ocupação de forma permanente da orla marítima era prevista, não pela população em geral que, em número considerável, ainda ocupava áreas centrais e espaços adjacentes, assim como loteamentos emergentes na cidade, mas por autoridades ligadas ao Governo, que moravam em cidades maiores, como o Rio de Janeiro. O general José Pessoa, parente de João Pessoa e componente da elite paraibana, colocava em carta enviada ao governador José Américo de Almeida, em 1951, o que se segue sobre o assunto: “(...) Para alcançar tal objetivo, é de grande conveniência que a zona residencial da Capital seja puxada para a beira mar, transformando assim, a sua atual situação central, de clima úmido e quente (vizinhança do rio Sanhauá), para a zona fresca e salubre da praia de Tambaú, mais higiênica e confortável à vida e ao trabalho (...)”⁷⁸ As

⁷⁸ Arquivo da biblioteca do professor e arquiteto Mário Glauco Di Lásicio. P.01.

sugestões do general José Pessoa consideravam o lançamento de um projeto que dividia a cidade em setores como, aliás, ditava o urbanismo à época: “(...) O plano prevê a divisão da área da futura cidade em três grandes bairros: o residencial Cidade Jardim Tambaú, compreendida entre o rio Jaguaribe e o litoral; o industrial ou do Mandacarú; e o comercial ou do Varadouro. Deverá ainda ser criada uma zona portuária privativa do futuro porto, na costa do Atlântico (...)”⁷⁹ As propostas de setorização, a seletividade e o disciplinamento espacial atendiam tanto aos ditames da técnica urbanística quanto aos ditames dos fluxos políticos e sócio-econômicos, de controle, definidores de uma rede social hegemônica, com conseqüências sobre o tecido urbano, a segregação e a formação de uma moldura e barreiras, na direção leste da cidade.

Nesse estágio, a relação percurso–evolução urbana consolidou um desenho que se aproximava das idéias propostas por E.W.Burgess (1924), como uma transição sócio-espacial, que generalizou um padrão simplificado de segregação residencial, em que populações menos favorecidas passaram paulatinamente a habitar o centro da cidade e áreas adjacentes, convivendo com o comércio urbano, ao passo que as elites passaram progressivamente à uma periferia de amenidades, cujo eixo de desenvolvimento principal, no caso do objeto empírico de estudo, era constituído pela avenida Epitácio Pessoa. O processo coincide com a centralização urbana (Corrêa,1989), em que a área central foi assumindo os contornos físicos e sociais que apresenta hoje, como fruto de um processo–movimento dinâmico, que tornou aquele espaço centro principal, na estrutura da cidade. Até certo ponto, o modelo de Burgess presta-se para ilustrar o estágio de crescimento ora sob análise, que se inseriu na lógica evolutiva do espaço intra-urbano.

Apesar das reconhecidas limitações, pode-se interpretar que aquele modelo desenhava uma reorganização social e temporal dos padrões espaciais, em conseqüência do crescimento urbano, em contraste com a visão de Gideon Sjoberg (1955) de uma cidade pré-industrial estática. Tratava-se de uma evolução do modelo proposto por J.G.Kohl (1841), marcado pela segregação da elite junto ao centro, face à mobilidade limitada, até fins do século XIX. Burgess (1924) apresentava o desenho da segregação da elite na periferia, em subúrbios amenos, mostrando a evolução espacial da cidade, em conseqüência da localização e da competição intra-urbana, definindo um crescimento radial. Os fatos

⁷⁹ Id. Ibid. p.01

davam-se através de uma luta competitiva, expressa pela capacidade de arcar com o custo da terra ou de tolerar futuras perturbações, como poluições e congestionamentos (Palen,1975), em um estágio de conflito e/ou combinação, da forma como sugerido por Castex e Panerai (1980,1986). As terras bem localizadas, mais valiosas, acabam nas mãos de quem pode pagar ou as utiliza funcionalmente de forma mais intensiva, mostrando a dinâmica da segregação como um fato, não estática, relacionada com a estruturação da cidade.

IV.2.3 – O surgimento dos bairros novos

Na passagem da década de 1940 para a de 1950, testemunhou-se nova ocupação e expansão da cidade, com formação de novas periferias, em relação aos espaços considerados centrais da cidade. O crescimento urbano, na direção leste, deu-se através da expansão linear de novos loteamentos, implantados nas áreas geográficas de tabuleiros da cidade, que eram, na sua maioria, reservas de terras ligadas às atividades rurais, que passavam a ser loteadas para serem ocupadas com o uso residencial urbano. Nessas áreas, após o desmatamento, praticava-se uma agricultura com fracos rendimentos, sem que possibilitasse aos agricultores apresentar alguma resistência à especulação e ao avanço da mancha urbana. Nesse particular, não ocorreu nenhuma ação direta do Governo, no sentido de controlar e monitorar a expansão urbana, o que colaborou na prevalência da lógica e das diretrizes estruturais que vinham se desenvolvendo. Os arranjos de diretrizes estabeleceram a forma de convivência e relacionamento dos elementos, assim como os parâmetros estruturais, que definiram o modo de produção e apropriação do espaço urbano.

Os primeiros conjuntos habitacionais foram construídos na cidade nos anos 1950 e início dos anos 1960. A estratificação do uso do solo era bem menos acentuada do que nos anos mais recentes, embora já apresentasse sinais visíveis de formação de identidades sociais, como produtoras de territórios e sujeitos da história, marcadas especialmente pelas influências burguesas e pelos principais percursos da cidade. Tal segregação tenderia a um agravamento, pois “uma vez criada uma forma espacial particular ela tende a institucionalizar-se e, em alguns aspectos, a determinar o futuro desenvolvimento do processo social” (Harvey;1980). Para Peponis (1989), a presença de elementos físicos permanentes contribui para reconhecimento de uma ordem na cidade, onde, como artefato

coletivo, a característica mais permanente é seu partido espacial. A relação percurso-evolução urbana descortinou a continuidade e permanência de determinados fatos físicos e sociais, especialmente ao longo do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

Um dos principais produtos do desenvolvimento do percurso foi a construção dos chamados bairros novos da cidade. Aparentemente, a denominação “bairro novo” estaria relacionada não apenas a questões temporais, mas também a fluxos culturais e simbólicos do ideário moderno, da estética, do progresso e das condições técnicas ao aumento da extensão da cidade, que eram associados ao novo e especialmente ao percurso da avenida Eptácio Pessoa. Aceitando, como M. Weber (1965), que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, pode-se ver a cultura como uma expressão dessas teias. Subjacente aos fatos estava também a idéia de que os espaços periféricos (amenos) tinham capacidade de antecipar e sustentar os espaços ditos novos, dada a localização espacial. Os bairros posicionaram-se em pontos estratégicos do espaço, no que se referia às características e qualidades do sítio natural, localizações no espaço intra-urbano, acessibilidade e mobilidade, amenidades, custos de deslocamento e lucros. As aberturas espaciais produzidas, os espaços livres, as características da acessibilidade e mobilidade e do uso do solo assumiram papéis importantes no desenvolvimento do percurso.

Os bairros novos produzidos, a partir da década de 1940, em cujo período os loteamentos foram comercializados, desenvolveram-se e consolidaram-se entre as décadas de 1950 e de 1970 (TABELA IV.3). Os espaços foram produzidos através da construção dos seguintes bairros: Expedicionários, território contíguo ao bairro da Torre, a leste; Jardim Treze de Maio, ao norte da avenida Eptácio Pessoa; Vila dos Oficiais do Primeiro Grupamento de Engenharia; Bairro dos Estados; Tambauzinho; Miramar e Manaíra, na direção leste da cidade (FIG.IV.26). O bairro do Cabo Branco também consolidou-se no cenário dos bairros novos da cidade. Foram financiados por Institutos como o IAPI, IAPC, IPASE, Caixa Econômica Federal e Montepio para atender igualmente à demanda de uma classe média, então em expansão, constituída por funcionários públicos e comerciantes. Nos bairros dos Expedicionários e de Jaguaribe localizavam-se dois dos conjuntos habitacionais de maior porte, construídos na década de 1950, com 230 e 150 unidades respectivamente (Lavieri e Lavieri,1992), contribuindo para expansão da cidade, em

direção a esses locais. Nos anos 1950, a população de maior poder aquisitivo da cidade instalou-se no platô que levava à praia, formando o bairro de Miramar e consolidando um *percurso social*, centro–periferia de amenidades, coincidente com o percurso da avenida Epitácio Pessoa. A praia tornava-se o principal lazer da população, nos finais de semana.

Tabela IV.3 – Bairros novos

| Bairro | Área (Ha) | População | Densidade (Hab/ha) | No. Prédios | Prédios/Ha |
|----------------------------|--------------|---------------|--------------------|---------------|-------------|
| Expedicion/ Tambauzinho | 152 | 10.020 | 65 | 2.039 | 13,4 |
| Bairro Estados | 210 | 15.560 | 74 | 3.043 | 14,5 |
| Miramar | 170 | 6.740 | 40 | 1.695 | 9,8 |
| Manáira/ Tambaú | 380 | 12.150 | 32 | 3.316 | 8,7 |
| Cabo Branco | 163 | 3.650 | 22 | 1.902 | 11,6 |
| TOTAL | 1.075 | 48.120 | 46,6 | 11.995 | 11,6 |

Fonte: Rodriguez e Droulers (1981) e PMJP-PB; URBAN (1979).

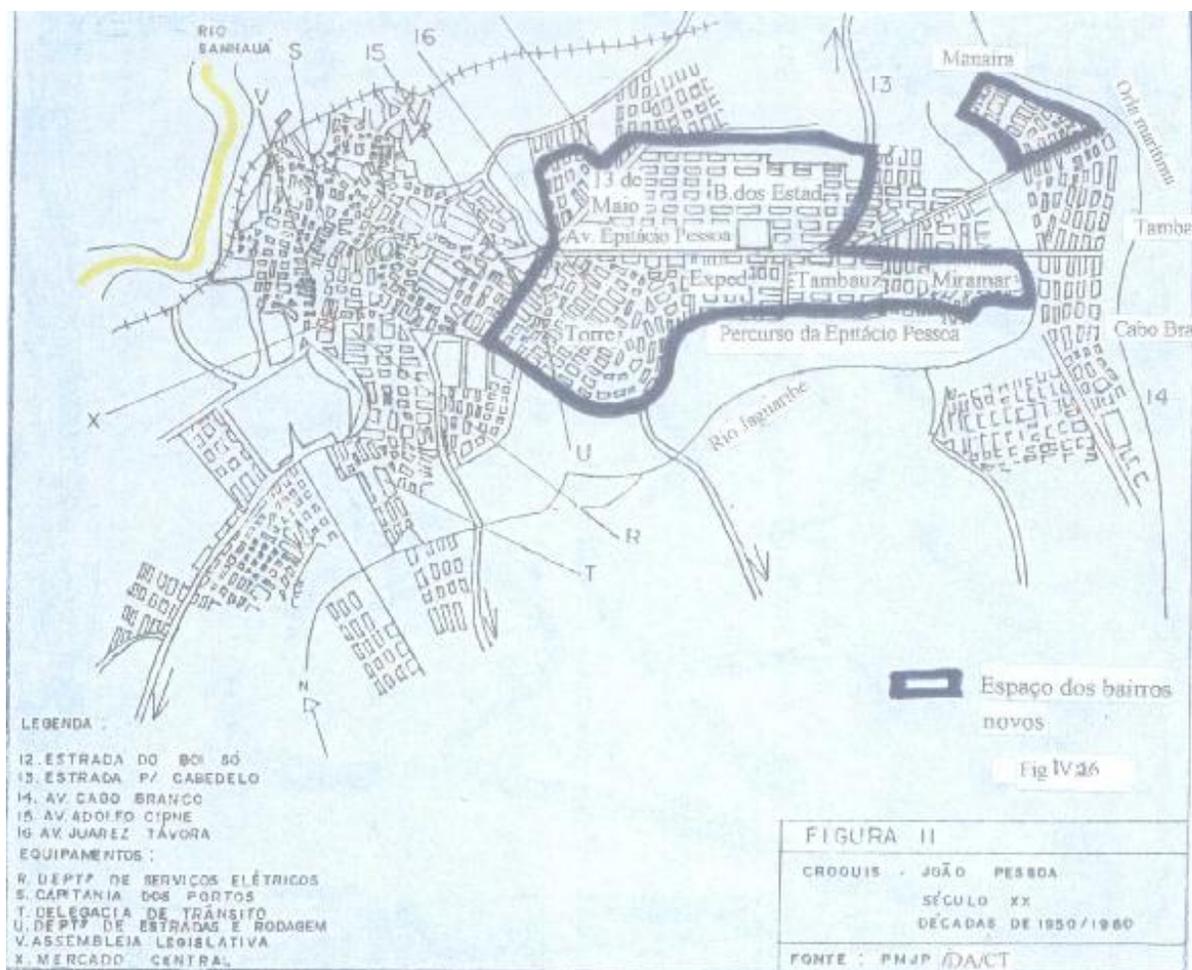


FIGURA IV. 26: Espaço dos Bairros Novos

A expansão dos bairros novos obedeceu a um ritmo acelerado, estendendo-se sobre as superfícies planas de tabuleiros, cobrindo também a planície litorânea, situada entre a falésia morta e a praia. A planície apresenta-se, em Tambaú, com aproximadamente 1,5 Km de largura, atingindo as proximidades da praia do Bessa, ao norte, a cerca de 3 Km. Esses territórios apresentavam ainda baixas densidades demográficas (46,6 hab./ha) mas, 60% das áreas urbanizadas do setor já abrigavam 32% da população da cidade (PMJP-PB/URBAN, Dados/1979-1983).

A chegada da urbanização à orla marítima deveu-se também à influência do que acontecia na cidade do Rio de Janeiro, com a conseqüente reprodução da cultura da praia e do veraneio. A ocupação do platô que levava à praia, pela população de maior poder

aquisitivo, produzindo especialmente o bairro de Miramar, formou novo espaço de transição e de sustentação à ocupação definitiva da orla marítima.

O processo de crescimento e os bairros novos do percurso mantiveram a lógica histórica de segregação sócio-espacial, mas levaram também a uma certa separação funcional entre os usos do solo urbano, com o comércio e os serviços predominantemente no centro e o uso residencial deslocando-se progressivamente nas direções leste e norte da cidade. Esses fatos apontavam para a dinâmica espaço-temporal da segregação, com o deslocamento e concentração da classe social mais favorecida, em direção aos espaços amenos e bem localizados da cidade.

O processo de ocupação da orla marítima prosseguiu, de forma mais intensiva, na praia de Tambaú, estendendo-se para as áreas do Cabo Branco, ao sul da avenida Epitácio Pessoa, sob influência dos bairros novos. De 1930 a 1970, o processo de produção territorial deixou vazios urbanos, entre os espaços contíguos ao centro e o território de Tambaú e adjacências. A construção do espaço deu-se por saltos, na direção leste, dada a forte atração (antecipadora) exercida pelas áreas de faixa litorânea, destacando a linha de movimento do percurso (FIG.IV.27 e IV.28). As populações de maior poder aquisitivo continuaram o processo ininterrupto de ocupação permanente da orla marítima.

A mancha de expansão representada pelos espaços da Torre, dos Expedicionários, do Bairro dos Estados e de Tambaú representou uma das principais linhas de crescimento da cidade. No início da década de 1950, a cidade mais que duplicou sua área bruta, já que, em 1920, a sua área era de 528 ha, passando a 1145 ha naquela década, quando ocorreu igualmente um considerável aumento da população, de cerca de 34000 habitantes, em 1920, para cerca de 98000 habitantes, em 1950, com um incremento de 188% (Censos Demográficos-IBGE). Em 1979, a área ocupada pelos bairros novos (aproximadamente 1100 ha), representava cerca de 22% da área urbana bruta da cidade de João Pessoa (4920 ha) e aproximadamente 60% do espaço definido pelo percurso, construído até a década de 1980.

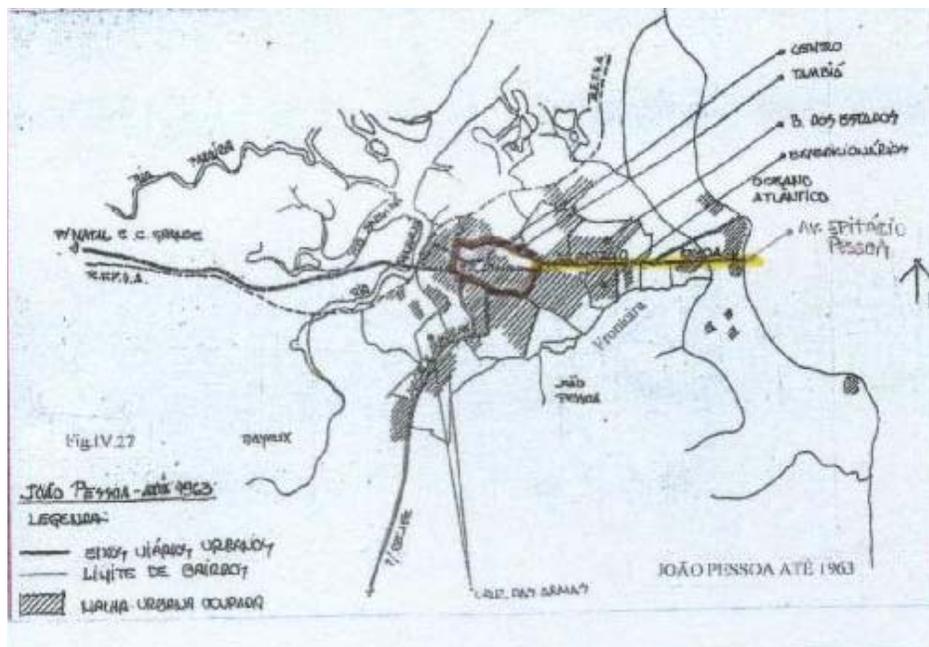


FIGURA IV. 27: Cidade de João Pessoa até 1963.

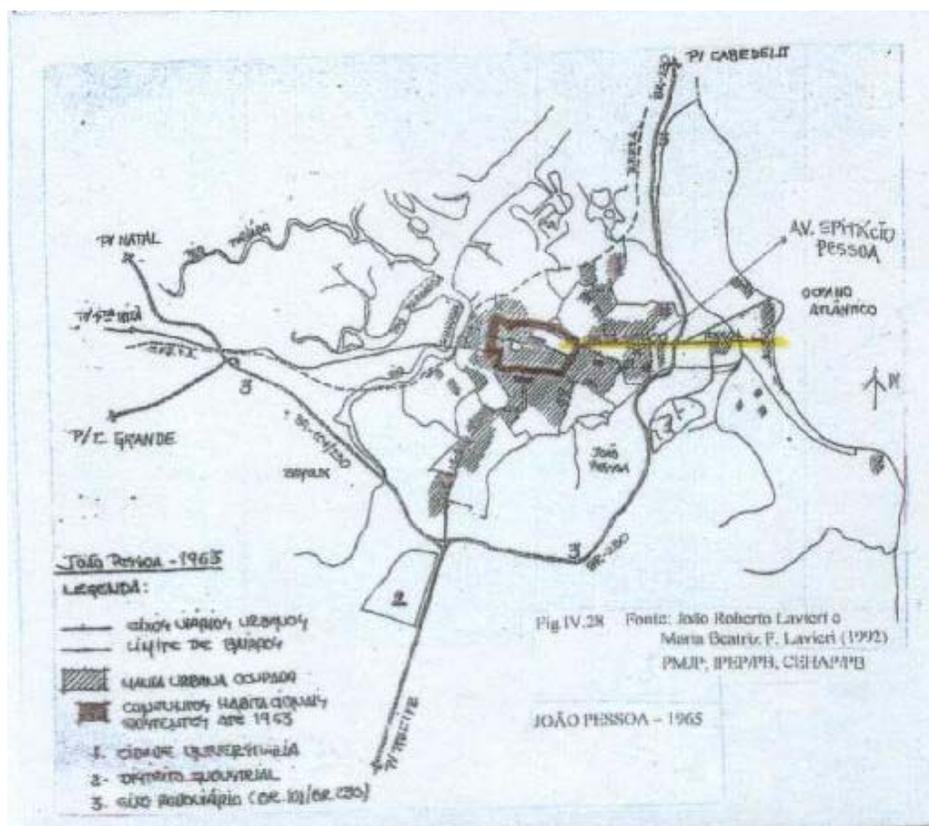


FIGURA IV. 28: Cidade de João Pessoa - 1963

A linha de força direcionou a expansão tanto para o leste quanto para o norte da cidade, com a ocupação do território de Manaíra e, para o sul, com a ocupação das faixas litorâneas do território do Cabo Branco, contribuindo para a formação da moldura espacial. Até a década de 1970, uma parte das habitações era utilizada para o veraneio, mas, o processo de transformação do uso do solo continuou no percurso, com a progressiva passagem daquelas habitações para a categoria de uso permanente. Isto se deu face às melhorias na acessibilidade e na mobilidade, relacionadas às vantagens da localização dos espaços (proximidade do centro principal e da orla marítima) e face às transformações urbanas seletivas, progressivamente oferecidas pelos territórios produzidos. As características do sítio natural articularam-se com a dinâmica, influenciando no processo de expansão urbana e na constituição da moldura espacial definida pelo percurso.

IV.2.4 – A implantação de infra-estruturas e serviços urbanos

A componente política continuou a ser um importante aspecto do percurso. Mesmo de forma menos acelerada, o projeto de remodelar a cidade tinha continuado, na década de 1940, na interventoria de Ruy Carneiro (1940-1945) e sob influência de cenários nacionais, repercutindo nos anos seguintes. Um fato particular é digno de nota pois, no pensamento de Ruy Carneiro, a cidade não necessitava apenas ser embelezada para ser considerada moderna, mas também era necessário se investir em transportes para escoamento de mercadorias, contribuindo na lógica do percurso, participando e favorecendo a economia. Dizia Ruy Carneiro, citado em Farias (1997), a partir da Imprensa Oficial (1942): “(...) A Diretoria de Viação e Obras Públicas não se atribue apenas a incumbência de embelezar as cidades, arquitetonicamente, mas também a se contribuir para o soerguimento econômico do Estado, fazendo com que os minérios e produtos agropecuários ou industrializados se escoem das zonas produtoras por meio de rodovias, cuja orientação está afeta a mesma repartição (...)”. Assim, nesse período, as obras públicas da cidade também voltaram-se para a abertura de estradas, que fizessem a ligação da Capital com as cidades próximas.

Uma das estradas ligou a cidade de João Pessoa a Cabedelo. O projeto já era previsto por Nestor Figueiredo quando iniciou o Plano de Urbanização da Capital e da Vila de Cabedelo de então, e a construção foi iniciada e concluída no ano de 1942⁸⁰. A estrada

⁸⁰ Relatório de Atividades apresentado ao Presidente da República, 1942; In Farias, 1997.

João Pessoa – Cabedelo foi tanto um importante elemento morfológico quanto um elemento de sustentação e de referência na dinâmica espacial do percurso da avenida Eptácio Pessoa, nos espaços ao norte. A importância dessa obra, no espaço urbano, foi percebida por Ruy Carneiro: “(...) Dada a importância dessa artéria, decidi empreender a sua reconstrução, dando-lhe características de resistência e estabilidade capazes de transformá-la num tipo de estrada de primeira categoria” (Imprensa Oficial,1942;In Farias,1997).

Considerando a região Nordeste, Manoel C. de Andrade (1973) afirmava que: “(...) Após 1930, o desenvolvimento de uma política rodoviária com certa agressividade, modificaria as direções dos fluxos de mercadorias e de pessoas, encurtaria as distâncias, daria origem a nós de tráfego e traria fortes transformações no sistema de relacionamento das várias cidades do NE. (...)” A “política de estradas” (Rodríguez,1980) tornava possível uma circulação mais ampla de pessoas e de mercadorias, produzindo efeitos no espaço da cidade de João Pessoa, a partir de meados da década de 1940.

Nos anos 1950, com a crescente acumulação do capital industrial, observou-se o aprofundamento da divisão social do trabalho no Brasil, provocando uma maior demanda por infra-estrutura e serviços, relacionada ao acelerado processo de urbanização. Os fatos rebateram-se, em grande medida, no percurso da avenida Eptácio Pessoa, que participou de forma importante no aumento de cerca de 117% da área urbana registrada, em 1950, em relação à área existente no ano de 1920. O período testemunhou a ampliação da oferta de infra-estrutura e serviços urbanos, face às novas demandas, notadamente durante a década de 1960, sustentando e consolidando a evolução do percurso. No que diz respeito ao abastecimento de água, houve aumento de 5000 m³, em 1930, para cerca de 11000 m³, na década de 1950. Em instalações elétricas domiciliares e iluminação pública, a quantidade de watts mais que duplicou, de 2280 kwh, na década de 1930, para 5550 kwh, na década de 1950.⁸¹

O processo de crescimento urbano e a segregação relacionaram-se, dessa forma, com a trajetória política da época. O governador do Estado José Américo de Almeida (1951-1956) e o prefeito da cidade de João Pessoa, Luiz de Oliveira Lima (1951-1955), realizaram ações no espaço intra-urbano, que efetivamente impulsionaram a ampliação da

⁸¹ Dados extraídos dos Capítulos de História da Paraíba. José Américo de Almeida. As principais obras de um dos maiores governadores paraibanos. Org. José Octávio de Arruda Mello. Campina Grande, Sec. de Educação. O Norte, 1997;p.321;In Farias,1997.

urbanização da cidade, com as obras de infra-estrutura, tendo como uma das bases principais a avenida Eptácio Pessoa. O fato de José Américo ter ocupado o cargo de Ministro de Viação e Obras, nos anos de 1953 e 1954, durante o seu mandato de governador, dava-lhe trânsito político junto ao Governo Federal e garantia recursos para a Paraíba. Foi nesse período que, segundo o historiador José Octávio (1990), “(...) a Paraíba alcançou seu zênite de equilíbrio econômico - financeiro (...)”.

O período apresentou a continuidade da expansão das atividades comerciais e de serviços, do núcleo histórico central nas direções leste e sul da cidade, contribuindo para definição da área central da cidade. Articulado ao aumento da oferta de infra-estrutura e serviços, o processo fez acelerar e ampliar a dinâmica de deslocamento social no espaço, que já vinha ocorrendo desde meados do século XIX até princípios do século XX, com repercussões na estrutura urbana e na ampliação da cidade. Dentre outras, a ocupação intensificou-se, no âmbito do percurso, nas avenidas Getúlio Vargas, Coremas, Maximiano Figueiredo e Eptácio Pessoa (a partir de 1953). O calçamento da avenida Eptácio Pessoa e a melhor situação em termos de infra-estrutura e equipamentos, favoreceram a ocupação e a progressiva fixação das camadas de mais alta renda nas faixas litorâneas (Miramar, Tambaú e Cabo Branco). Quanto ao processo de ocupação da avenida Eptácio Pessoa, dizia Aguiar (1993): “(...) Nessa artéria construíram-se as mansões de bom gosto, no alvorecer dos anos 1960. Ficou conhecida pela preferência que os ricos passaram a lhe dar. Residir na avenida Eptácio Pessoa tornou-se, na época, símbolo de elevado status social. (...)”.

Outras ruas do percurso foram pavimentadas no estágio, como as avenidas Dom Pedro I, Almirante Barroso, Maximiano Figueiredo e Tabajaras, que liga a avenida Getúlio Vargas ao bairro de Tambiá. Nessas ruas e áreas adjacentes do percurso também realizaram-se obras de saneamento, que elevaram os índices de urbanização da cidade.

O quadro contribuiu tanto para o crescimento quanto para a facilitação e intensificação da especulação fundiária, quando as ações governamentais participavam da lógica seletiva do percurso. Nessa lógica, os proprietários de terras atuaram no sentido de obter a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tivessem o uso que fosse o mais remunerador possível, especialmente o uso residencial ou o uso comercial de alto *status*, como ocorreu no percurso, primeiramente com as residências das elites e posteriormente com o eixo de comércio e serviços seletivo.

A renda, segundo Harvey (1980), funciona como um artifício racional que seleciona usos do solo em localizações, presumindo-se que usualmente se dê por meio de lances competitivos. O conceito de rentabilidade, nas teorias de uso do solo urbano, foi colocado, por exemplo, nas formulações de Alonso (1967) e emergiu também na forma de preços supostos do solo e recursos, nas versões introdutórias de outras teorias de localização. Lefebvre (1974), Lipietz (1976), Lojkin (1981) e Villaça (1998) também abordaram as questões sociais da produção, do uso, da localização e do valor do solo urbano. Alonso (1967) escreveu que “foi reconhecido há muito que as teorias de renda e de localização são gêmeas, mas as ligações são artificiosas”, supondo articulações entre trajetórias econômicas e político-culturais subjacentes, o solo e a expansão urbana. Os aspectos da renda, da localização e das suas articulações e impactos são visíveis na evolução do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Todos os atores, no cenário do uso e ocupação do solo urbano, são afetados pela questão da renda, em qualquer estágio da evolução urbana, provendo um padrão em termos de que todos os atores devem medir suas aspirações, no alcance de seus objetivos diversificados. Assim, as diversas atividades e redes sociais surgem coordenadas no mercado do solo e da propriedade para produzir padrões de uso do solo.

IV.2.5 - Valor mercadológico da localização espacial urbana

As questões abordadas trouxeram pontos acerca do processo de construção do espaço no percurso, colocando que “a terra urbana não é um dom gratuito da natureza” (Villaça,1998) e que por isso tem valor e é possível controlar e direcionar a sua oferta, com base em certas lógicas ou diretrizes estruturais. Como produto do trabalho social, o espaço relacionado ao percurso foi produzido dentro de determinadas diretrizes, relacionadas a questões da acessibilidade, da mobilidade e da localização intra-urbana (ocupação e uso do solo). Nessa perspectiva, a terra urbana é mais do que base material e apoio físico-espacial. Lefebvre (1974) estudou o processo de produção do (valor) **espaço**, distinguindo-o de sua matéria-prima, o **solo**, no conceito fundiário antigo. Nesse particular, reforça-se o reconhecimento de um certo papel do espaço, no processo de evolução e constituição da forma da cidade. O espaço atua a partir das propriedades territoriais intra-urbanas, evidenciadas especialmente na ocupação e na acessibilidade, definindo padrões de crescimento urbano e barreiras, sob a influência do valor da localização. As forças que

levaram à produção do percurso da avenida Epitácio Pessoa mostraram a tentativa do capital de produzir e transformar as localizações territoriais em mercadorias urbanas.

No percurso, houve a intenção de converter terras rurais em terras urbanas, com base nos diferenciais de renda, havendo o interesse subjacente de produzir um estágio de crescimento no espaço da cidade, na medida em que a terra urbana podia ser mais valorizada do que as situadas no meio rural. Isto significa que aqueles proprietários estiveram, em grande medida, interessados no valor de troca da terra e não no seu valor de uso, contribuindo na especulação, na formação de vazios urbanos e no incremento da extensão da cidade.

O poder dos proprietários fundiários, muitos deles também integrantes da administração pública, exerceu pressão junto ao Estado, especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de aplicação de recursos, assim como na definição de diretrizes urbanísticas. Dessa forma, o investimento público em infra-estrutura, especialmente a viária, foi um investimento seletivo, que não beneficiou todos os proprietários imobiliários igualmente, mas aqueles com mais poder e melhor localizados, onde os investimentos poderiam ser vistos e gerar retornos políticos ou retornarem através de impostos. A dinâmica favoreceu o processo de segregação das classes sociais mais abastadas, contribuindo na formação de uma barreira física e social e na formação da moldura espacial do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

IV.2.6 – O sonho desenvolvimentista

Na metade da década de 1950, a cidade tomou impulso no aspecto cultural, com a criação da Universidade da Paraíba, posteriormente Universidade Federal da Paraíba, no âmbito de um processo planejado de especialização do espaço, que participou da seletividade espacial. O Campus Universitário, localizado nas proximidades do anel rodoviário, representou a primeira atividade urbana permanente da cidade situada a sudeste, além da barreira do vale do rio Jaguaribe, influenciando sobre a trajetória social do percurso. À época, o acesso à Universidade, que teve seu campus edificado no local onde funcionava a granja São Rafael, dava-se pelo bairro de Miramar, no percurso da avenida Epitácio Pessoa. As únicas ligações da Instituição com o restante da malha urbana se

davam por esse bairro e pela avenida Epitácio Pessoa, constituindo um elemento relevante de reforço à tendência de crescimento da cidade, em direção à orla marítima.

No período, assistiu-se à construção da “calçadinha” de Tambaú, em uma extensão de mais de 1000 metros, continuando-se a pavimentação da antiga avenida Beira-Mar, atualmente denominada avenida Alm. Tamandaré, que tinha sido iniciada por José Américo de Almeida. Na segunda metade da década de 1950, o estágio de crescimento registrou a implantação da rede de abastecimento de água dos bairros da Torre, Tambaú e Manaíra, desenvolvendo-se os sistemas urbanos e consolidando uma base física, que favoreceu a ocupação e a valorização do solo urbano, contribuindo para o desenvolvimento estrutural do percurso. Por essa época, o paisagista Burle Marx veio a João Pessoa com o objetivo de realizar um planejamento paisagístico para a praça da Independência, cujo intuito era dar harmonia à área. Esse fato indicou o gradativo aumento da importância espacial e social dada ao percurso, assim como a importância de seus pontos nodais referenciais, que funcionavam como focos estratégicos, nos quais podia-se adentrar e circular. Na verdade, pode-se dizer que a avenida Epitácio Pessoa tornou-se igualmente um ponto nodal e estratégico, em relação à cidade como um todo, articulada à questão desenvolvimentista.

A década de 1950 e os primeiros anos da década de 1960 inseriram-se no quadro do “sonho desenvolvimentista”. Foi no período de 1958 a 1960, que a Paraíba experimentou essa perspectiva, ditada pelo Governo Federal, que se utilizava também do ideário da arquitetura moderna brasileira, como elemento participante da construção da nova imagem da cidade. Espaços de João Pessoa, e marcadamente o percurso da avenida Epitácio Pessoa, também foram se definindo e desenvolvendo dentro de princípios da arquitetura moderna. Esses foram tempos que impulsionaram o crescimento urbano e a produção arquitetônica aumentou na mesma proporção. Um dos espaços onde se realizou um considerável número de construções com inspiração modernista, no cenário de uma certa euforia causada por Brasília e pela arquitetura moderna, foram aqueles do percurso, articulando-se com a rota seletiva. Em 1959, foi construída a nova sede do Clube Cabo Branco, no bairro de Miramar, sendo o projeto de autoria do arquiteto Acácio Gil Borsoi; logo depois foi encomendado, ao mesmo arquiteto, o projeto do Iate Clube da Paraíba (1960), que foi construído na praia do Bessa, contribuindo para o processo de ocupação desse território. Os edifícios da antiga Reitoria, atualmente ligado à Previdência Social, na avenida Getúlio

Vargas, e do Serviço Social do Comércio (SESC), na avenida Desembargador Souto Maior, assim como a sede do Clube Astrea, em Tambiá, também foram projetados, seguindo influência da linguagem modernista. Deve-se considerar a arquitetura modernista do edifício do Liceu Paraibano, na avenida Getúlio Vargas, e várias outras residências modernistas, ao longo do percurso.

Dois dos elementos fundamentais da cena urbana, na escala da rua, são constituídos pelas edificações e pela estrutura da propriedade urbana (Rossi,1998). Brasília, que influenciou o quadro urbano de João Pessoa e de outras cidades brasileiras, como exemplo de arquitetura e urbanismo moderno, procurava deixar para trás os traçados e edificações tradicionais e assumir um aspecto avançado e moderno, relacionado a desenvolvimento. Brasília, enquanto projeto urbanístico, estava ligada à modernidade e, na concepção de seus projetistas, realizava-se um projeto igualitário, ou seja, uma cidade que surgia, em tese, inteiramente pública e mostrava um novo tipo de domínio público.

As ocorrências modernistas do percurso da avenida Eptácio Pessoa prestaram-se à construção de referenciais urbanos importantes, relacionados a espaços públicos, aos atendimentos das linguagens estética e cultural urbana e igualmente aos desejos das elites. Confundindo-se com os ideais de progresso, de mudança e de modernidade, que se rebatiam justamente no percurso, aquelas ocorrências serviram de elementos de sustentação, face à lógica evolutiva seletiva do percurso. Influenciando todo o Brasil, o projeto modernista de Brasília afetou mais a dimensão estética do que a dimensão ideológica, fato de certo modo coincidente com os eventos do percurso, que explicam a associação com a lógica de produção e apropriação dos espaços urbanos.

Por um lado, o desenvolvimento da relação percurso–evolução urbana dava-se para que se pudesse acompanhar o progresso, o desenvolvimento do mundo moderno e de novas formas de localização residencial, a exemplo das orlas marítimas. Por outro lado, o percurso não desenvolveu uma concepção sócio-espacial igualitária na cidade, inteiramente pública e um novo tipo de domínio público, face à sua lógica seletiva, setorizante e formadora de barreiras sócio-espaciais.

Mesmo permeado por ocorrências modernistas e contribuindo para a seletividade espacial, o percurso não negou seus espaços livres, da forma que fora colocado, por exemplo, no pré-requisito da “morte da rua” (Holston,1993), preconizado pelo pensamento

modernista. Ao criticar as cidades e a sociedade que o capitalismo criou, a arquitetura moderna considerou a eliminação da rua um pré-requisito para a organização urbana moderna.⁸² A arquitetura moderna atacou a rua porque esta constitui uma organização arquitetônica dos âmbitos privado e público da vida social, sendo ao mesmo tempo um tipo específico de lugar e um âmbito da vida pública, que o modernismo buscou superar (Holston,1993).⁸³ A este respeito, como apontou Castex (1977), quando se referiu especificamente à proposta da “*unité d’habitation*”, a rua se transformou em simples corredor e o corredor (dos edifícios) fez as vezes de rua, onde os espaços abertos dos assentamentos se esvaziam. Nesse quadro, não são mais valores culturais ou históricos do espaço urbano que contam, como elementos que essencialmente qualificam esses lugares, mas valores naturais como sol, ventos, verdor. Ao contrário, a despeito dos conflitos urbanos verificados, o percurso da avenida Eptácio Pessoa colocou os espaços livres públicos e edificados como elementos relevantes, referenciais e reestruturadores do espaço urbano, como história urbana. Dessa maneira, contribuiu decisivamente na construção referencial de um sistema de espaços públicos, que as ruas e praças instituíram no percurso, contribuindo na vida social e cultural da cidade. A rua não é apenas um lugar onde podem ocorrer tipos de atividade. Também corporifica um princípio de ordem arquitetônica, mediante o qual a esfera pública da vida civil é ao mesmo tempo representada e constituída.

Em todos os estágios do percurso a rua foi um elemento morfológico básico, constituindo o contexto arquitetônico da vida pública, fora do âmbito doméstico, associada a “desenvolvimentismo”. Na forma pré-industrial, o contexto definiu-se pelo contraste entre o sistema de espaços públicos, oferecido pelas ruas, largos e praças e o sistema de edificações oficiais e residenciais particulares. A fase posterior prestou-se ao redimensionamento e à re-hierarquização dos espaços, que conduziram à uma reestruturação urbana. A ordenação da rua entre o espaço público e o espaço privado, e a própria relação entre esses dois espaços, com suas conseqüências para a vida social e cultural da cidade, foi um fato presente no percurso. O estágio de crescimento foi permeado tanto por trajetórias da tradição, com fluxos impostos que vinham do topo para a base

⁸² Le Corbusier proclamou a morte da rua em um artigo publicado inicialmente no jornal sindicalista francês *L’Intransigeant* em 1929.

⁸³ Segundo Holston (1993), a organização arquitetônica desse âmbito estrutura toda a paisagem urbana por meio de um contraste entre o espaço público e o edifício privado. Dando forma a esse contraste, a rua incorpora o conceito do público, definido em contraste com o privado.

social, quanto por influências desenvolvimentistas e modernistas. O percurso foi o caminho que permitiu a leitura da cidade de João Pessoa, incluída no rol das cidades ditas modernas.

IV.2.7 – O modelo americano

Com o término da II Guerra Mundial, os Estados Unidos alcançaram posição de potência hegemônica no cenário internacional. No Brasil, embora setores da sociedade discutissem e se posicionassem a favor da cultura nacional, os fluxos *americanizadores*, vistos como modernos e progressistas, iam permeando, cada vez mais, a vida do país. João Pessoa, mesmo guardando características e costumes ligados à tradição rural e patriarcal, não viu afetada a sua lógica de desenvolvimento urbano.

Em 1924, circulavam cerca de 175 veículos, na cidade de João Pessoa.⁸⁴ Nas décadas de 1940 e de 1950, com os melhoramentos físicos ocorridos nas ruas, segundo relatórios oficiais da época, os automóveis começaram a transitar com maior intensidade no espaço urbano, atendendo a elite motorizada, com a decadência, até certo ponto provocada, do bonde. O percurso, que se articulou fortemente com o bonde, no processo de crescimento da cidade, agora, sob influência da expansão da indústria automobilística nacional e do modelo rodoviário urbano, sepultava em definitivo a modalidade de transporte sobre trilhos, articulando-se com aspectos simbólicos e a cultura automobilística-rodoviária de crescimento, com os ônibus e os automóveis.

O pensamento modernizante e desenvolvimentista voltou a atenção predominantemente para o modelo rodoviário e automobilístico de expansão urbana, que influenciou, em grande medida, o percurso da avenida Epitácio Pessoa, deixando paulatinamente para trás o transporte sobre trilhos. Apesar das mudanças no modelo de transporte, os espaços ao sul e aqueles que se distanciavam em relação ao centro da cidade e ao percurso da avenida Epitácio Pessoa permaneceram com o transporte a tração animal, atendendo aos menos abastados e mostrando igualmente a influência dessas mudanças na seletividade do espaço intra-urbano e na segregação. A consolidação do percurso contribuiu

⁸⁴ Relatório final da gestão do prefeito Guedes Pereira (1920 – 1924). O primeiro automóvel surgiu na Capital no ano de 1909. No decorrer da década de 1910, outros automóveis apareceram, alguns não resistindo às ladeiras mal calçadas da cidade, logo enfraqueciam e quebravam. O primeiro governador-presidente de Estado que adquiriu um carro para o palácio foi Camilo de Holanda, em 1916; no período ainda transitavam cerca de 173 carroças (Farias,1997;p.127). Na década de 1920, os automóveis eram vistos com maior frequência, marcando certa presença no espaço urbano.

para o processo de internacionalização e de massificação de novas culturas urbanas, destacando-se as novas práticas dos atores sociais. Influuiu igualmente na geração de importantes interfaces rodoviário-urbanas, no que tange a dinâmica de elementos morfológicos.

As décadas de 1950 e 1960 assistiram à criação do Campus da Universidade Federal da Paraíba, a sudeste, e à implantação do Distrito Industrial, ao sul, fora da malha urbana da época, gerando bolsões vazios e contribuindo para a especialização, seleção e especulação imobiliária na cidade, relacionadas à segregação. A criação do BNH induziu à consolidação dos vetores de expansão sul e sudeste de João Pessoa, com produção de conjuntos habitacionais para baixa renda. Estes conjuntos produziram anéis sucessivos, ao longo do tempo, abrigando colchas de retalhos de assentamentos urbanos, apoiados em eixos de acesso rádio-concêntricos. A relação daqueles vetores com a dinâmica social mostrou-se conflituosa pelas características do sítio natural, pelo modo de produção do espaço e pelas distâncias físicas e sociais produzidas. Os espaços incrementaram e consolidaram a setorização da cidade, viabilizando a dinâmica das redes sociais dominantes do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Como produto desse cenário, as categorias espaciais tamanho e dispersão destacaram aspectos da acessibilidade, da mobilidade e da segregação, acentuando questões do modelo automobilístico-rodoviário de expansão urbana.

O modelo automobilístico-rodoviário, relacionado à macroacessibilidade espacial⁸⁵ e influenciando na microacessibilidade⁸⁶ e na mobilidade urbana⁸⁷, contribuiu para o aumento da extensão e assim para o incremento das distâncias intra-urbanas, a partir do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Dessa forma, o avanço do percurso influenciou no aumento considerável do tamanho da cidade, com a expansão nas direções leste e norte, contribuindo para ocupação das praias de Manaíra, Bessa e Poço, esta localizada no município de

⁸⁵ A noção de macroacessibilidade sugerida por Eduardo A Vasconcellos (1991), é derivada do conceito de acessibilidade de Collin Buchanan (1963), e diz respeito à maior ou menor facilidade de acesso potencial ao espaço urbano como um todo. Um nível elevado de macroacessibilidade, proporciona às pessoas e mercadorias acesso real a todo espaço urbano. Esta boa condição implica em alta disponibilidade de dois equipamentos: vias e modos de transporte.

⁸⁶ Em decorrência da macroacessibilidade, podemos falar de microacessibilidade, que refere-se basicamente à maior ou menor facilidade de atingir o destino e de ter acesso direto ao meio de transporte desejado. Para os usuários do transporte público, refere-se à proximidade dos pontos de acesso do seu local de moradia, trabalho, etc.

⁸⁷ A mobilidade é um dos índices que melhor ilustram o estado da cidade no que diz respeito a aspectos de acessibilidade e de fluidez na circulação urbana.

Cabedelo, acessíveis também pelo anel rodoviário federal, implantado no quadro de investimentos públicos supralocais da década de 1960.⁸⁸

IV.2.8 – Os anos 1960

Apesar das modificações introduzidas nos anos 1950, no início dos anos 1960, João Pessoa ainda mostrava uma configuração relativamente compacta, distribuindo-se em torno da Área Central, ao longo da avenida Cruz das Armas, ao sul, e especialmente ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

No período foram confirmados, ao longo do percurso, os marcos de redefinição do espaço intra-urbano que, num processo contínuo, delinearão-se em fins do século XIX e, mais claramente, nas primeiras três décadas do século XX. Na década de 1960, o percurso colocou-se como diretriz básica dinamizadora da ampliação do processo de expansão radial da cidade, como um dos principais eixos históricos de crescimento urbano.⁸⁹ O estágio de crescimento, as características restritivas do sítio natural, a noroeste e a sudeste do percurso, e as peculiaridades morfológicas da cidade acentuaram a expansão do percurso, através das áreas menos acidentadas, em direção à praia. Por essa época, a Área Central da cidade e espaços adjacentes, constituídos pelos bairros novos, num raio de cerca de 3,5km, a partir da Lagoa, apresentavam-se como objeto social fabricado predominante do espaço. A geografia de linhas de crescimento, descrita pelo movimento de expansão urbana radial, incrementou a periferização e a segregação na cidade, marcando a setorização e destacando os percursos como elementos referenciais da produção territorial.

A partir de 1963, assistiu-se a operações baseadas em ações políticas no espaço da cidade, com os órgãos federais em João Pessoa, marcando momento importante de reestruturação urbana e consolidação do estágio de crescimento. No período, ocorreu a expansão das linhas radiais de crescimento e implantação do anel rodoviário urbano de João Pessoa, composto pelas BR-101 e BR-230, juntamente com o processo planejado de

⁸⁸ O anel rodoviário foi aberto e concluído na primeira e na segunda metade dos anos 1960 respectivamente.

⁸⁹ O outro braço de crescimento desenvolveu-se na linha de ligação com Recife ao sul da cidade, pela avenida Cruz das Armas. Este corredor que foi se formando como apoio rodoviário à ligação com a cidade vizinha, apresenta hoje, uma relativa inércia urbana, no que se refere ao ambiente construído. Correspondeu a um eixo viário essencialmente comercial e de serviços, gerando no seu prolongamento nucleações residenciais de baixa renda.

especialização de áreas urbanas (Distrito Industrial e Campus Universitário), que contribuiu no modo de ocupação e na segregação urbana.

As intervenções públicas de caráter nacional alargaram os horizontes da cidade, juntamente à lógica do percurso da avenida Eptácio Pessoa, como efeito de uma política ampla de integração nacional e de conformação de um sistema rodoviário. Viu-se com os eventos um momento significativo de reestruturação urbana da cidade, baseado nas relações da acessibilidade e da mobilidade com o uso do solo. Nesse cenário, a implantação do anel rodoviário de João Pessoa, em 1963, deu sustentação material ao ideário político modernizante, ao crescimento da cidade e também ao desenvolvimento do percurso. A pavimentação das BR-101 e BR-230, definindo o anel rodoviário, constituiu caminho tanto à expansão para o sul e para o leste quanto para espaços ao norte da avenida Eptácio Pessoa, oferecendo alternativas de acesso. Apresentando características intra-urbanas, o anel rodoviário contribuiu para a lógica evolutiva e para as diretrizes estruturais do percurso, ampliando a dinâmica de seu desenvolvimento, na direção norte.

Com impactos na acessibilidade, na mobilidade e na produção do espaço urbano, as obras rodoviárias favoreceram um processo de conurbação urbana, com a constituição do espaço da Grande João Pessoa (João Pessoa, Bayeux, Santa Rita e Cabedelo), relacionando-se com o percurso da avenida Eptácio Pessoa, através da rodovia BR-230, nos trechos em que esta artéria atravessa os conjuntos Pedro Gondim, Brisamar e Jardim Luna e o conjunto João Agripino, ao norte da avenida Eptácio Pessoa, em direção ao município de Cabedelo (FIG.IV.29).

A conurbação e a BR-230 estabeleceram importante interface rodoviária-urbana com a ocupação da cidade. Face à localização, configuração e lógica evolutiva do percurso, a rodovia contribuiu no padrão de apropriação social do espaço de João Pessoa, favorecendo uma dinâmica espaço-temporal de segregação e a formação de redes geográficas de apropriação diferenciada de seus espaços, ao sul e a leste. Mesmo posicionando-se transversalmente à direção do percurso, oferecendo alternativas de acesso tanto às áreas ao norte/leste quanto às áreas ao sul/sudeste da cidade, o anel rodoviário teve o papel de funcionar como elemento morfológico de apoio ao percurso, especialmente no tocante ao crescimento urbano, em direção aos espaços e faixas litorâneas ao norte. Constituiu-se em elemento do processo de reestruturação e de redefinição do desenho da

cidade, ampliando a escala e os impactos provenientes das relações percurso-evolução urbana e da segregação.



FIGURA IV. 29: Avenida Epitácio Pessoa e BR 230.

A implantação do anel rodoviário e as interfaces rodoviário-urbanas desencadearam tanto um processo de combinação com a lógica de segregação e de produção e apropriação diferenciada do espaço quanto geraram conflitos, relacionados a questões políticas, de

planejamento e de acessibilidade, mobilidade e uso do solo.⁹⁰ A propósito do planejamento, os conflitos biunívocos entre os domínios do transporte e do uso do solo urbano expressam, na verdade, conflitos entre espaços livres e espaços edificados da cidade. Como os espaços livres, a exemplo das ruas, são mais permanentes (e persistentes), juntamente com o traçado urbano (o plano), podem entrar em conflito com os espaços edificados da cidade que, por sua vez, transformam-se mais rapidamente, no tempo e no espaço, produzindo novas demandas.

Concorrendo para os processos de produção e apropriação do espaço intra-urbano de forma diferenciada, o anel rodoviário influenciou sobre a ocupação, nas direções norte e leste, das classes sociais mais favorecidas do percurso da avenida Epitácio Pessoa e, nas direções sul e sudeste, das classes sociais menos favorecidas. Na década de 1960, houve também articulação entre o desenvolvimento dos serviços de infra-estrutura básica e o processo de expansão da cidade.

– A estratificação do uso do solo

Os anos assistiram à continuidade do processo de urbanização e a acentuação do crescimento urbano, destacando o desenvolvimento dos territórios da Torre, Expedicionários, Miramar e Manaíra, em localizações estratégicas do espaço urbano, face à configuração da cidade, à infra-estrutura e aos serviços instalados e às amenidades, notadamente em Miramar e em Manaíra.

Com o golpe militar de 1964, seguiu-se a implantação de um modelo de Estado burocrático autoritário, com mudança no rumo da política nacional e uma redefinição das estratégias para o desenvolvimento do Brasil. Nesse modelo, em nome do progresso, passou-se a centralizar, em nível federal, todas as ações políticas e as diretrizes de desenvolvimento do país. O espaço da cidade foi objeto de políticas urbanas e de políticas públicas definidas, a exemplo do Banco Nacional da Habitação-BNH e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo-SERFHAU, ligados ao Sistema Financeiro de Habitação-SFH, que realizaram obras de infra-estrutura em João Pessoa, nos dois primeiros anos do pós-1964. Dado ao estágio e ao modelo de desenvolvimento urbano, um considerável número

⁹⁰ O anel rodoviário e a especialização do uso do solo contribuíram para a diferenciação sócio-espacial da ocupação e uso do solo urbano, com as populações de baixa renda ao sul e de alta renda a leste da cidade.

dessas obras concentrou-se nos espaços do percurso da avenida Epitácio Pessoa, ou em suas proximidades, beneficiando seu desenvolvimento.

O Parque Solon de Lucena recebia, à época, mais um ponto histórico referencial, com a implantação da Churrascaria Bambu, um local de discussão de intelectuais contra o regime autoritário pós-1964. No local discutia-se política, desenrolavam-se os romances mais liberais da cidade, discutindo-se questões de gênero e tentando-se “liberar e mudar o mundo” (Farias,1997). “(...) A Bambu tinha que merecer um subtítulo. Muito mais que um bar, era uma tribuna, uma caixa de percussão de cidade, seu ponto de encontro, seu coração, por onde saíam todas as decisões. (...)” (Tavares,1987;In Farias,1997). Como elemento referencial de dinamização, esse local prestou-se à sustentação do Parque e aos trechos iniciais do percurso da avenida Epitácio Pessoa, dando-lhe duração e contribuindo para a permanência urbana.

No período, assumiu o governo do Estado da Paraíba Pedro Moreno Gondim (1961-1966), que teve uma gestão marcada por perfil desenvolvimentista, dando continuidade às obras iniciadas, quando era Vice-Governador. As obras foram realizadas com recursos federais, voltadas para uma articulação mais geral com as diretrizes desenvolvimentistas nacionais. Por outro lado, nesses anos a problemática da urbanização de João Pessoa tornou-se mais complexa. Contrariamente às idéias da SUDENE, não se alcançou patamares significativos de industrialização para o período, com o quadro geral da economia revelando baixos índices de emprego industrial, associados ao número crescente de imigrantes vindos do interior para a Capital. Grande parte da população economicamente ativa estava empregada no setor terciário ou como funcionários públicos. Mesmo com a atuação do BNH, em 1966, foi inaugurado, na área de influência do percurso, pelo governo Pedro Gondim, um conjunto habitacional, construído pelo IPASE⁹¹, nas proximidades do I Grupamento de Engenharia.

O desempenho econômico insatisfatório do Estado, a crescente proliferação do contingente populacional considerado de baixa renda, a especulação fundiária e a formação da barreira sócio-espacial do percurso da avenida Epitácio Pessoa favoreceram a divisão social do espaço e o aumento das distâncias sociais e urbanas. Embora menos acentuada que nos anos 1980, o percurso contribuía decisivamente para a estratificação do uso do

⁹¹ Instituto de Previdência dos Servidores Públicos Federais.

espaço intra-urbano. Observou-se, no entanto, que até princípios da década de 1960, a população de baixa renda ainda encontrava espaço no interior ou nas franjas da mancha urbana consolidada de então, embora ocupando principalmente os bairros mais carentes e periféricos, em relação ao centro e aos espaços contíguos, na direção leste da cidade.

Ao longo do percurso, verificaram-se posteriormente, com maior intensidade, saltos na ocupação e formação de áreas periféricas, além dos chamados vazios urbanos, nas direções sul e sudeste da cidade. Incorporaram-se novas áreas consideradas rurais e, com elas, um aumento da seletividade na ocupação do espaço, relacionada à segregação, articulando-se com a implementação da política dos conjuntos habitacionais, ocorrida com o BNH. Os conjuntos habitacionais produzidos, antes da criação do BNH, estavam localizados no interior da mancha urbana ou contíguos às áreas já ocupadas da cidade, em grande escala, contidas no percurso da avenida Eptácio Pessoa.⁹² Além disso, eram, na sua maioria, conjuntos relativamente pequenos em relação à totalidade das unidades de uso residencial existentes. Segundo Lavieri (1992), para um total de aproximadamente 29000 domicílios, as 851 unidades habitacionais dos conjuntos construídos, até o ano de 1963, não chegavam a representar 3% do total. Apenas dois conjuntos de maior porte destacaram-se à época, localizados nos bairros de Jaguaribe (150 unidades) e Expedicionários (230 unidades), implantados na década de 1950, contribuindo à polarização desses espaços e ao crescimento urbano, na direção sul e principalmente na direção leste da cidade.

Nesses anos, o percurso espacializou, em grande medida, o crescimento da população da cidade, com aumento de cerca de 40%, em relação à população existente na década de 1950 (98000 habitantes), levando-se em conta o próprio crescimento vegetativo, o processo migratório, além do surto industrial. O período assistiu igualmente ao aumento da população pobre da cidade e o conseqüente aumento da demanda por moradias para baixa renda, fato que levou, em 1964, à criação do BNH. Inicialmente, a ação do SFH, na construção de conjuntos, em João Pessoa, direcionou-se principalmente sob a perspectiva de adensar as áreas localizadas ao longo do percurso da avenida Eptácio Pessoa, nos bairros de Treze de Maio, Ipês e Pedro Gondim, destinando financiamentos às camadas sociais de média renda.

⁹² Os conjuntos habitacionais estavam até então, sob responsabilidade da Fundação Casa Popular (1,4%) e principalmente, dos Institutos de Previdência (98,6%). Dados extraídos de João Roberto Lavieri e Maria B. F. Lavieri; In *Evolução da Estrutura Urbana Recente de João Pessoa/1960-1986*; UFPB/NDIHR, N.29-Jul./1992.

Na gestão do prefeito Domingos Mendonça Netto (1963-1966), com recursos externos, em especial provindos da SUDENE, foi aberta a avenida senador Ruy Carneiro, entre 1964 e 1965, criando um ponto de bifurcação e o binário leste do percurso. Esse fato consolidou definitivamente a linha-eixo de crescimento em direção à orla marítima, incentivando o estabelecimento de territórios, a expansão do espaço urbano nas faixas contíguas e a concentração das camadas sociais mais abastadas da cidade. Influindo no traçado e ampliando o espaço, contribuiu na expansão em direção às faixas litorâneas, situadas ao norte da cidade e do aglomerado urbano, que foram favorecidas com a construção do anel rodoviário urbano da BR-230. Para Aguiar (1993), o sistema formado pelas avenidas Eptácio Pessoa, Ruy Carneiro e José Américo de Almeida “são os nossos caminhos do mar” (FIG.IV.30).

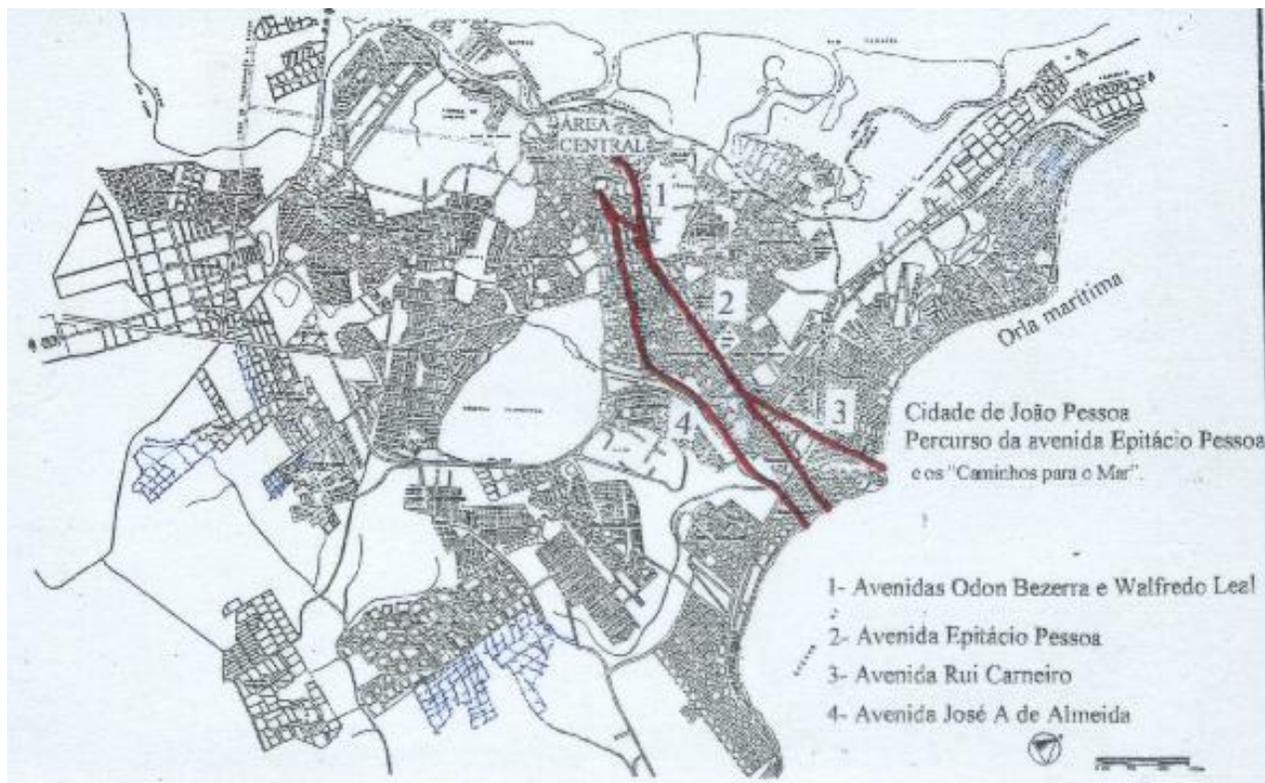


FIGURA IV. 30: Percurso da Avenida Eptácio Pessoa e os caminhos do mar.

A segunda metade da década de 1960 consolidou, a partir do eixo de acesso centro – orla marítima, os traços da estruturação urbana da cidade, que se estenderam até os dias atuais. Esses traços foram sustentados tanto através das ações políticas do Governo Federal que, entre outras, produziram conjuntos habitacionais, a exemplo dos conjuntos Treze de Maio, Ipês e Pedro Gondim, quanto pelo processo de consolidação das características radiais da acessibilidade e da mobilidade urbana. O percurso, ao expandir-se para além do anel rodoviário, influenciou na ocupação das áreas localizadas entre a BR-230, a avenida Ruy Carneiro e a falésia da Beira-Rio, apontando para o município de Cabedelo, ao norte, e desenvolvendo os territórios da orla marítima de Tambaú, Cabo Branco, Manaíra e Bessa, a leste, numa política onde predominaram os financiamentos isolados do SBPE⁹³. A questão habitacional, o tipo de financiamento e a trajetória política foram determinantes na seletividade e na setorização do espaço, relacionadas à segregação dos grupamentos sociais mais abastados, ao articularem-se com a acessibilidade e as características físicas e sociais elitistas do percurso, tornando-o proibitivo às classes sociais de menor poder aquisitivo, face à produção da barreira sócio-espacial. A expansão dos serviços de infra-estrutura, os reflexos da indústria em ascensão e o desenvolvimento do setor de comércio e de prestação de serviços, também atestavam o rearranjo estrutural da cidade, tendo como um de seus pilares principais o percurso da avenida Eptácio Pessoa⁹⁴.

A partir de 1967 iniciou-se a construção dos chamados conjuntos habitacionais populares, ao sul e a sudeste de João Pessoa, fora dos espaços sob a influência direta do percurso. Nessa década, destacou-se a ampliação, no espaço, da concentração de classes sociais, em determinadas áreas da cidade, e a ampliação da seletividade espacial, produzindo um desenho que guarda certas semelhanças com os setores de círculo de Hoyt (1939). No âmbito das lógicas capitalistas de acumulação do capital e de produção e apropriação diferenciada do espaço intra-urbano, a cidade de João Pessoa refletiu no espaço as desigualdades sociais existentes, a partir do percurso. Em 1967, reformulou-se o SFH, com o BNH gerindo o FGTS e passando a dispor de consideráveis recursos para ampliação do campo de ação. Naquele ano foram feitos os primeiros contratos para construção de

⁹³ O Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo determinou o tipo de ocupação, com 40% dos financiamentos do eixo centro-orla e 30% das construções localizadas à beira-mar.

⁹⁴ Enquanto em 1960, 33% das residências tinham rede de água, no final dos anos sessenta 57% eram abastecidas (Lavieri e Lavieri (1987)).

conjuntos habitacionais em João Pessoa, através do SFH, sendo disponibilizados à comercialização no ano de 1968.

Na área de influência do percurso, foi construído o conjunto Pedro Gondim, entre fevereiro de 1967 e fevereiro de 1968, em uma área de 18,45 ha, com 281 unidades habitacionais, através do Instituto de Previdência do Estado da Paraíba-IPEP (Costa Filho,1982;In Lima et al.,1983).⁹⁵ Inserido na moldura espacial do percurso, esse território, no eixo de crescimento em direção às praias, situou-se entre o território do Bairro dos Estados e o anel de contorno da BR-230, completando a ocupação das áreas adjacentes ao norte da avenida Epitácio Pessoa, no espaço compreendido entre a área central da cidade e aquela rodovia federal.

Assim, nessa década, foram definidas novas polarizações territoriais intra-urbanas no percurso, de uso residencial, que se estabeleceram especialmente ao longo do eixo que leva à orla marítima. A ocupação do espaço já não gravitava mais apenas nas proximidades da área central, dividindo-se, então, em 23 setores cadastrais (Costa,1976;In Farias,1997). No final dos anos 1960, a cidade já não apresentava o aspecto contido anterior, com a malha urbana interior ao anel rodoviário apresentando ocupação significativa.

Entre o final da década de 1960 e o ano de 1971, foi construído e inaugurado o Hotel Tambaú, obra de vulto projetada pelo arquiteto Sérgio Bernardes, como objeto constituinte do percurso, em seus espaços da orla marítima. Foi edificado dentro de diretrizes políticas do Governo Federal, que criara a Empresa Brasileira de Turismo-EMBRATUR, em conjunto com a Empresa Paraibana de Turismo-PB-TUR, que tinha por objetivo incrementar o turismo na Capital paraibana. “(...) O Hotel Tambaú é uma epopéia. Nada conheço igual. Já visitei a Fortaleza de Santa Catarina pois ajudei na grande imprensa do Rio a Humberto Nóbrega, que conseguiu restaurá-la. Dentro de mais uma década a Paraíba será um padrão de desenvolvimento para o Brasil (...)”⁹⁶ O Hotel Tambaú foi considerado um orgulho para a cidade de João Pessoa, por seu projeto arrojado, por sua localização no espaço e relação peculiar com o sítio natural, construído nas areias da praia de Tambaú, passando a ser visto como um cartão postal de João Pessoa. Considerando a

⁹⁵ Os conjuntos do IPEP atenderam a mutuários com faixa de renda mais elevada que a CEHAP (Companhia Estadual de Habitação Popular), esta que construiu considerável número de moradias nos espaços a sul e a sudeste da cidade.

⁹⁶ Artigo publicado por Luís Pinto – Assombrei-me com João Pessoa. Revista do CINEP.João Pessoa,1972.p.184.In Farias,1997.

evolução da linha do percurso da avenida Eptácio Pessoa, o Hotel Tambaú pode ser percebido como ponto referencial de chegada definitiva à orla marítima da cidade, constituindo um ponto relevante do percurso.

A partir da construção do hotel, as relações entre a acessibilidade, as amenidades e o ponto relevante levaram ao aumento da quantidade de habitantes e de moradias permanentes no território, com o adensamento populacional da praia de Tambaú e a sua exploração como área de interesses turístico e especulativo, atendendo igualmente aos interesses da classe social mais abastada. Surgiram, nas vizinhanças do Hotel Tambaú, outros hotéis, bares e restaurantes, pequenos centros comerciais e foi construído o Mercado de Artesanato de Tambaú.

Ainda no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, as políticas de habitação do BNH faziam parte, na verdade, de um plano nacional para atender às camadas populares, com intenção clara de contê-las e discipliná-las. Como veremos adiante, essas operações oficiais iriam abrigar, em grande medida, as camadas sociais que não puderam penetrar na barreira sócio-espacial do percurso da avenida Eptácio Pessoa, em seu processo de produção e apropriação do espaço, viabilizando a sua lógica evolutiva.

Os fatos tornaram-se importantes ao percurso pois, não só a acessibilidade e a mobilidade urbana constituíram-se em elementos-chave à reordenação da estrutura da cidade mas, também, a questão da produção de conjuntos habitacionais e especialmente a produção das unidades isoladas, financiadas pelo Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo-SBPE. Tais unidades localizaram-se, em sua maioria, nos territórios do percurso, com 40% das residências financiadas, ao longo do eixo de ligação com a praia, e com 30% dos financiamentos nos territórios situados próximos à beira-mar (Tambaú e Cabo Branco). Estabelecendo uma relação entre localização e espaço edificado, de mais alto padrão construtivo, os financiamentos contribuíram para valorização do solo e para o caráter permanente e seletivo da ocupação, ligado à segregação das classes sociais mais abastadas, em direção à orla marítima. Articulada à acessibilidade e apresentando-se também como elemento polarizador do vetor de expansão, a questão da localização do uso residencial influenciou na ocupação e no adensamento dos espaços situados entre o centro e a orla marítima. Dessa forma, as relações entre as ações políticas, através do tipo de financiamento, as localizações territoriais e a acessibilidade e mobilidade urbana

contribuíram na formação e na dinâmica da rede social hegemônica, representada no percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Foram principalmente os espaços localizados ao norte da avenida Epitácio Pessoa que receberam as construções iniciais dos conjuntos residenciais, oriundos da ação do SFH, em João Pessoa. Dos seis conjuntos entregues à comercialização, nos anos de 1968 e 1969, quatro foram construídos naqueles espaços, correspondendo a 1322 unidades habitacionais e a 56,7% do total construído no ano (SFH, BNH/SBPE, Lavieri e Lavieri, 1992). Somente nessas áreas do percurso, foram implantadas cerca de 470 unidades a mais do que o total de unidades edificadas em conjuntos, até a criação do SFH. Desses quatro conjuntos, um situou-se em área adjacente ao espaço objeto empírico de estudo, qual seja o conjunto Boa Vista, no bairro dos Ipês, construído pelo IPASE, em 1968, contendo 558 unidades habitacionais e distando cerca de 700m da moldura do percurso. Nos espaços do percurso, os primeiros conjuntos que surgiram, no âmbito do SFH, em articulação com os IAPs que estavam para ser extintos, foram parte do bairro do Jardim 13 de Maio (1968-IPASE), o conjunto Redenção, no bairro do Jardim Luna (1968-IPASE) e o conjunto Pedro Gondim (1968-IPEP), já citado, todos destinados originariamente a camadas de média renda de funcionários públicos federais e estaduais. Inseridos na moldura do percurso, esses territórios estavam bem localizados espacialmente, em função dos investimentos em infraestrutura, em relação à expansão dos serviços e à acessibilidade, tanto à Área Central quanto às amenidades da orla marítima da cidade, constituindo novas periferias, em relação ao centro tradicional, que induziam à especulação e à uma dinâmica de autosegregação linear no espaço. Com uma posição semelhante aos assentamentos anteriores a 1964 e realizando uma complementação das áreas já ocupadas, a localização no interior ou próxima da mancha urbana consolidada conduziu, face às características físico-espaciais do percurso, à uma dinâmica de justaposição e de certa “superposição das localizações territoriais” (Alexander, 1965) ou de constituição de “fronteiras variáveis” (Lynch, 1997; FIG.IV.31).

O conjunto Redenção foi o primeiro espaço produzido, como conjunto habitacional financiado pelo SFH, a superar os limites do anel rodoviário, posicionando-se na região de platô que se formou entre a BR-230, a avenida Ruy Carneiro e a falésia da Beira-Rio. Esse conjunto foi o indutor da consolidação e da ocupação ao longo da avenida Ruy Carneiro,

enquanto em 1960 as unidades de conjunto representavam 2,4% do total de domicílios residenciais, ao final da década esse percentual elevou-se para 6,4%.

Nesse quadro, no percurso testemunhou-se o primeiro conjunto construído para remoção de uma favela (Adolfo Cirne), o que deu origem à avenida José Américo de Almeida, conhecida popularmente como avenida Beira Rio, que constituiu o limite/fronteira sul da moldura espacial do percurso. Os trechos da avenida ministro José Américo de Almeida compõem uma via sinuosa, que apresenta um relativo paralelismo com a avenida Epitácio Pessoa, pela qual é magnetizada e distando da mesma, em média, cerca de 700 metros. Articulando-se com o sítio geográfico, define uma fronteira (Sack,1986) sul do espaço linear que interliga a Área Central com a orla marítima da cidade e cuja linha-eixo principal é a avenida Epitácio Pessoa.⁹⁷ O conjunto oriundo da remoção da favela foi o conjunto Castelo Branco I, em 1969, de padrão mais popular, próximo à Cidade Universitária. O fato mostra um outro exemplo dos impactos da ocupação e das transformações urbanas na produção de nova acessibilidade no espaço, no âmbito da relação percurso-evolução urbana. Nesse momento, no percurso assistiu-se a complementação dos principais “caminhos do mar” de que falava Aguiar (1993), com a materialização de uma base física, ou seja, a produção do sistema radial principal de acesso à orla marítima da cidade.

Por esses tempos, viu-se igualmente um certo redimensionamento da atuação da acessibilidade sobre o arranjo territorial do crescimento da cidade, em termos da categoria tamanho urbano, da hierarquia de espaços, da radialidade das localizações e da setorização urbana. Diante disso, ampliou-se também a dinâmica das relações entre a acessibilidade e a mobilidade, as localizações e a valorização da terra, no âmbito da estruturação intra-urbana.

As implantações habitacionais contribuíram para preenchimento de vazios intersticiais do tecido urbano, localizados na moldura espacial do percurso. No âmbito das ações políticas ditadas pelo BNH, essas implantações também favoreceram, posteriormente, à ocupação e à dinâmica da periferia urbana, ao sul e a sudeste da cidade, participando de

⁹⁷ Ao contrário do pensamento comum, que associa a avenida Epitácio Pessoa a fatos e acontecimentos predominantemente contemporâneos e ligados à via propriamente dita, a nosso trabalho investiga também a história urbana e as raízes espaço-temporais do percurso, como elementos que contribuem no esclarecimento da lógica de evolução e da forma da cidade.

forma importante da divisão social do espaço da cidade, a partir da lógica elitista do percurso, na direção leste.

Com as ações não restringindo-se à política dos conjuntos, é importante reafirmar que as operações dos financiamentos isolados do SFH, realizados pelo seu subsistema SBPE, articularam-se estreitamente com a lógica evolutiva seletiva do percurso da avenida Epitácio Pessoa, destacando a influência exercida pelo setor habitacional sobre a segregação dos grupamentos sociais mais abastados e repercutindo em seu desenvolvimento. Ao todo, as intervenções dos dois sistemas, na área habitacional do SFH (unidades de conjuntos e unidades isoladas), representaram cerca de 29,0% do crescimento do número de domicílios residenciais da cidade, onde aproximadamente 3,3% deveu-se à ação do SBPE (Lavieri e Lavieri,1992).

Dessa forma, na transição da década de 1960 para a década de 1970, além de habitações construídas pelo SFH-BNH, o percurso abrigou, na maior parte dos espaços sob a sua influência direta, um considerável número de unidades habitacionais de financiamentos isolados, em seus territórios de alta e média renda, através do SBPE, que foi uma linha de financiamento direcionada àquelas camadas populacionais. Os financiamentos concorreram, em grande medida, para o adensamento, justaposição e superposição dos espaços definidos pelo percurso. Com os recursos, territórios de alta e média renda, como os Expedicionários, Tambauzinho, Miramar, Bairro dos Estados, Manaíra, Bessa e outros, ampliaram fortemente os seus ambientes construídos.

Como visto, gravitando notadamente nos bairros localizados ao longo do eixo de crescimento em direção à praia, com cerca de 40% dos financiamentos, e nos bairros localizados nas faixas de beira-mar, com 30% dos financiamentos (Ferraz e Duayer,1985;In Lavieri,1992) essas ações, iniciadas em 1966, destacaram o modelo de desenvolvimento urbano e o padrão do ambiente construído, ao longo do percurso. À época, a relativa concentração, continuidade e dinâmica sócio-espacial dos territórios contribuíram para o processo que conduziu à modalidade de uso permanente na orla marítima, assim como destacou a importância histórica do percurso, no crescimento e nas transformações da cidade.

Dessa maneira, o percurso também participou, de forma destacada, do aumento dos percentuais de urbanização da cidade, com a produção de seus territórios e quando

praticamente toda a área do município tendeu a urbanizar-se. Enquanto, em 1960, 15,4% da população economicamente ativa estava ocupada em atividades ligadas ao setor primário, ao final da década de 1960, aquele percentual situava-se em apenas 4,3%. No mesmo período, o percentual referente à população empregada no setor secundário cresceu de 12,2% para 17,8% e a ocupada no setor terciário, que em grande medida distribuiu-se ao longo do espaço-tempo no percurso, cresceu de 72,4% para 78,7% (Censos Demográficos da Paraíba;1960-1970).

Além das ações no setor habitação, na gestão do governador João Agripino Filho (1966-1971), recursos do Governo Federal, repassados pela SUDENE, e os provenientes de capital externo da USAID (Aliança para o Progresso), financiaram as criações da CAGEPA e da SAELPA, com a perspectiva de ampliar as redes de abastecimento de água e de energia elétrica, que também favoreceram o estágio de crescimento do percurso e o processo de produção territorial. As linhas de infra-estrutura básica sustentaram, em grande medida, o processo de crescimento e de redefinição espacial da cidade, relacionada ao percurso. Foi um importante referencial para exame das áreas mais atingidas pelo processo de urbanização, desenvolvimento e valorização do solo urbano e, conseqüentemente, das localizações onde firmaram-se as principais tendências de expansão da cidade, com impactos na seletividade espacial. Para a década de 1960, dados do Censo do IBGE indicavam que houve um grande aumento da oferta de infra-estrutura básica e particularmente no que se referiu à água e à luz, com percentuais que apresentavam um crescimento, naquela década, de cerca de 129,1% e 65,1% respectivamente, sob a influência do SFH.

O SFH e os programas de implantação de conjuntos e de financiamento de unidades isoladas tiveram, dessa forma, um duplo efeito sobre o crescimento urbano. De um lado, contribuíram no processo de valorização seletiva e setorizada do solo, ligado à segregação, existente desde os primórdios da ocupação da cidade e, de outro lado, estimularam a aceleração do processo de ocupação dos chamados vazios urbanos, situados no itinerário que as redes de água e energia fizeram, em direção aos novos territórios do percurso da avenida Epitácio Pessoa. A expansão verificada, na década de 1960, nos espaços localizados ao norte da avenida Epitácio Pessoa, teve estreitas relações com a implantação daquelas redes, nos quatro conjuntos que ali foram construídos.

Viram-se, assim, as relações existentes entre a acessibilidade, as redes de infraestrutura básica e a habitação, no processo de produção e apropriação diferenciada do espaço da cidade. Dessa maneira, a expansão também concorreu para o desmembramento do vetor leste de crescimento da cidade, produzindo uma mancha urbana na direção das faixas litorâneas ao norte de João Pessoa. A década de 1960 foi um dos principais períodos no processo de transformação do desenho da cidade e no processo de construção de uma base física de sustentação ao seu desenvolvimento. O deslocamento social, em uma linha territorial dinâmica predominantemente auto-segregada e justaposta, acentuou-se na década de 1960 e teve seu auge nos anos 1970, acentuando relações entre percurso, morfologia, ocupação, uso do solo e práticas sociais.

IV.3 – Combinação/conflito

Nos anos 1970/1980, verificou-se o aprofundamento do processo de combinação das forças sócio-econômicas hegemônicas com as características do espaço intra-urbano, as suas localizações e amenidades, conduzindo ao adensamento da ocupação. Por outro lado, observaram-se conflitos entre a acessibilidade, a mobilidade, a ocupação e uso do solo, em função de planos oficiais polêmicos e inadequados, das restrições espaciais e do crescimento desordenado, afetando questões da morfologia, da infraestrutura física e dos sistemas instalados.

A partir dos anos 1970, João Pessoa experimentou aumento acentuado da população (220 mil habitantes), com aumento do espaço urbano, em curto período de tempo. Esse aspecto, onde o peso político das ações públicas na construção de conjuntos populares é relevante, insere-se também no fenômeno do crescimento das cidades de porte médio brasileiras. Em meados da década de 1970, os primeiros conjuntos habitacionais já haviam sido incorporados à malha urbana e novos conjuntos foram implantados, resultantes das políticas habitacionais dos Governos Estadual e Federal. O cinturão rodoviário das BR-101 e BR-230 apresentou-se como uma das bases de sustentação ao modelo de expansão urbana radial.

A análise do terceiro estágio procura descrever o processo de estruturação espacial das relações percurso-evolução urbana, considerando a problemática do espaço intra-urbano e da oferta de infraestrutura, serviços urbanos, possibilidades de acesso e

movimento e de localização na cidade. Observaram-se os desequilíbrios, o funcionamento imperfeito do mercado, os interesses e os conflitos sócio-espaciais. Atentou-se para a atuação não equidistante do Estado, em relação aos atores envolvidos no processo, e apontou-se também para questões relacionadas ao poder e a politização espacial, que repercutiram no processo de produção do espaço da cidade. Buscou-se assim definir, no estágio, a real natureza teleológica da ação social, no percurso da avenida Eptácio Pessoa. Na verdade, o espaço não se (re) produz sem finalidades, sem conflitos e sem contradições inerentes a uma sociedade de classes. De modo geral, especialmente nos países subdesenvolvidos, quanto mais a sociedade se desenvolve mais aprofunda e amplia as diferenças entre os indivíduos, influenciando na segregação e na setorização espacial. A esse fato pode-se associar os desequilíbrios da estruturação urbana e as restrições impostas pelos ambientes natural e construído. Na articulação desses fatores residem as explicações da distribuição, concentração e setorização espacial dos habitantes da cidade, qual seja, a relação de classes, expressa na contradição entre a produção social e a apropriação privada da riqueza. Nesse sentido, a cidade expressa a materialização espacial das desigualdades sociais.

IV.3.1- Interesses e conflitos

Os conflitos são conduzidos, em grande medida, pelo mercado imobiliário que é dominado pelos interesses de grupos e classes, onde o Estado não tem o papel de um árbitro neutro e passivo, consolidando desequilíbrios espaciais e redes geográfico-sociais diferenciadas de produção e apropriação do espaço. Nessa perspectiva, a apropriação do espaço, como elemento ativo participante do processo de desenvolvimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa, fica sujeita aos conflitos e barreiras características da alocação do produto social.⁹⁸

W. Form (1954) foi provavelmente o primeiro a manifestar aspectos dos conflitos nos processos de estruturação do espaço e de tomadas de decisões locais, sugerindo a necessidade de se inserir a realidade dinâmica da sociedade na análise espacial urbana. Ao argumentar que “a imagem de um mercado livre e sem organização, onde os indivíduos

⁹⁸ Segundo David Harvey (1973), certas características, como por exemplo, a rigidez locacional, transformam o espaço urbano em uma mercadoria especial, sujeita a mecanismos peculiares de produção, circulação e consumo.

competem impessoalmente pelo solo, deve ser abandonada”, Form colocou que o mercado do solo é organizado (estruturado) e dominado por várias organizações sociais, formalmente estabelecidas e com interesses e finalidades bem definidas que, por sua vez, determinam percursos a serem seguidos. Os percursos mostram que a produção do espaço é o resultado de um processo de competição entre os grupos ou agentes, fazendo-se necessária a introdução de uma dimensão “político-sociológica” (Form,1954) capaz de identificar os atores sociais envolvidos no processo. Esses atores, agindo no mercado, têm interesses e formas de ação, que são estruturadas pela lógica do capital e pelas suas leis de acumulação e circulação que, em última instância, determinam a forma de ideologia e de coexistência social e a forma das distribuições do poder e das localizações urbanas.

Em seu esquema analítico, Form sugeriu que as decisões locacionais resultam da interação de quatro organizações, que dominam o mercado do solo urbano: a indústria imobiliária, as grandes empresas, os proprietários e inquilinos individuais e o setor público. Estas organizações diferenciam-se de acordo com seus recursos, motivações e funções e, da combinação desses elementos, resulta uma estrutura diferenciada de poder de decisão, no processo espacial intra-urbano. Seus interesses, no entanto, não são necessariamente antagônicos mas, pelo contrário, alianças e barganhas constituem-se em práticas comuns, que concorrem na formação de percursos e territórios urbanos.

Como afirma Bahiana (1978), “existe um conteúdo político inerente ao processo, já que existem interesses diversos em jogo; não se pode, portanto, pensar em termos de competição ecológica, puramente ‘a-social’, ou numa competição econômica, nos moldes de um ‘laissez-faire’”. Os fatos comentados apresentaram-se nos três estágios do percurso, mas parecem assumir uma dimensão mais esclarecedora no terceiro estágio.

Se alguns êxitos têm sido alcançados com a chamada “análise sistêmica”, ela é ainda parcial, escapando-lhe a natureza conflitante da sociedade, unida e ao mesmo tempo dividida pelos interesses de grupos e de classes sociais.

IV.3.2- Os anos 1970 e a acentuação de conflitos

A partir da década de 1970 acelerou-se o crescimento da população e do espaço da cidade de João Pessoa. Em relação à década de 1950 (98000 habitantes), os anos 1970 (220000 hab) experimentaram um incremento populacional de cerca de 124% (Censos

Demográficos do IBGE); já a mancha urbana apresentava-se com um crescimento da ordem de 230%, em relação à década de 1950 (Rodriguez,1980). Os fatos mostraram um rápido processo de expansão dos limites urbanos, inserindo e consolidando territorialidades, destacando conflitos e combinações estruturais, com forte influência do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

O percurso e a década de 1970 mostraram a ampliação do processo de reestruturação do uso do solo da cidade de João Pessoa, articulando-se com as diretrizes políticas nacionais, que tinham marcadamente um perfil programático de urbanização, acentuando conflitos.

– Os usos do solo e a maior seleção do espaço

Nos espaços do Centro / Lagoa, apesar da resistência de construções residenciais, ocorreu um processo de transformação do seu ambiente, quando as antigas mansões foram paulatinamente sendo substituídas por edificações destinadas aos serviços do “terciário superior” (Rodriguez e Droulers,1981), a exemplo das Lojas Mesbla e Americanas e sedes de bancos. A cidade alta passou a abrigar a maior parte dos edifícios com mais de cinco pavimentos, percebendo-se um processo de consolidação do setor terciário nesses territórios centrais, atendendo ao cenário sócio-econômico local. A verticalização e o adensamento eram reflexos das forças econômicas, articuladas à lógica evolutiva da cidade, a partir do percurso, produzindo conflitos entre os usos do solo. Eliminavam-se gradativamente os usos e atividades tradicionais, com a transferência dos usos residenciais para os eixos de crescimento, nas direções leste e sul da cidade. Articulados aos fluxos econômicos, ao sítio natural e à questão da localização espacial, os fatos conduziram à valorização, à especulação e à expulsão dos territórios centrais. Nos vetores de crescimento sul e leste concentravam-se, cada vez mais, populações de baixa renda e de média e alta renda, respectivamente. Face ao desenvolvimento urbano, o quadro conduziu simultaneamente à definição do principal pólo gerador de deslocamentos intra-urbanos da cidade, com suas características morfológicas atuais, constituindo um ponto relevante, como um dos focos funcionais principais, relacionado à lógica do percurso, na direção leste: a Área Central. A expansão e a geração de deslocamentos, entre pontos importantes

da cidade, relacionam-se igualmente com a formação de conflitos e a definição de planos urbanos, muitas vezes, inadequados à realidade estrutural da cidade.

No período também assistiu-se a uma relativa mutação no uso dos espaços contíguos ao centro da cidade, sob influência da dinâmica do percurso, com instalação de instituições estatais descentralizadas, no bairro de Jaguaribe, ao sul, a exemplo do Centro Administrativo do Estado, que foi implantado em 1972. A transformação ocorreu igualmente através da ampliação radial dos eixos de circulação da cidade, onde destacou-se a avenida Ministro José Américo de Almeida, no bairro da Torre, que constituiu a fronteira sul do percurso. O setor terciário podia ser visto nos dois bairros mencionados, totalizando, à época, cerca de 400 pontos comerciais, onde predominava o comércio tradicional (Rodriguez e Droulers, 1981). Abrigavam ainda duas importantes feiras semanais, para onde afluía uma demanda de toda a cidade, caracterizando um pólo gerador de viagens intra-urbanas. Os fatos concorreram no processo de formação do que é hoje conhecido como o centro expandido da cidade, relacionado também à dinâmica do percurso, na direção leste. O percurso mostrava que o valor de uso do espaço modificava-se com o desenvolvimento do processo evolutivo urbano.

Face à lógica seletiva do percurso, em direção à orla marítima, a expansão nas direções sul e sudeste de João Pessoa, sob influência de políticas do Estado, enfrentou restrições geográficas, notadamente no que se referiu às ligações viárias intra-urbanas, dificultando o planejamento e criando uma relação conflituosa entre a questão espacial e o transporte. Além disso, a linearidade, segmentação e fragmentação da produção do espaço, fenômenos visíveis a partir da década de 1970, acentuaram a problemática da expansão da cidade de João Pessoa. Esse cenário, associado à problemática das distâncias sociais, revelou questões relativas à dinâmica das distintas redes sociais no espaço, em setores urbanos, denotando questões da segregação X integração sócio-espacial, a partir da análise do percurso.

Pode-se observar que, apesar das modificações ocorridas no ambiente construído e apesar da proximidade à Área Central da cidade, os territórios da Torre e de Jaguaribe permaneceram com considerável mancha de uso do solo residencial, mostrando uma certa “vida própria territorial” (Droulers, 1981), de territorialidades relativamente permanentes, dando-se as transformações urbanas preponderantemente ao longo dos eixos principais de

circulação e crescimento urbano. O fenômeno diferiu do que ocorreu em cidades de maior porte, quando seus níveis de crescimento provocaram mudanças radicais, transformando bairros próximos ao centro em zona de expulsão acelerada da população.

Na primeira metade da década de 1970, verificou-se a predominância do financiamento de habitações para a média e alta renda, diferentemente da segunda metade da década, quando foi retomada a construção dos conjuntos populares, com repercussões nas dinâmicas sócio-espaciais da segregação e da setorização. Entre os anos de 1971 e de 1975, o Estado da Paraíba foi dirigido pelo primeiro governador do pós-64, Ernani Satyro, e como prefeito nomeado Dorgival Terceiro Neto (1971-1974). Em 1974, foi construído pelo SFH/INOCOOP, no percurso da avenida Eptácio Pessoa, o conjunto João Agripino, onde foram entregues 293 unidades habitacionais, no bairro de mesmo nome. Situou-se contíguo ao conjunto Redenção, no bairro do Jardim Luna, na região de platô do anel rodoviário da BR-230, contribuindo na expansão da cidade, na direção norte.

O número não muito expressivo de unidades habitacionais populares construídas em João Pessoa pelo BNH, na década de 1970 (cerca de 10600 unidades segundo números da CEHAP e do BNH), deveu-se ao fato da ativação da economia nacional e ao SBPE, onde a indústria da construção civil empregava capital em habitações de luxo, conferindo maiores lucros e retornos mais imediatos, articulando-se com a lógica evolutiva seletiva do percurso da avenida Eptácio Pessoa. Contribuiu para esse quadro o período do chamado “milagre brasileiro”.

Segundo levantamentos realizados por Ferraz e Duayer (1985), entre 1970 e 1974, o comportamento dos financiamentos de habitações isoladas pelo SFH-SBPE teve um aumento percentual de 287,8%, em relação à década anterior. Tais financiamentos contribuíram sobretudo para o adensamento da Área Central de João Pessoa e de espaços adjacentes e para consolidar a ocupação dos bairros de melhor padrão construtivo, situados nos espaços contíguos ao eixo de ligação do centro com a praia. Aos espaços do centro e de Jaguaribe, Tambiá e do Roger foram destinados 8,2% dos financiamentos isolados e aos bairros que se dirigiam à orla marítima, próximos à avenida Eptácio Pessoa, foram destinados 51% desses financiamentos. Nesses últimos espaços, os financiamentos concentraram-se principalmente no território do Bairro dos Estados, o que contribuiu para

colocá-lo como um dos bairros de mais alto padrão construtivo da cidade, situação que se evidencia até os dias atuais.

O direcionamento de financiamentos à habitações de alto padrão, nos espaços citados, acarretou, juntamente com as questões da acessibilidade, da mobilidade e de suas localizações urbanas, num aumento considerável do valor do solo e, conseqüentemente, numa maior seletividade sócio-espacial, ligada à segregação, mesmo com a população mais pobre ainda encontrando alguns espaços nas franjas dos bairros, ou em outras localizações onde o valor do solo ainda era acessível. O processo de favelização foi também um dos produtos da reestruturação urbana e da lógica evolutiva do percurso, gerando conflitos com a invasão de terrenos, com a certa proximidade entre extremos de diferentes classes sociais e condições sub-humanas de sobrevivência para grandes contingentes populacionais, face aos desequilíbrios do desenvolvimento urbano.

A orla marítima recebeu um número considerável de financiamentos isolados do SFH, entre 1970 e 1974. O setor abrigou cerca de 18% dos financiamentos, o que se deveu especialmente às construções realizadas no território de Tambaú (Ferraz e Duayer,1985;In Lavieri e Lavieri,1992). No período, esse bairro figurava na quarta posição entre aqueles que receberam o maior número de financiamentos isolados do SFH, reforçando a tendência, já observada, que se referia à transformação da orla marítima em espaço de uso permanente. Este fato favoreceu tanto o processo de adensamento de Tambaú quanto o desenvolvimento dos braços norte e sul do percurso, através dos bairros de Manaíra e Bessa, e do bairro do Cabo Branco respectivamente, consolidando-os como espaços de mais alto padrão construtivo da cidade. Face à sua localização, à acessibilidade espacial e à morfologia da cidade, o território de Tambaú apresentou-se como pivô do processo de ocupação e desenvolvimento das faixas de orla marítima do percurso.

O percurso construiu, dessa maneira, duas linhas de crescimento urbano, no extremo leste dos espaços produzidos, nas faixas da orla marítima: uma na direção das faixas litorâneas ao norte, em direção ao município de Cabedelo, e outra na direção das faixas litorâneas ao sul, com a ocupação da praia do Cabo Branco, definindo a ocupação da orla marítima e consolidando a morfologia urbana, relacionadas às práticas dos grupamentos sociais mais abastados da cidade. Num quadro de particularização e de uma cidade morfologicamente caracterizada e com fortes influências marítimas, como João Pessoa, as

linhas de força têm uma relação com as linhas de demarcação, no sentido geográfico. Segundo Cullen (1983), a verdadeira *raison d'être* da cidade costeira é a linha ao longo da qual se encontram terra e água, e isso pode explicar que nas cidades costeiras a personalidade resista melhor do que em qualquer outra, podendo caracterizar a permanência de traçados e eixos principais de expansão urbana.

A expansão da economia, com disponibilidade de recursos financiáveis a uma baixa taxa de juros e o incentivo político à produção nas áreas mais rentáveis disponíveis, favoreceu a produção de construções de alto padrão no percurso da avenida Eptácio Pessoa. O mesmo não ocorreu com as construções de conjuntos habitacionais populares que, com rentabilidade menos expressiva, apresentaram um declínio de 2,9%, em relação à fase anterior (SFH/BNH). Os fatos mostravam tanto a destacada produção espacial do percurso, em relação à cidade de então, quanto o processo de construção da barreira sócio-espacial, com sucessivas ampliações de conjuntos populares periféricos, já existentes, fora da moldura espacial do percurso. Apesar do processo de valorização do solo e de construção daquela barreira, as populações de baixa renda ainda continuavam encontrando espaços em certas áreas internas ao anel rodoviário, em certos momentos gerando conflitos sócio-espaciais.

Os anos entre 1975 e 1979 testemunharam a continuidade da expansão da mancha urbana do percurso e da cidade de João Pessoa, com participação política do Governo Federal, através do SFH (FIG.IV.32). Até então, a ocupação da cidade dava-se predominantemente nas direções leste e sul, com aumento da área urbana de cerca de 78%, registrado entre os anos de 1970 e 1978 (Rodriguez,1980). Pode-se estimar que, segundo análise da evolução da mancha urbana da cidade, aproximadamente 60% desse crescimento deveu-se ao percurso da avenida Eptácio Pessoa. No período, o percurso recebeu o conjunto Brisamar, em 1977, com 372 unidades habitacionais, construídas pelo INOCOOP-SFH, no bairro de João Agripino; o conjunto Juscelino Kubistscheck, em 1977, com 50 unidades habitacionais, construídas pelo IPASE-SFH, no bairro do Jardim Luna e o conjunto Altiplano Cabo Branco, em 1978, com 529 unidades habitacionais, construídas pelo INOCOOP-SFH, no bairro do Altiplano Cabo Branco (Dados/SFH), com localizações privilegiadas na malha urbana da cidade.

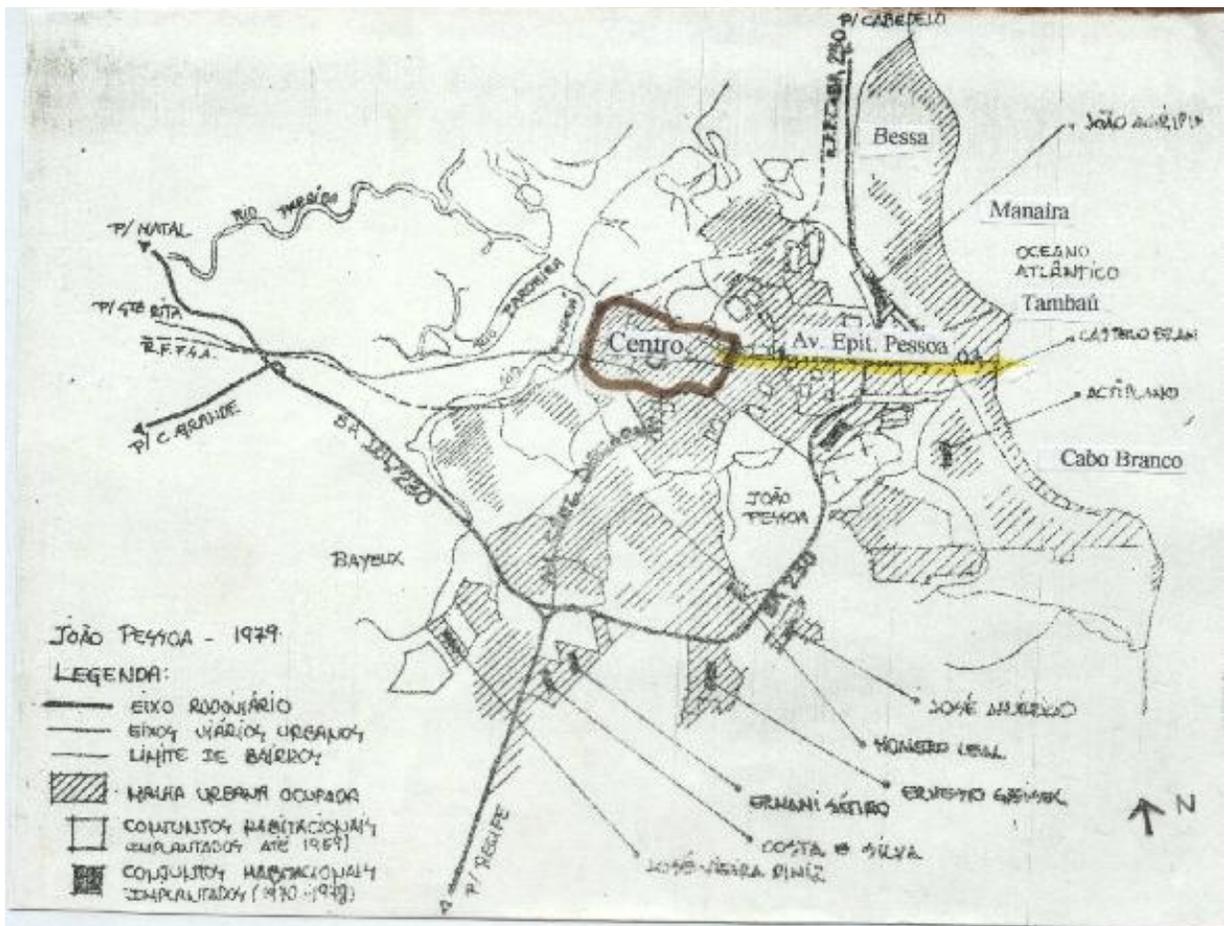


FIGURA IV. 32: Cidade de João Pessoa - 1979.

A partir de 1975, iniciou-se igualmente um processo de desaceleração do crescimento da economia brasileira, com uma igual desaceleração dos financiamentos do SBPE, quando os recursos disponíveis à construção de unidades isoladas se tornaram reduzidos e mais caros. Nesse quadro, as atenções governamentais voltaram-se, na segunda metade da década de 1970, para a construção de conjuntos habitacionais populares, com um crescimento de cerca de 115%, em relação à primeira metade da década.

Tomando como referência o percurso, redefiniu-se, com o processo, um novo patamar de distância na produção de conjuntos habitacionais em João Pessoa, fora da moldura espacial do percurso, com a construção de uma linha de moradias, paralela ao anel

rodoviário, ao sul e a sudeste, a cerca de 8Km do centro da cidade. Ao final dos anos 1970, João Pessoa apresentava, em relação à década anterior, um crescimento da ordem de 67,2% no número de domicílios (SFH,BNH). O rápido crescimento da cidade mostrou que, em apenas 20 anos, ela passou a comportar mais de duas vezes o número de domicílios acumulados, desde sua origem até o ano de 1960.

A década de 1970 mostrou que o percurso, mesmo sem possuir conjuntos habitacionais de padrão popular, teve influência na produção desse tipo de conjunto, nos setores sul e sudeste da cidade, participando no aumento de cerca de 80% registrado na área urbana de João Pessoa. Isso face às características do sítio natural, da morfologia da cidade e especialmente face à barreira sócio-espacial construída pelo percurso, que não permitia assentamentos para a baixa renda. A intensa produção da habitação popular na cidade viabilizou a lógica seletiva do percurso e a setorização urbana, acomodando classes sociais menos favorecidas e procurando diminuir conflitos sociais.

– O debate sobre a inserção do parque na lógica de circulação da cidade.

Além dos espaços produzidos pelo SFH, outros eventos permearam a cidade e o percurso, a exemplo da implantação do polêmico viaduto na Área Central da cidade – o viaduto Dorgival Terceiro Neto, popularmente chamado “Terceirão”. Interligada ao Parque Solon de Lucena, essa obra foi realizada com objetivo de resolver os emergentes conflitos entre ocupação, uso do solo e circulação urbana, os congestionamentos e problemas de trânsito naquela área, em nome da “modernização do espaço urbano”.

Outro espaço histórico que seria reformulado era o próprio Parque Solon de Lucena e a opinião pública pronunciava-se, preocupando-se como seria executada a reforma, já que, para ela, a obra do viaduto não tinha resolvido os problemas de trânsito, como observado em críticas veiculadas na imprensa local (FIG.IV.33).



FIGURA IV. 33: Parque Sólón de Lucena - 2001

No ano de 1971, dizia editorial de um jornal local: “(...) Uma das coisas mais importantes no aspecto urbano de João Pessoa, todos sabem, aqui e alhures é o Parque Solon de Lucena – a Lagoa. No correr dos anos ela tem sido vítima, só vítima: barracas, feira livre, depósito de lixo, ponto de coletivos, praça para mariposas e seus acompanhantes, localização de parques de diversão, etc. Nem mesmo o tobogam conseguiu lhe conferir um aspecto menos cruel. E as suas árvores? E o mau hálito das suas bocas-de-lobo? E a gente lembrar que o Parque Solon de Lucena é a obra do paisagista Burle Marx. Dá uma tristeza saber que um dia o mestre do paisagismo preocupou-se em conferir à nossa cidade todo o seu talento, representado numa obra que já foi incluída entre as mais importantes por ele executada. (...) Pois sabem o que pretendem agora fazer? Vão modificar a estrutura física da Lagoa, alargando suas vias, reduzindo seus espaços vegetais e outras coisas mais. Tá certo, o tempo evolui e com ele as necessidades vivenciais da cidade, a necessidade de se rever suas vias de fluxo e afluxo, de se moldá-la ao presente etc. e tal ... (...)”⁹⁹. Essas notas expressavam os desejos ditados pelo povo, com relação à necessidade de preservação da memória dos locais referenciais e de sustentação, frequentados pelo público, aspecto que, muitas vezes, não era considerado pelas trajetórias políticas, especialmente no período em questão. Nos espaços iniciais do percurso, percebia-se, assim,

a emergência de conflitos urbanos, tanto ao nível do espaço físico quanto ao nível da dinâmica social e das suas relações com o planeamento oficial. As alterações propostas eram consideradas inadequadas, como uma descaracterização do espaço urbano, em nome do progresso e da cidade dita moderna, cujo apoio principal era o percurso da avenida Epitácio Pessoa.

As tentativas de combinar e adequar a cidade às suas transformações e aos fluxos do progresso e dos ideais ditos modernos, através do percurso, geraram conflitos de ordem física e social. As mudanças se tornaram atemorizantes para consideráveis segmentos da sociedade, apelando-se para não correr-se o risco de ver a cidade descaracterizada, no sentido da preservação da integridade física e natural da cidade. “(...) Poupem a Lagoa do empirismo, da pressa, da improvisação. Consultem o mestre Burle Marx, cujo gênio criador continua deste tamanho! Ele, de certo, tem algo muito importante para transportar para o presente, com a mesma beleza e funcionalidade, a obra que projetou no passado. É negativo não ouvi-lo, pelo menos (...)”.¹⁰⁰ Através do percurso, é possível remeter-nos a Benjamin (1991), na questão da imagem da cidade que se transforma, tirando a memória do passado e dando lugar às trajetórias da modernidade, em nome do progresso.

Esses registros da trajetória política mostram o fato da administração municipal retroceder, em relação à algumas medidas levadas a efeito na gestão passada, sob a bandeira de “A Lagoa do Jeito que o Povo Quer”, tratando das vias de circulação de veículos no anel central da Lagoa, que haviam sido suprimidas pela Administração anterior, com o objetivo de implantar um parque naqueles espaços. Assim, o modelo automobilístico imperava no percurso, afetando, inclusive, noções básicas de espaço livre público, *do público* (Panerai,1994), pelos desequilíbrios de funcionamento do espaço.

– A implantação controvertida do Projeto CURA

A partir da segunda metade da década de 1970, com reativação de investimentos e sob influência de trajetórias políticas, a demanda de terras, na direção leste, aumenta, tendo como um dos motivos a atuação do Projeto CURA (Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada) do BNH. O Projeto de implantação de infra-estrutura, que teve suas diretrizes estabelecidas no ano de 1972, foi efetivamente iniciado, em nível nacional,

⁹⁹ Negativo Não é Mestre. Editorial do Jornal Edição Extra. 1^o de agosto de 1971. João Pessoa, Paraíba.

em 1973 e visava aperfeiçoar equipamentos urbanos, criando condições para que a cidade pudesse absorver seus contingentes populacionais, nos setores em expansão. Posto à disposição de cidades de porte médio e capitais brasileiras, a partir de 1977, quando foi reativado, o Programa operou com recursos financeiros e apoio técnico do Governo Federal, destinados às demandas da urbanização das cidades. Atendeu a áreas chamadas nobres do percurso da avenida Epitácio Pessoa, nas praias de Tambaú, Cabo Branco, Manaíra e Bessa, elevando consideravelmente o nível de valorização do solo nas áreas atingidas e ampliando, assim, a especulação fundiária, com a aceleração da urbanização da cidade.

Para a implementação do Projeto CURA eram exigidas “ações integradas do município”, com o estímulo à criação de lei municipal que regulamentasse o aumento progressivo dos impostos imobiliários, o que, se implantado, concorreria à restrição do acesso ao percurso às populações de maior poder aquisitivo. Relacionando-se a questões políticas e econômicas, isso explica, em boa parte, as razões pelas quais a Prefeitura de João Pessoa deu prioridade à orla marítima, que, em si, não constituía a área mais carente da cidade, mas era justamente naquela área que a população podia melhor responder ao aumento gradativo dos impostos urbanos. Nesse cenário, sob a influência do percurso e de diretrizes políticas e econômicas, destacou-se uma das características da dinâmica urbana de João Pessoa fundamentada muito mais sobre a expansão e ocupação de novos espaços do que sobre a recuperação ou sobre uma reterritorialização de espaços, no sentido de uma revitalização ou reintegração / reocupação, contribuindo na geração de conflitos, face às restrições do sítio natural da cidade.

Dessa forma, verificou-se uma dinâmica de restrição do acesso às terras do percurso e da orla marítima às populações que não podiam arcar com os custos do modelo de urbanização e da especulação, transformando o espaço e expulsando os antigos moradores. Associadas a esse fato, a valorização das localizações e a especulação contribuíram, até certo ponto, à geração de dificuldades no estabelecimento de condições à uma redistribuição da renda entre os grupos sociais da cidade e à minimização da segregação e dos conflitos sociais. Segundo Harvey (1980), “(...) Certos grupos, particularmente aqueles dotados de recursos financeiros e educacionais, estão aptos a adaptar-se muito rapidamente

¹⁰⁰ Id. Ibid.

à mudança no sistema urbano e essas disposições diferenciais, para responder à mudança, são uma fonte básica de desigualdade (...)”. Dessa forma, o modelo de crescimento da cidade e especialmente o desenvolvimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa, concorreram para as desigualdades sociais, com a geração de dinâmicas opostas de segregação (auto-segregação e segregação imposta), a produção de barreiras e da setorização intra-urbana. Viu-se assim, a articulação da componente política com as forças econômicas e a valorização do solo urbano, concorrendo à segregação e à expansão do percurso de maneira seletiva.

Por volta do ano de 1977, a orla marítima já havia começado a receber algumas melhorias de forma rarefeita e isolada. Num primeiro momento, foi firmado o convênio para a primeira etapa do Projeto CURA, denominado “CURA Piloto”, que previa a intervenção em espaços do percurso, nos bairros de Manaíra e Tambaú e, logo após, foi ampliado para os bairros do Cabo Branco e do Bessa, passando o projeto a se estender por toda a orla marítima do percurso. As obras previstas eram de pavimentação, drenagem, aterro de alagados, paisagismo, implantação de obras de arte, sinalização de vias, iluminação pública, parques, praças e jardins, revitalização de praias, transportes coletivos, desapropriações na orla marítima, remanejamento das habitações ditas subnormais (favelas), educação e saúde e um terminal turístico. Muitas das obras previstas não foram realizadas pelos desvirtuamentos do projeto, quando algumas áreas prioritárias para investimentos foram alijadas, com os recursos aplicados em outras áreas, onde houvessem maiores interesses políticos ou mesmo por amizades. Outro motivo de dificuldades foi a questão de entraves políticos, que foram colocados acima dos entraves técnicos. Outro aspecto previsto era o aumento da arrecadação do Município, pela via do IPTU, objetivo que encontrou dificuldades devido à existência de inadimplência e especialmente face à pressões políticas e econômicas e à falta de controle da própria Prefeitura, em relação ao seu cadastro imobiliário.

O Projeto CURA da orla marítima foi objeto de críticas, dentre as quais a acusação de ser um projeto elitista, pois havia sido implantado nas áreas mais nobres da cidade, onde residia a população de mais alta renda, sendo a grande maioria dos imóveis de alto e médio padrão construtivo. Com a realização das obras, os imóveis foram ainda mais valorizados, assim como de resto as áreas internas à moldura espacial do percurso da avenida Eptácio

Pessoa. Levando à uma aceleração da urbanização da cidade, os fatos consolidaram o padrão predominante do ambiente construído e a barreira da moldura espacial do percurso.

Por outro lado, as críticas ao projeto levaram a administração do prefeito Damásio Franca (1979-1983), que era norteadada por critérios políticos e pessoais, a estender o Projeto CURA às áreas ao sul e a sudeste da cidade, com o Projeto CURA II (denominado Cura Mangabeira-Cristo), atendendo as áreas de média e baixa renda do Cristo Redentor e de Mangabeira (1181 ha). Assim, dava-se também uma certa sustentação sócio-espacial e consolidava-se o cenário das áreas fora da moldura espacial do percurso, contribuindo na definição do padrão de urbanização por setores sócio-espaciais. De certa forma, o CURA II também viabilizava o percurso da avenida Epitácio Pessoa, melhorando as condições de assentamento de populações que não puderam residir em seus espaços, atenuando conflitos sociais.

O quadro ampliou a dinâmica da expansão urbana, da periferização e da produção de distâncias sócio-espaciais, pois o Projeto CURA também valorizou, de certa maneira, áreas ao sul da cidade, simultaneamente atraindo e deslocando populações aí residentes, que não puderam arcar com os custos das melhorias, impedindo o assentamento de novos moradores, de média e de baixa renda. O quadro aprofundou os conflitos estruturais urbanos, relacionados ao planejamento oficial, às distâncias físicas e sociais, aos problemas de infra-estrutura, da acessibilidade, da mobilidade e dos custos da cidade.

O percurso também mostrou nesse estágio, face ao próprio crescimento da cidade e ao crescimento das atividades comerciais, o processo de expansão da atividade terciária para além do centro da cidade e adjacências, no âmbito das dinâmicas de transformação e de segregação sócio-espacial, determinadas pela classe social hegemônica. Conduzindo à construção do centro expandido da cidade e à construção do eixo de comércio e serviços seletivo da avenida Epitácio Pessoa, consolidados a partir da década de 1980, os eventos, que incluíram progressivamente outros eixos viários, também concorreram à uma re-hierarquização de determinadas vias, transformando-as em eixos principais de circulação e afetando a estruturação urbana.

A extensão do comércio e dos serviços por eixos viários, aproximando-os das áreas residenciais, contribuiu à consolidação dos territórios do percurso, favorecidos pela implantação do Projeto CURA, que valorizou esses espaços. O processo conduziu tanto ao

aprofundamento de combinações físico-espaciais e sociais quanto ao desenvolvimento de conflitos urbanos, sob a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais. Os conflitos foram causados, entre outros motivos, pelas restrições dos espaços natural e construído da cidade, pelo padrão de crescimento urbano, pelo processo de reaproximação espacial dos usos do solo residencial, de comércio e serviços, pelos conflitos entre o uso do solo lindeiro e a circulação urbana, apontando problemas com a infra-estrutura e sistemas instalados, notadamente ao longo do eixo principal de acesso à orla marítima, representado pela avenida Epitácio Pessoa.

– **A questão dos planos oficiais**

À medida que a complexidade das relações entre percurso, ocupação e uso do solo, morfologia e práticas sociais aumentou, provocou o surgimento de novas necessidades, afetando a base física construída, a organização espacial da cidade e a estruturação intra-urbana. A reestruturação por que passava o espaço da cidade foi conduzida especialmente pelo incremento populacional, pela expansão da atividade terciária, por suas possibilidades de arcar com os custos de implantação, e pela ampliação do processo de concentração sócio-espacial, em áreas da cidade, com a consolidação de redes sociais de apropriação diferenciada do espaço. A atividade terciária, além da possibilidade de absorver custos, pode repor esses custos, valorizando certos espaços urbanos e tornando-os inviáveis ao uso residencial.

No período entre 1975 e 1979, sob influência da expansão destacada, na direção leste da cidade, viu-se o tratamento urbano sob uma perspectiva técnica, na gestão do prefeito Hermano Augusto de Almeida e do secretário de planejamento Antônio Augusto de Almeida, que possuíam tendências estritamente técnicas e progressistas. Na tentativa de disciplinar a ocupação e o uso do solo urbano, foi consolidado o Código de Urbanismo de João Pessoa, consubstanciado na Lei No. 2102/75-PMJP.

O Código de Urbanismo da Cidade procurava resolver os problemas e conflitos da expansão urbana, onde um dos impasses relacionava-se com a morfologia, as práticas sociais e o sistema de vias radiais, sua hierarquização e a política estimulante ao transporte individual da indústria automobilística, em sintonia com o percurso da avenida Epitácio Pessoa. O anel rodoviário da cidade impulsionou essa lógica, contribuindo no crescimento

da cidade, na direção norte do percurso. Afetando a acessibilidade e a mobilidade, o sistema predominantemente radial, com carência de vias transversais, influi no congestionamento e saturação viária, pois o uso crescente do automóvel exige um espaço viário cada vez maior, levando ao comprometimento do sistema rádio-concêntrico, com problemas entre a circulação, a ocupação e o uso do solo. As visões conflitantes de planejamento e de interesses afetaram a resolução dos problemas.

Dado aos crescentes conflitos urbanos e especialmente no que se referiam à acessibilidade e à mobilidade, foi elaborado o Plano para o Sistema Integrado de Transportes, pelo escritório do urbanista Jaime Lerner, em 1978, discutindo a destinação de espaços públicos. O Plano, que acabou por não sair do papel, tratava de um planejamento integrado para o transporte de massa da cidade de João Pessoa, face ao crescimento da população e a ampliação da mancha urbana, apontando para uma reestruturação física da cidade. O percurso da avenida Epitácio Pessoa era tratado, no Plano, como um dos que continham um dos principais eixos naturais de crescimento e de reestruturação urbana. O Plano de Lerner foi contratado no final da gestão do prefeito Hermano Almeida, em 1978, e foi entregue em 31 de dezembro de 1978, não havendo tempo do prefeito executá-lo. A descontinuidade da gestão política afetou a resolução de problemas urbanos, que se acentuavam na Área Central, em espaços adjacentes e nos eixos de crescimento principais.

Em 1979, os territórios do Centro/Lagoa, de Tambiá e da Torre somavam aproximadamente uma superfície de 400ha, representando cerca de 8,1% da área da cidade de João Pessoa e 21,8% da moldura espacial que foi construída pelo percurso, até a década de 1980. A população total dos bairros chegava a 49350 habitantes, o que correspondia a 15% da população da cidade, com uma densidade bruta média de 117 hab./ha., enquanto a cidade como um todo possuía uma densidade média de 69 hab./ha. No percurso, eram os chamados “bairros residenciais centrais de aspecto burguês” (Rodriguez e Droulers,1981). O espaço do núcleo histórico original, na parte baixa da cidade, possuía aproximadamente 220 ha.

Os anos 1970 assistiram igualmente à crescente preocupação com a questão da preservação de espaços livres para os pedestres, que cada vez mais perdiam espaço para os automóveis. Como em outras cidades brasileiras, esse foi um dos conflitos emergentes nos espaços de João Pessoa e especialmente em sua Área Central e em espaços do percurso da

avenida Eptácio Pessoa. Posteriormente esses problemas seriam agravados, no âmbito da relação percurso-uso do solo, com os conflitos existentes entre os espaços livres de circulação e os espaços edificados da referida avenida, representados pelos problemas de hierarquia viária, pelos conflitos entre os movimentos de automóveis e de pedestres, o acesso aos edifícios e ao transporte público.

IV.3.3- Os anos 1980 como ponto de chegada

O início dos anos 1980 trouxe um incremento populacional de cerca de 48,5%, em relação à década de 1970, quando contávamos aproximadamente 220000 habitantes em João Pessoa (Censos Demográficos-IBGE). Os anos 1980 (326800 habitantes) assistiram também, sob a influência de ações políticas e da rota seletiva do percurso, ligada à segregação, à predominância da expansão dos conjuntos habitacionais populares, ao sul e a sudeste da cidade, e ao processo de espraiamento urbano para além da moldura do percurso. Entre 1980 e 1983 foram edificadas 8492 unidades habitacionais pelo SFH, gerenciadas por órgãos públicos locais (CEHAP-PB,SEPLAN-PB). Tomando como referência o percurso, um dos principais efeitos foi a geração de excrescências espaciais, com o incremento das distâncias, dificuldades na acessibilidade e o aumento dos custos da urbanização.

Os anos 1980 definiram e consolidaram o cenário global da ocupação e do uso do solo na cidade, que se desenvolveu até os dias atuais, caracterizando uma chegada do processo de evolução urbana e destacando o percurso.

– O papel da gestão política do Governo Tarcísio Burity.

No período 1979-1983, a ação política do Governo Estadual influenciou o percurso da avenida Eptácio Pessoa, tanto no cenário produzido internamente à moldura espacial quanto nos impactos provocados fora da moldura. O período foi caracterizado por realizações de obras de impacto, sendo ainda norteado pela perspectiva da modernidade, baseada em grandes empreendimentos, os quais, nem sempre, lograram os resultados almejados. Este foi o caso, por exemplo, de seu ambicioso plano habitacional que, na realidade, só foi realizado em cerca de 10% da meta (Lavieri e Lavieri,1992), mas que, mesmo assim, dava início, com o conjunto Mangabeira I (1983), à formação da

excrescência urbana do vetor sudeste da cidade¹⁰¹, sob influência da lógica evolutiva seletiva do percurso, que expulsava de seus espaços as classes sociais menos favorecidas da cidade. Considerando-se as restrições do sítio natural da cidade, aquela excrescência pode prestar-se como medida da força de expulsão das classes sociais menos favorecidas do percurso.

O período do governo Tarcísio Burity (1979-1983) foi aquele em que se construiu o maior número de unidades habitacionais de conjunto da história da cidade, embora aquém das metas propaladas, dando, de forma indireta, sustentação à lógica seletiva do percurso. Como já vinha ocorrendo, desde o início da década de 1970, os espaços que mais receberam unidades habitacionais foram aqueles localizados a sudeste da cidade, a partir do anel rodoviário da BR-230. Ali foram construídas 6965 unidades de conjunto, correspondendo a 82% do total de unidades implantadas no período¹⁰² (Ferraz e Duayer,1985;In Lavieri e Lavieri,1992), afetando o tamanho e ampliando a setorização urbana, com a concentração de grupamentos sociais em áreas da cidade.

Os territórios dos conjuntos habitacionais produzidos no percurso da avenida Epitácio Pessoa e nos setores sul e sudeste da cidade, sob influência das trajetórias políticas, constituíram um dos elementos-chave para a reestruturação da cidade. Ocuparam linhas de frente e consolidaram vetores que direcionaram a expansão, especialmente nas direções sudeste e leste. O espaço fragmentado e os “espaços deslocados” (George,1990) de João Pessoa são visíveis a partir do percurso, abrigando uma rede social hegemônica, afastada das classes menos favorecidas.¹⁰³

Entre as obras de impacto do governo Tarcísio Burity está a construção do Espaço Cultural José Lins do Rego, no percurso da avenida Epitácio Pessoa, obra executada no ano de 1980. Mobilizou um montante significativo de recursos da esfera federal, gerando uma grande polêmica na população e grande impacto na cidade, dada a monumentalidade da edificação. Para o governador Burity era “o maior empreendimento cultural da cidade”, tendo sido projetado pelo arquiteto Sérgio Bernardes. Foi implantado no território de

¹⁰¹ Esse vetor abriga hoje cerca de 150000 habitantes.

¹⁰² Apenas um dos conjuntos implantados naquela área, o conjunto Mangabeira I, foi constituído de 3238 unidades habitacionais (Ferraz e Duayer,1985 In Lavieri e Lavieri,1992).

¹⁰³ Os espaços deslocados da cidade, especialmente ao longo das áreas externas ao percurso da avenida Epitácio Pessoa, contribuem para a constituição de espaços e setores territorialmente heterogêneos, para as

Tambauzinho, numa área imprópria, face à considerável ocupação residencial que estrangula a obra, gerando conflitos de uso e ocupação do solo e impedindo uma adequada articulação e hierarquização dos acessos, o que possibilitaria um melhor relacionamento entre a questão espacial da área e o edifício produzido. Mesmo assim, o Espaço Cultural tem uma posição espacial e um porte tal que pode ser avistado de pontos da cidade, denotando a intenção oficial de garantir uma marca em sua trajetória política e especialmente em articulação com a lógica do percurso da avenida Epitácio Pessoa, em direção à orla marítima de João Pessoa. Essa edificação garantiu um importante ponto referencial e de sustentação do percurso, articulando-se com a lógica modernizante, progressista e elitista do mesmo.

Do ponto de vista da habitação, na gestão de Tarcísio Burity, houve também um incremento das moradias de melhor padrão construtivo, com um aumento de 51,9%, em relação ao período de 1975 a 1979, sobretudo nos espaços do percurso, situados no Bairro dos Estados e nos bairros da orla marítima, particularmente em Manaíra que, depois dos beneficiamentos do Projeto CURA, passou a ter uma rápida valorização e adensamento populacional.¹⁰⁴

Nas décadas de 1970 e 1980, acentuou-se o processo fragmentado de ocupação da cidade¹⁰⁵, que contribuiu na formação das distintas redes sociais de produção e apropriação do espaço. Como visto, nas direções sul e sudeste, a cidade cresceu predominantemente através da produção de conjuntos habitacionais para a população de baixa renda; nas direções leste e norte, ocorreram a predominância da produção de espaço para a média e alta renda. No período, iniciou-se também a formação da excrescência urbana do eixo sudeste, dado o tamanho acentuado do espaço físico produzido, em relação às características do espaço da cidade como um todo. Especialmente a partir da década de 1980, ali produziram-se novas territorialidades urbanas, em forma de “linha”, alargando de forma acelerada a cidade, com uma ocupação descontínua e segmentada. O processo construiu uma saliência destacada na mancha urbana de João Pessoa, em relação ao padrão urbano da cidade e do percurso, acentuando o fenômeno da fragmentação do espaço.

localizações periféricas, para os valores diferenciais e para a segregação produzida pelo distanciamento entre o espaço econômico e o espaço social.

¹⁰⁴ Dados extraídos de Sônia Ferraz e Juarez Duayer (1985) e Alda-Fram Camboim (1983).

¹⁰⁵ O processo de crescimento urbano desordenado é considerado um dos principais, senão o principal, problema das cidades contemporâneas.

Dessa forma, nos primeiros anos da década de 1980, acentuou-se a favelização e a expansão da cidade, para o sul e sudeste, impelidas pelo percurso da avenida Epiácio Pessoa, ultrapassando o anel rodoviário e marcando maior acirramento de disputas e conflitos, no âmbito da relação percurso–evolução urbana. Cabe observar que a trajetória política estadual da época (1979-1983), caracterizou-se pela impermeabilidade e intransigência, diante de pressões e reivindicações, sobrepondo-se à administração municipal, contribuindo para ampliar os conflitos e os embates nas cenas social e política. Os fatos concorreram tanto para consolidar o cenário interno quanto para consolidar o cenário periférico ao percurso da avenida Epiácio Pessoa. O clientelismo de cúpula, relacionado à rede social hegemônica e ao Estado, contribuiu nos conflitos sócio-espaciais. As trajetórias política e econômica, o planejamento oficial e as demandas da trajetória social mostravam seus embates, no processo de evolução urbana.

A década de 1980 constituiu um período onde a habitação popular foi freqüentemente utilizada para atender a trajetórias político-eleitorais, reforçando as condições para ampliação da produção desse tipo de moradia pelo Governo. Esses fatos concorreram para reforçar o clientelismo e redefinir os conflitos e a segregação espacial na cidade, assim como contribuíram para desenvolvimento do processo de concentração de classes sociais, em determinados setores urbanos, com o afastamento da ocupação das classes populares de baixa renda, em relação ao percurso da avenida Epiácio Pessoa. Dessa maneira, acelerou-se o processo de consolidação da expulsão e proibição à ocupação dos espaços do percurso, para as populações de menor poder aquisitivo. A década de 1980 parece ser um “ponto de chegada” que consolida e ratifica a tendência histórica de expansão e de segregação. A administração do prefeito Damásio Franca (1979-1983), não tendo uma perspectiva técnica, fazia a forma tradicional e patrimonialista de administração, baseando-se em projetos pautados em favores políticos, que beneficiavam apenas algumas parcelas da comunidade, em geral, as elites. Os fluxos políticos voltavam a articular-se com o percurso da avenida Epiácio Pessoa, alimentando a valorização do solo e a especulação imobiliária, como elementos esclarecedores dos conflitos urbanos.

A maior produção de habitações populares ocorreu nos períodos de crise da economia nacional e especialmente nos anos 1980, tentando frear o processo de aguçamento dos conflitos sociais urbanos. Embora constituindo-se em um mercado menos

rentável, diante da crise, os conjuntos populares apresentavam-se como uma saída viável para as construtoras, que pressionavam o Estado, pois tinham no mesmo um comprador seguro, que passava por uma crise de legitimidade que o regime atravessava. A partir de fins da década de 1970 e na década de 1980, o BNH sofreu um redirecionamento na sua atuação face à impopularidade do Banco e ao grande número de inadimplentes e de favelas produzidas, em consequência das desigualdades sociais, da dinâmica da segregação e da setorização da cidade.

O processo de valorização do solo urbano e a concentração sócio-espacial, conduzida pelo percurso, levou assim à uma dupla periferização na cidade: à periferia dos pobres, à favelização e à segregação imposta, e à periferia dos mais abastados e à auto-segregação seletiva, em localizações privilegiadas. Em João Pessoa, entre as décadas de 1970 e 1980, 24,6% da população possuía renda abaixo de um salário mínimo e 45,4% não possuía fonte de renda formal (FIPLAN,1982). Quando iniciou-se o ano de 1980, cerca de 43% das famílias residentes em João Pessoa viviam com uma renda abaixo de 2 salários mínimos e 30% das famílias viviam com uma renda de 2 a 5 salários mínimos, num dos quadros mais desfavoráveis entre cidades brasileiras (FIPLAN,1982 e Censos Demográficos-IBGE). Os fatos transformavam o percurso da avenida Epitácio Pessoa em uma barreira intransponível para essas populações, através da valorização de determinados espaços estratégicos, com o consequente aumento das distâncias urbanas (físicas e sociais), dos custos e de uma periferia imposta na cidade. O quadro contribuiu para colocar os três primeiros anos da década de 1980 como um período marcado pelo acirramento de conflitos na produção, apropriação do espaço e gestão urbana.

As perspectivas da modernidade e do progresso que, em grande medida, eram trazidas pelo percurso faziam com que engendrasse um disciplinamento do espaço intra-urbano, através da acessibilidade, da mobilidade, seletividade da ocupação e uso do solo e setorização da cidade. Da mesma maneira, transformou consideravelmente o ambiente construído da cidade, tanto pelas ocorrências nos espaços do percurso quanto pelos impactos provocados na produção dos conjuntos habitacionais populares, ao sul e a sudeste de João Pessoa. Reafirma-se aqui que o percurso contribuiu, assim, com uma das contradições sócio-espaciais do ideário urbano modernista. A contradição reside no fato de que formas de ocupação urbana incompatíveis para abrigar e manter equilibradamente

comunidades baseadas (dependentes) no espaço foram produzidas justamente para aqueles grupos que dependem do espaço físico para a geração dos seus contatos sociais: os grupos de mais baixa renda, que necessitam da habitação subsidiada pelo Estado.¹⁰⁶ Essas práticas e padrões urbanos são controlados pelas forças dominantes, funcionando a favor da intensificação das desigualdades, do distanciamento social e da segregação, concorrendo à produção de diferenciações na estrutura urbana.

O processo de formação dos vetores de expansão sul e sudeste expressou os deslocamentos sócio-espaciais das camadas de mais baixa renda, em direção à periferia longínqua, face à dinâmica sócio-espacial seletiva do percurso da avenida Eptácio Pessoa, mostrando uma relação paradoxal frente às necessidades daquelas camadas. As camadas menos favorecidas são as que mais necessitam de justaposição e proximidade espacial às atividades urbanas. Entretanto são colocadas em linhas de expansão cuja característica principal é a separação e a distância espacial, com maiores custos sociais. As trajetórias políticas, ao articularem-se com os vetores citados, consolidaram uma contradição entre os espaços político e social, compondo quadro oposto ao do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

A morfologia e a localização urbana do percurso da avenida Eptácio Pessoa atraem e facilitam os contatos e encontros, ao nível do espaço físico, mostrando-se também compatíveis com a lógica e as demandas de uma classe social cujos contatos são estabelecidos mais seletivamente e apoiados em redes sociais dominantes, relativamente “independentes do espaço”, mostrando igualmente operações mais sutis da segregação (Webber,1964 e Jameson,1984). Assim, a relativa proximidade entre o centro da cidade e a orla marítima, destacada no eixo da avenida Eptácio Pessoa, também contribuiu como elemento da lógica do percurso. Daí assistiu-se a materialização e a consolidação da barreira sócio-espacial do percurso e o processo de divisão da cidade em redes geográfico-sociais de produção e apropriação distintas do espaço, relacionadas à acessibilidade e à mobilidade e aos trajetos típicos, em função da renda e modo de deslocamento, que coincidiram com a ampliação dos problemas e conflitos urbanos (FIG.IV.34). Segundo

¹⁰⁶ Segundo Peponis (1989), as formas de ocupação tornam-se incompatíveis pelas distâncias sócio-espaciais e custos produzidos. Populações “baseadas no espaço” são aquelas de mais baixa renda, com dificuldades de ter acesso às tecnologias avançadas/superiores (informação/comunicação por exemplo), conhecimento e caracterizadas como cativas do transporte coletivo ou daqueles que possuem maior rigidez espacial (sobre trilhos), dependendo também do deslocamento espacial a pé para manter seus contatos cotidianos.

Webber (1964), passamos de uma sociedade onde relações sociais eram baseadas mais na proximidade espacial para uma sociedade complexa onde essas relações são baseadas e sofrem a influência, em grande medida, dos interesses de grupos, especialmente os hegemônicos, que extrapolam localidades e setores específicos da cidade, como no caso dos impactos do percurso, nas áreas fora de sua influência direta. Para Jameson (1984), nossa sociedade é caracterizada hoje por redes (sociais) de influência, comunicação e dependência tão dinâmicas que se tornam “relativamente independentes do espaço geográfico”. Sem diminuir o valor da variável espaço, ambas afirmações recolocam a questão de que em todas as sociedades existem grupos, instituições e funções que são menos restritas espacialmente que outras e que estes grupos são invariavelmente aqueles que detêm maior poder.

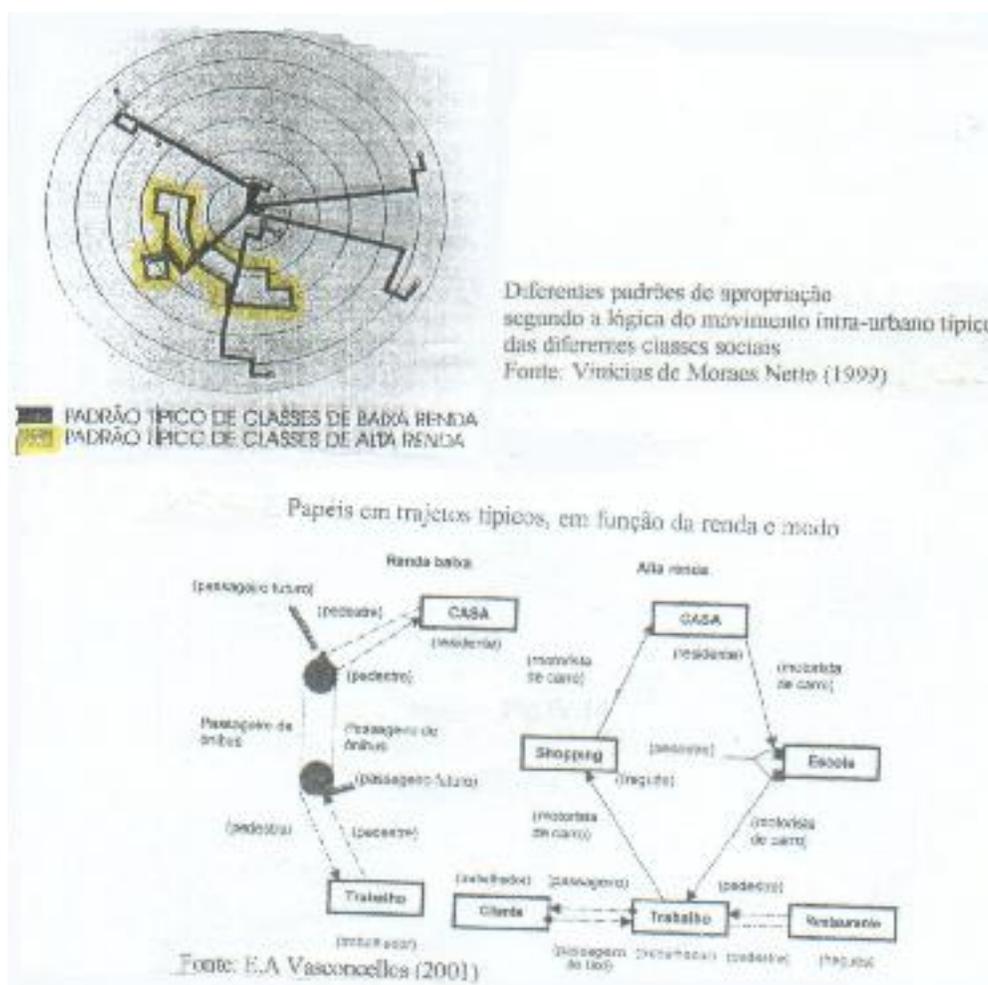


FIGURA IV. 34: Padrões de apropriação do espaço segundo a lógica do movimento intra-urbano

Se em décadas anteriores o *espaço do trabalho* era o *locus* das revoltas, a partir das décadas de 1970/1980, a relação percurso-evolução urbana evidenciou que o espaço da cidade era agora o *locus* dos conflitos, a partir de combinações sócio-econômicas. Os conflitos emergiram da ampliação das demandas e disputas e das deficiências da qualidade de vida cotidiana no espaço intra-urbano, ligadas às desigualdades sociais, à infra-estrutura e aos serviços, que compuseram um quadro de problemas estruturais na evolução urbana.

O percurso, os problemas e impasses do planejamento urbano, as intervenções públicas e a modernização trouxeram contradições no âmbito das relações com os territórios, com a setorização e o deslocamento de populações para periferias impostas, dada à desequilibrada valorização do solo urbano, aliada à seletividade do espaço da cidade. O crescente número de favelas estava ligado à pobreza da cidade de João Pessoa e do seu aglomerado urbano¹⁰⁷. A partir de 1979, os conflitos urbanos aumentaram consideravelmente em João Pessoa, ficando patente que, no âmbito das relações estabelecidas na cidade, o processo desenvolveu-se como um jogo de poder, de interesses e disputas entre os diversos agentes e redes sociais atuantes no espaço. As redes setorizaram o urbano a partir das localizações, dos espaços livres, eixos principais de acesso e novas obras viárias e, como colocou Santos (1988), o que aconteceu na cidade pode ser comparado a um jogo de cartas, onde a “mesa” do jogo é o seu sítio natural.

– A questão dos planos oficiais nos anos 1980.

Os crescentes conflitos, a partir dos impactos do percurso, como uma geratriz sócio-espacial, trouxeram estudos para João Pessoa, realizados por escritórios das agências federais de planejamento, que foram implantados em convênios com os Governos Estadual e Municipal. Assim, surgiram na cidade os escritórios do GEIPOT-Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, posteriormente cedendo lugar à EBTU-Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, o Programa AGLURB-Aglomerados Urbanos e o escritório do

¹⁰⁷ Pelos dados do Censo observava-se que quando iniciou-se o ano de 1980, cerca de 43% das famílias residentes em João Pessoa viviam com uma renda abaixo de 2 salários mínimos e 30% com 2 a 5 SM. Levando-se em conta o aglomerado urbano de João Pessoa, onde estão incluídos os municípios Bayeux, Santa Rita e Cabedelo, esses percentuais chegavam a 50,5% e 30% respectivamente, apresentando um quadro mais desfavorável que as médias brasileiras, então situadas em 44% e 29,9%. Em 1980, a parcela da população com renda familiar abaixo de 2 SM era em todos os municípios do aglomerado, superior a 60% e, tomando como referência o limite de renda de até 5 SM, atingiam percentuais em torno de 90% (Lavieri e Lavieri, 1992).

Programa Especial Cidades de Porte Médio-CPM-PMJP. O escritório do GEIPOT, por exemplo, desenvolveu estudos de transportes urbanos para a cidade e para o aglomerado urbano, recomendando ações imediatas, de médio e de longo prazos no Plano Diretor de Transportes Urbanos-PDTU-1985. A administração municipal ficou limitada a ações tópicas e a concluir algumas obras em andamento, como o Projeto CURA e a implantação e complementação do anel viário da Área Central, incluindo a construção de alça viária que atravessa áreas no extremo norte da cidade, o que facilitou também a acessibilidade a áreas do percurso. Essas operações contribuíram na interligação da Área Central com o percurso da avenida Eptácio Pessoa, favorecendo a produção e a expansão dos territórios.

Incluindo espaços do percurso, especialmente da avenida Eptácio Pessoa propriamente dita e espaços da orla marítima, os estudos do GEIPOT, da EBTU e do AGLURB, muitos dos quais não saindo do papel ou mostrando incompatibilidade com a realidade da cidade, visavam fundamentalmente resolver problemas e conflitos relacionados com as interfaces existentes entre as questões espacial, da acessibilidade e mobilidade urbana, frente ao crescimento desordenado da cidade. Os estudos propunham também “a elevação do nível de serviço do sistema de transportes”, através de medidas físicas e operacionais, com prioridade para o transporte coletivo (Programa AGLURB,1983). No que tange a avenida Eptácio Pessoa, os problemas específicos relacionavam-se com: 1) A capacidade da via em relação ao crescente volume médio diário de tráfego, que registrava 35535 UCP-Unidade de Carro Passeio, em 1981, o maior volume registrado no período entre os principais corredores da cidade (TABELA IV.4); 2) Os problemas do relacionamento do percurso com o uso e a ocupação do solo, pelas restrições físicas e inadequada hierarquia viária, face ao adensamento urbano desordenado e face à aproximação do comércio e serviços dos territórios residenciais, pelo eixo da via e, 3) O modelo automobilístico-rodoviário e a disputa pelo espaço viário, privilegiando o transporte privado, em detrimento do transporte público.

O processo de combinação do percurso com o modelo automobilístico-rodoviário urbano gerou problemas com as questões da acessibilidade, da mobilidade e do uso do solo. A avenida Eptácio Pessoa apresentou-se, nos anos de 1981 e de 1991, como o eixo viário com maior volume médio diário de tráfego da cidade (35535 UCP e 47972 UCP

respectivamente), mostrando conflitos com o uso do solo lindeiro, no âmbito das interfaces existentes entre espaços livres e espaços edificados da cidade.

**Tabela IV.4 –CORREDORES DE TRANSPORTES
CARACTERÍSTICAS FÍSICO-OPERACIONAIS – 1991**

| CORREDOR | EXTENSÃO (m) | SEÇÃO- TIPO(m) | CAPACIDADE TEÓRICA- UCP/h | VOLUME MÉDIO DIÁRIO 1981- UCP | 1991- UCP |
|----------------------|-----------------|--------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| Epitácio Pessoa | 7.200 | 9,0/9,0 7,0/7,0 | 6.600 | 35.535 | 47.972 |
| José A de Almeida | 5.400 | 7,0/7,0 12,0 | 4.400 | 20.550 | 27.743 |
| Cruz das Armas | 6.950 | 7,0/7,0 10,0 | 4.200 | 19.388 | 26.174 |
| D.Pedro II | 7.690 | 10,0 7,0/7,0 | 4.200 | 16.981 | 36.942 |
| 2 de Fevereiro | 9.950 | 7,0 7,0/7,0 | 4.000 | 5.946 | 9.658 |
| Via Norte | 5.200 | 7,0 7,0/7,0 | 4.000 | -- | 25.500 |

Fonte: STP/PMJP – 1992.

Os sistemas de transporte apresentam duas funções fundamentais, que são o movimento e o acesso a atividades baseadas no solo, mas podem ocorrer conflitos entre elas, notadamente no que se refere às dificuldades de circulação. No período em tela, sem uma adequada articulação entre o uso do solo e os eixos de acesso urbano, surgiram “ligações informais”¹⁰⁸ entre o uso do solo e a rede viária, dificultando os percursos e a acessibilidade na cidade. Consolidou-se igualmente a passagem de uma geografia de pólos

¹⁰⁸ Essas “ligações informais” são decorrentes do crescimento urbano que apresenta elevado grau de espontaneidade, referindo-se à ações não planejadas de forma estratégica, ou àquelas pensadas de forma pontual e imediatista, que procuram por exemplo, adequar as características da circulação de determinado trecho viário à ocupação lindeira, desconsiderando o processo de crescimento urbano como um todo.

tradicionais à uma geografia de linhas de crescimento (LeBrás;1993), acentuando os eixos viários radiais e os percursos da cidade.

O quadro, que mostrava também um deficiente sistema de comunicação (sinalização) e de monitoramento da acessibilidade para os usuários do espaço, afetava a relação de forças entre o automóvel e o pedestre, favorecendo o primeiro e influenciando na noção de “espaço livre público, **do** público” (Panerai,1986).¹⁰⁹ Os problemas diziam respeito às relações dinâmicas entre os espaços livres e os espaços edificados do percurso, no âmbito da lógica de produção e apropriação do espaço. Desde o ano de 1983, segundo pesquisas da Companhia de Trânsito Estadual e do IML-PB, a avenida Eptácio Pessoa liderava o *ranking* de acidentes de trânsito entre as principais avenidas da cidade. O quadro perdurou nos anos mais recentes, entre os anos de 1998 e 2001, quando a avenida Eptácio Pessoa ainda liderava o *ranking* das avenidas onde mais ocorreram acidentes na cidade de João Pessoa. A avenida Flávio Ribeiro Coutinho (o Retão de Manaíra) aparecia em segundo lugar, no número de acidentes notificados, com as avenidas Ruy Carneiro e José Américo de Almeida (Beira Rio) ocupando a terceira posição, todos espaços viários do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

Segundo pesquisas realizadas por alunos da UFPB (2002), em conjunto com a SUDEMA-PB, na avenida Eptácio Pessoa foram registrados níveis de ruído que variavam de 80 a 105 decibéis, acima do permitido pela Organização Mundial de Saúde, que é de 65db. Segundo essa pesquisa, o Parque Solon de Lucena também apresentava situação preocupante, quanto ao nível de ruído.

O traçado e o arranjo de variáveis do processo de desenvolvimento do percurso da avenida Eptácio Pessoa, relacionados a espaços livres, devem ser vistos como uma das principais heranças comuns e referenciais da cidade, que é necessário transmitir com tratamento estrutural continuado. Como uma das origens e uma das bases fundamentais persistentes do processo de expansão de João Pessoa, assegurou a inscrição de importantes territórios, na direção leste da cidade, destacando questões da morfologia, da ocupação e uso do solo e das práticas sociais.

¹⁰⁹ Reafirma-se aqui as colocações de Panerai (1990) acerca dos espaços livres, quando diz que além de sua justificativa funcional, como espaço de ligação/articulação e de circulação (não apenas de veículos), o espaço público se define primeiramente como espaço do público; aberto e acessível a todos, a todo momento, “ele pertence à coletividade, ele é, para retomar a expressão latina, coisa pública – res publica” (P.Panerai,1990).

As questões da relação percurso–evolução urbana e os impactos provocados no espaço-tempo foram viabilizados por espaços livres, associados às principais avenidas radiais, na direção leste da cidade, que expressaram linhas referenciais resultantes das disputas, combinações e conflitos sócio-espaciais e igualmente da hegemonia da classe social mais abastada, observada a partir do percurso.¹¹⁰ Os fatos afetaram, inclusive, as próprias condições da acessibilidade e da mobilidade urbana, com repercussões na qualidade de vida e no cotidiano da cidade.

No percurso da avenida Eptácio Pessoa, as estratégias adotadas levaram simultaneamente a combinações e conflitos, reforçando o papel dos espaços livres, como elementos de sustentação, de redefinição e de referência urbana, bem como as relações entre pontos relevantes e focos funcionais do percurso. Assim, destacaram-se o Parque Solon de Lucena e espaços de influência direta, a avenida Getúlio Vargas, o Liceu Paraibano, a praça da Independência, a avenida Eptácio Pessoa propriamente dita, o Espaço Cultural José Lins do Rêgo, o Hotel Tambaú e a orla marítima, correspondente às praias de Tambaú, do Cabo Branco e de Manaíra. Esses elementos e áreas referenciais sustentaram tanto a lógica de evolução do tecido intra-urbano quanto os fluxos e o conceito de espaço livre público na avenida Eptácio Pessoa, visto “como a estrutura fundamental sobre a qual se apóia a grande duração que assegura a permanência da cidade” (Panerai,1986). Nesse sentido, o conceito gerador relacionou-se com a noção de expansão intra-urbana e, mais especificamente, ao processo de expansão radial e setorizado de João Pessoa e ao conceito de espaço livre, aproximando-nos da idéia de lugar, nos sentidos imaterial e material, quando o subjetivo, princípios, condições e práticas sociais associam-se ao espaço físico, à morfologia e à co-presença de indivíduos, tornando-se atributos do espaço.

Os espaços livres – vias estruturais, parques, largos, praças e a linha de faixa litorânea – são elementos intra-urbanos característicos do percurso da avenida Eptácio Pessoa, marcando combinações e conflitos. Colocaram-se como história e como permanência, no sentido de promover, no tempo e no espaço, uma continuidade e dinâmica, numa mesma lógica dominante, e de prever expectativas e cenários futuros, relacionados ao

¹¹⁰ O Parque Solon de Lucena e a Praça da Independência também foram espaços principais que compuseram o sistema e viabilizaram os impactos do percurso.

processo histórico de evolução urbana e à concentração de grupamentos sociais em determinadas áreas da cidade.

O clientelismo, as alianças e barganhas, as ações localizadas, a inadequação de ações do planejamento oficial, frente aos problemas da estrutura urbana, e a incompatibilidade de propostas de longo prazo à realidade da expansão da cidade alimentaram os conflitos sócio-espaciais. As localizações privilegiadas e estratégicas do percurso, formando centralidades urbanas, destacaram combinações sócio-espaciais e a supremacia da classe social hegemônica na organização espacial intra-urbana, contrapondo-se aos conflitos estruturais.

– **A consolidação do ambiente construído**

O período 1980–1985 apresentou o Bairro dos Estados como um dos mais contemplados na produção de unidades habitacionais isoladas e principalmente os espaços situados na orla marítima, que passaram a ser ainda mais ocupados, por residências de alto padrão construtivo, após a conclusão das obras do Projeto CURA. De acordo com Ferraz e Duayer (1985), citados em Lavieri e Lavieri (1992), considerando o total de financiamentos realizados em unidades isoladas, entre 1975 e 1979, no período de 1980 a 1983, houve um crescimento desses financiamentos de cerca de 51,9%, correspondendo a 3164 empreendimentos realizados. Os acontecimentos consolidavam as características do ambiente construído do percurso e das áreas sob a sua influência direta e a setorização radial da cidade, afastando para além do anel rodoviário, ao sul, as populações de baixa renda. Ao mesmo tempo, aumentavam os problemas nas relações percurso–evolução urbana, com o adensamento dos territórios e a contínua aproximação do comércio e dos serviços urbanos dos assentamentos residenciais, sem uma adequada organização e hierarquia urbana, no que tange às relações entre a acessibilidade e a mobilidade e o uso do solo. Os principais eixos de acesso radiais e a produção de habitações constituíram elementos físicos básicos do processo de expansão da cidade.

Segundo dados da URBAN da Prefeitura Municipal de João Pessoa (1982), no que se referia ao padrão construtivo dos domicílios da cidade, o quadro se apresentava da seguinte forma: 30,25% dos domicílios estavam situados nas categorias de padrão alto e normal e 69,75% situavam-se nas categorias de baixo padrão e subnormal (favelas). Os

definidos pela Prefeitura exclusivamente como de padrão alto representavam somente 4,69% dos domicílios, ficando o maior número de domicílios na faixa de baixo padrão, com 62,54%. Esses números mostram o rebatimento do desequilíbrio social no espaço da cidade de João Pessoa, concorrendo na segregação, na setorização e no aumento desequilibrado do tamanho urbano, impulsionado pela dinâmica física e social seletiva do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

Em 1982, tendo como referência os setores cadastrais da Prefeitura Municipal de João Pessoa, pode-se ter uma aproximação espacial do padrão domiciliar predominante em cada bairro da cidade. Os bairros onde havia uma predominância de domicílios de alto padrão e de padrão normal¹¹¹, eram os considerados “centrais” (Tambiá, Jaguaribe, Centro/Lagoa), os localizados nas proximidades da orla marítima e os que estavam próximos à avenida Epitácio Pessoa, exceto os bairros de Treze de Maio e da Torre¹¹². Os bairros situados nos espaços fora da área de influência direta do percurso não chegavam a ter sequer 10% dos seus domicílios nas faixas de padrão alto e normal.

Atualmente, cerca de 70% dos domicílios localizados nos espaços sob a influência direta do percurso da avenida Epitácio Pessoa possuem padrões alto e normal (PMJP-PB). Nos espaços contíguos à moldura do percurso, o padrão alto e normal atinge percentuais sempre inferiores a 45%, decrescendo à medida que os territórios afastam-se ainda mais do percurso, no quadro da segregação imposta, chegando a atingir percentuais inferiores a 5% (URBAN, PMJP/PB, Lavieri e Lavieri, 1992 e Scocuglia, 2000). O processo de favelização, em algumas franjas da moldura do percurso, é também uma das causas de conflitos sócio-espaciais.

Tanto o padrão do ambiente construído inserido na moldura do percurso quanto o padrão do ambiente situado fora dessa moldura, para além do anel rodoviário, apresentaram níveis de permanência consideráveis, no processo de desenvolvimento urbano, com a continuidade da lógica de evolução e das características dinâmicas de produção e

¹¹¹ Onde estes em conjunto, representavam mais de 50% dos domicílios do bairro.

¹¹² Segundo pesquisas de Lavieri e Lavieri (1992), o bairro da Torre apresentou pouco menos da metade dos seus domicílios na faixa considerada de “padrão alto” e normal, com 46,8%. O quadro observado no bairro de Treze de Maio pode estar distorcido em razão dos critérios de divisão dos setores cadastrais da Prefeitura local, que colocava o referido bairro no mesmo setor do bairro de Mandacaru, que caracteriza-se como um dos bairros mais pobres da cidade.

apropriação do espaço. Esses fatos se deram em função das distâncias sociais e em função dos fluxos econômicos e políticos.

O Governo estadual de Wilson Leite Braga, que se instalou no período de 1983 a 1986, de forma um tanto diversa da gestão anterior, fez da aproximação com as organizações populares e da implementação de políticas sociais, calcadas em pequenos empreendimentos, um dos seus principais pilares. Tinham como objetivo resolver conflitos sociais urbanos, especialmente em áreas faveladas da cidade, a partir do clientelismo político de base, ligado ao Estado. Suas ações eram imediatistas e fragmentadas em pontos críticos, denotando a perspectiva de ampliar a base de apoio e angariar dividendos políticos. As ações prestaram-se, sem resolver as desigualdades sociais, para consolidar padrões do ambiente construído e territórios de baixa renda, nas periferias impostas da cidade, destacando ainda mais o percurso seletivo da avenida Epitácio Pessoa, como um espaço privilegiado da cidade. De maneira análoga, contribuiu para conflitos sócio-espaciais entre assentamentos sub-normais, ditos “urbanizados”, e determinados trechos de assentamentos de média e alta renda do percurso, pela proximidade espacial.

Cada vez mais o tipo de ocupação do espaço urbano distanciava-se das características mescladas dos anos compreendidos na primeira metade do século XX, quando populações de diversos níveis de renda ainda conviviam em espaços relativamente próximos. A relação da acessibilidade e mobilidade com a questão espacial, especialmente com as questões da lógica de produção e apropriação de territórios e unidades habitacionais isoladas e igualmente a aproximação do comércio e serviços seletivos, constituíram elementos à compreensão da lógica evolutiva do percurso.

No ano de 1980, a moldura espacial produzida pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa continha uma área aproximada de 1838 ha, (FIG.IV.35 e IV.36) o que correspondia a cerca de 37,3% da área total (4925 ha) da cidade de João Pessoa, à época (Fonte:PMJP/URBAN/COPLAN;Rodriguez e Droulers,1981). Por sua vez, a população residente nos espaços do percurso pode ser estimada, naquele ano, em cerca de 105000 habitantes, com uma densidade de 57 hab./ha, o que representava aproximadamente 32% da população total da cidade. No período, as relações percurso–evolução urbana também contribuíram para o crescimento da área urbana de João Pessoa, apontando um incremento de cerca de 78%, em relação à área existente na década de 1970 (COPLAN/PMJP;In

Rodriguez,1980). A população urbana da cidade, por sua vez, cresceu 63% em relação àquela registrada no ano de 1970, também sob forte influência do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

A relação percurso-evolução urbana, alcançando a dinâmica de fenômeno uno e dialético, influenciou assim nas dinâmicas da segregação e da setorização urbana, auxiliando na explicação do deslocamento de grupamentos sociais, ao longo do espaço/tempo, com a constituição de redes representativas de movimentações típicas de extratos sociais, que consolidaram percursos e territórios, em um processo diferenciado de produção e apropriação do espaço. Nesse cenário, o território pode ser visto também como uma extensão do percurso e vice-versa, ambos elementos definidores de espaços intra-urbanos.

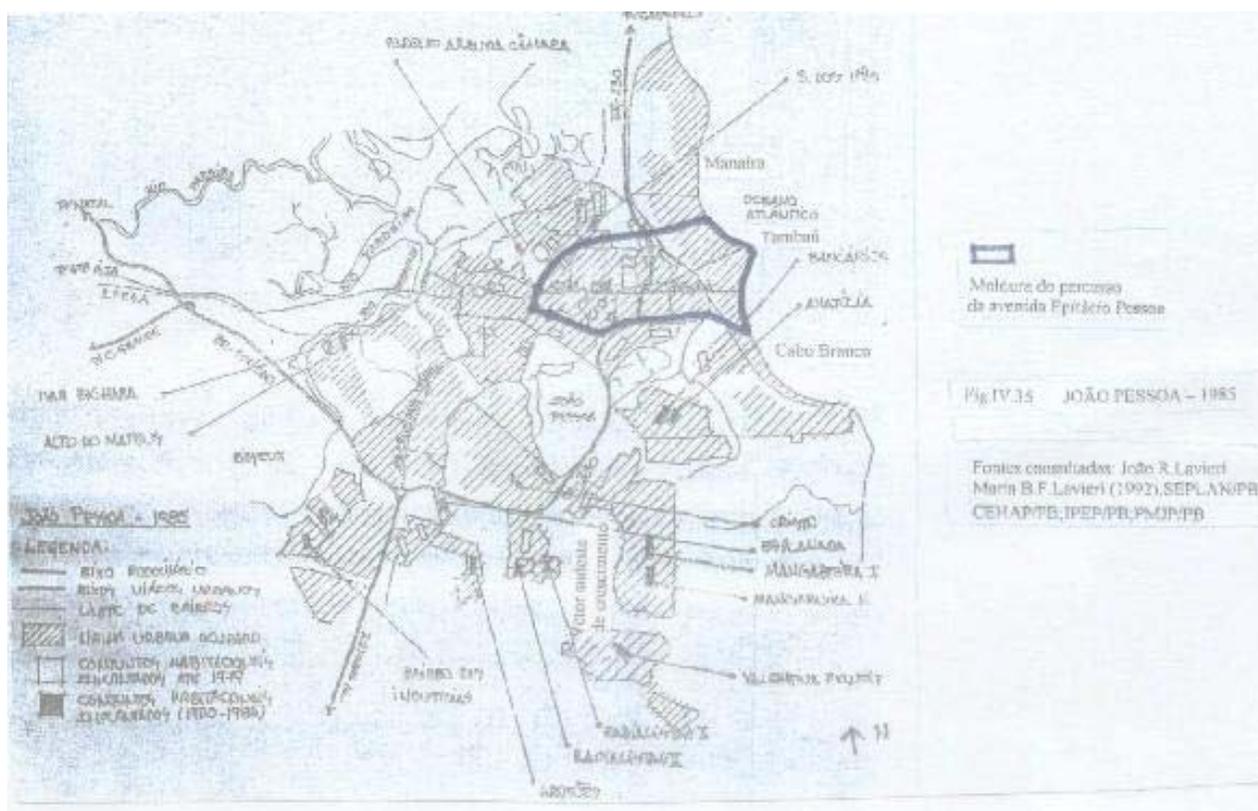


FIGURA IV. 35: Moldura espacial do percurso da Avenida Eptácio Pessoa.

CAPÍTULO V

RESULTADOS DA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO INTRA-URBANO E IMPLICAÇÕES FÍSICO-TERRITORIAIS

Os Capítulos apresentados mostraram que João Pessoa é uma cidade composta por estágios de construção de territórios periféricos referenciais, destacados a partir do percurso da avenida Epitácio Pessoa, especialmente em seu estágio de crescimento, pouco a pouco incorporados ao espaço intra-urbano.

Até certo ponto, pode-se dizer que essa cidade é um espaço composto por periferias urbanas, constituindo-se numa urbe essencialmente periférica, em sua evolução, em consequência da morfologia, dos contrastes e das práticas sociais e da centrifugação urbana, com a acelerada produção de novas centralidades¹¹⁴. Em face disso, é comum os habitantes dizerem que vão “à cidade”, referindo-se à Área Central, o que demonstra as percepções de distância espacial e de centralidade dessa área, em relação aos territórios periféricos, dada a excentricidade. Mesmo com o processo geral de declínio dos centros urbanos, a Área Central de João Pessoa e o centro expandido são ainda hoje os maiores pólos de atração de viagens da cidade, onde o Parque Solon de Lucena representa o principal elemento de sustentação e de referência no espaço.

Sob influência da dinâmica histórica do percurso, João Pessoa apresenta hoje vetores de crescimento urbano nas direções leste/norte, sul e sudeste. Como visto, neste último vetor, durante a década de 1980, foram implantados conjuntos habitacionais populares de grande porte, como o conjunto Mangabeira, que consolidou a ocupação para além da faixa de contorno da BR-230, e o Valentina Figueiredo, ambos abrigando hoje cerca de 100 mil pessoas, com uma densidade de aproximadamente 100 hab/ha (PMJP/PB, IBGE, 2000). Em face dos acontecimentos, como já colocado, em apenas vinte anos (1960–1980), a cidade passou a comportar mais de duas vezes o número de domicílios acumulados, desde sua origem até o ano de 1960, com implicações físico-territoriais. Na

¹¹³ Com a superposição de rotas e espaços cotidianamente cobertos pelas rotinas e atividades típicas dos habitantes.

década de 1970, como o período que destacou as combinações e conflitos sócio-espaciais e o início do processo de “chegada” da evolução urbana, a cidade de João Pessoa cresceu 52,92%, em relação à mancha urbana do início dos anos 1960, onde a relação dos percursos com os espaços produzidos e o traçado intra-urbano mostrou a predominância de justaposição territorial e a hegemonia das combinações sócio-espaciais, na direção leste, e a separação, o distanciamento e o aumento dos custos sociais, nas direções sul e sudeste da cidade.¹¹⁵

Na evolução urbana e mais especificamente nos estágios do percurso, viu-se que o papel que podem vir a desempenhar os espaços livres reservados à circulação intra-urbana registrou a importância das interfaces entre os dois domínios. As relações históricas entre o percurso e a questão espacial apresentaram o sistema viário principal da cidade, as praças, parques e os bondes, como elementos indutores iniciais, consolidadores da expansão urbana radial e dos estágios evolutivos, na direção leste. Dessa forma, a articulação entre a acessibilidade, a mobilidade e a ocupação do solo veio a definir, na maioria das cidades, o desenvolvimento morfológico correspondente ao primeiro ciclo de crescimento urbano, de caráter neotécnico. Assim, no âmbito do percurso, engendrou-se uma interface entre pessoas e entre estas e o espaço, onde consolidaram-se territórios, referências, práticas e culturas, sob a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais. As componentes política, econômica e cultural articularam-se dialeticamente com as características restritivas do sítio geográfico e com locais estratégicos e as amenidades de João Pessoa, conduzindo igualmente ao sentido dos lugares territoriais e de suas localizações, na confluência das dimensões física, comportamental e de percepções (Canter, 1978).

O desenvolvimento histórico do urbano produz um espaço a partir das relações dialéticas entre o ser humano e a natureza. Através da associação entre as determinações históricas específicas e as condições gerais do sistema urbano definiram-se as configurações do percurso e da cidade de João Pessoa. As condições passaram a ser produzidas pela sociedade, em função de objetivos e necessidades impostas pelos estágios de evolução urbana. Tais relações fizeram emergir as questões do espaço e do seu valor,

¹¹⁴ Como resultado de um processo, as periferias, tanto da classe de baixa renda como das classes de média e alta rendas, são consideradas em relação ao espaço e ao tempo, sendo incorporadas, pouco a pouco, à mancha urbana consolidada.

¹¹⁵ Ver a nossa Dissertação de Mestrado-MDU-UFPE, 1997, op.cit.

articuladas à essencialidade das possibilidades de acesso e movimento e às questões da propriedade privada da terra. As contradições entre a produção socializada e a apropriação privada do solo, num cenário de desigualdades sociais profundas, concorrem decisivamente nas dinâmicas da segregação e da setorização do espaço intra-urbano, a partir do percurso.

A palavra apropriação, como o uso dos espaços urbanos, sendo mais precisa que a utilização da palavra “uso”¹¹⁶, parece identificar melhor e de forma aprofundada a realidade da dinâmica de evolução da cidade. A apropriação considera a dimensão subjetiva e psicológica, presente no percurso da avenida Eptácio Pessoa, como o sentimento de posse, propriedade territorial ou a importância de um determinado objeto social para um indivíduo ou grupo (Krafta e Moraes Netto,1999). A apropriação dos espaços do percurso representou ascensão e prestígio social. Dessa forma, a manipulação do sentido da apropriação considera seu componente mais visível, ou seja, o aspecto físico da apropriação, manifestado pela ação social e efetivada no uso dos espaços urbanos, como lugar de encontro, troca de informação entre indivíduos, movimentação entre locais de atividade e o uso desses locais. A noção de apropriação social capta a dinâmica resultante e onde a segregação se reflete, estabelecendo que o espaço definido pelo percurso da avenida Eptácio Pessoa não está disponível a todas às classes sociais, com impactos na organização urbana. Revela igualmente as características intrínsecas da dinâmica do percurso que, restringindo o acesso às camadas sociais mais abastadas, desenhou uma moldura definidora de uma barreira sócio-espacial.

A perspectiva colocada, ampliando a visão tradicional da segregação, considerada de forma estática e homogênea, pouco esclarecedora da dinâmica social, mostrou que a segregação é um fenômeno dinâmico, que ocorre na variação do tempo e do espaço. A mobilidade dos grupamentos sociais obedece a uma lógica que está associada à evolução do tecido urbano, relacionando-se a questões estruturais da cidade e definida em estágios de desenvolvimento urbano. O processo, ao definir redes sociais de produção e apropriação diferenciada do espaço da cidade, estabeleceu uma rede social dominante, no percurso, a partir do qual organizaram-se os outros espaços. No percurso, o padrão de apropriação social do espaço influenciou também nos padrões da acessibilidade e da mobilidade urbana,

¹¹⁶ A palavra “uso” parece remeter à um uso pragmático ou mesmo funcional do espaço, restringindo a percepção dos fatos urbanos.

predominantemente radiais, concorrendo igualmente na segregação e na setorização da cidade, mostrando implicações físico-territoriais.

V.1 – A localização e o valor de uso do espaço intra-urbano

Levando-se em conta a perspectiva aberta pela dialética materialista, a análise da produção e apropriação efetiva (uso) do espaço, no âmbito do percurso, considerou as relações entre as variáveis do trabalho: morfologia (espaços livres de circulação), ocupação (localização), uso do solo (uso residencial) e práticas do grupamento social hegemônico e seus efeitos sobre a segregação. As transformações e mudanças quantitativas e qualitativas, assim como as contradições e conflitos verificados, ocorreram num processo (de longo prazo) dialético e contínuo de evolução urbana setorizada. Os processos espaciais, antes de serem mero reflexo (e condicionante) de outras práticas são, em si mesmo, uma prática pela qual se tornam reais relações entre pessoas, através de um percurso específico. Não tratando-se de uma transposição de categorias do pensamento marxista para o objeto de estudo, buscou-se igualmente uma reflexão crítica acerca dos efeitos diretos da lógica do percurso e de seus estágios evolutivos sobre a cidade de João Pessoa, assim como do significado do espaço.

A estruturação do espaço produzida pelo percurso, suas variações e particularidades, puderam identificar diferenciações culturais e significados sociais, a partir do processo de produção e apropriação espacial. Os objetos fabricados, no percurso, expressaram manifestações sociais, não estáticas, na lógica de seus estágios evolutivos, de acordo com o esquema analítico de Castex e Panerai (1980,1986). Por sua vez, as trajetórias econômicas, como elementos do processo de produção e apropriação do espaço, reforçaram especialmente a importância da questão da acessibilidade e da mobilidade, no eixo de crescimento centro-orla marítima de João Pessoa. A acessibilidade destacou-se como um dos principais sistemas produzidos, como base física constituinte da estrutura urbana, apresentando-se como fator determinante das localizações e da segregação.

No âmbito da relação percurso-evolução urbana, é válido ressaltar que a produção e apropriação do espaço colocaram a problematização da teoria do valor, na discussão da “terra-matéria” gerando renda, como aparece nos textos de Marx, e a “terra como parcela do espaço” dotado de valor (Villaça,1998), considerando as relações de variáveis do

trabalho, que conduziram à dinâmica seletiva do percurso. O percurso expressou, em grande medida, o processo de valorização do espaço, considerando a localização intra-urbana e as amenidades oferecidas. A questão surge no interior de relações específicas entre a acessibilidade, as localizações, a valorização da terra e a estruturação urbana. Tendo discutido esse processo de produção do (valor) espaço, Lefebvre (1974) diferenciou-o de sua matéria-prima, o solo, no conceito fundiário antigo, destacando a sutil diferença entre espaço produzido e solo, este a terra do tipo tradicional, indicando bases à análise de implicações físico-territoriais e resultados da apropriação do espaço.

O percurso da avenida Eptácio Pessoa evidenciou as relações entre o espaço social e os objetos fabricados (edificações, praças, ruas, infra-estrutura), participando da estruturação do urbano, onde os objetos concorreram na questão do valor e na questão da mercadoria espaço, contida na moldura produzida. Lojkin (1981) considera que o valor de uso reside na propriedade que tem o próprio espaço urbano de fazer com que se relacionem entre si os diferentes elementos da cidade, destacando-se os territórios e a acessibilidade e mobilidade. De modo geral, há consenso atualmente de que o espaço intra-urbano é produzido pelo trabalho social, despendido na produção de algo socialmente utilizável.

A relação percurso-evolução urbana evidenciou tanto os produtos (objetos fabricados) do trabalho social, a sua apropriação ao longo do percurso e em sua área de influência quanto o espaço social fabricado e as suas localizações. A localização, inserindo territórios em um dado espaço produzido, apresenta-se como um valor de uso da terra, valor que, no mercado capitalista, se traduz em preço da terra. Dessa forma, a localização definiu o valor dos territórios e dos objetos fabricados, pois é essa localização que os insere na aglomeração urbana. Tal como qualquer valor, os valores das localizações territoriais do percurso da avenida Eptácio Pessoa também foram dados pelos tempos de trabalho e estágios socialmente necessários para produzi-las e para produzir a cidade como um todo, da qual a localização é parte constituinte.

O percurso mostrou que as forças que conduziram à construção de *shopping centers*, hipermercados e o Espaço Cultural, este último com seus espaços para feiras e exposições, *shows* artísticos e *boxes* para a comercialização de produtos regionais, foram tentativas da componente sócio-econômica de produzir e transformar as localizações territoriais em

mercadorias, no espaço intra-urbano. Os territórios urbanos e os objetos fabricados podem ser considerados como o fruto do trabalho resultante da produção do espaço.

O percurso reforçou a idéia de que, no âmbito da dinâmica do espaço, a terra não mostrou-se como um suporte passivo, articulando-se com a lógica evolutiva intra-urbana e influenciando nas relações das variáveis principais do trabalho. Destacando a importância da acessibilidade, da mobilidade e da localização espacial, essas relações geraram “efeitos úteis de aglomeração” (Queirós Ribeiro;In Villaça,1998), no que tange ao processo de desenvolvimento do percurso e às suas dinâmicas sócio-econômicas. Estas mostraram que a terra urbana só interessa enquanto “terra-localização” (Lojkine,1981 e Villaça,1998), ou seja, enquanto meio de acesso e movimento satisfatório, tanto ao sistema urbano e aos seus melhores setores e centralidades quanto à elevação do *status* social, colocando, dessa maneira, a acessibilidade como um dos valores de uso mais importantes para a terra urbana. A terra-localização, como qualquer objeto produzido, tem seu preço determinado basicamente pelas condições de sua produção, ou pelo seu custo de produção, como afirma Lefebvre (1974), e pelo seu valor. As características específicas, o custo de produção e os valores correspondentes ao percurso da avenida Epitácio Pessoa definiram a barreira sócio-espacial e as suas características seletivas, proibitivas às populações de baixa renda.

A localização territorial expressa assim o valor de uso produzido pelo trabalho coletivo, despendido na construção da cidade. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano pode revelar a quantidade de trabalho socialmente necessário, despendido em sua produção. De modo geral, quanto mais “central” o terreno ou um determinado espaço da cidade mais trabalho existe despendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. A análise do percurso da avenida Epitácio Pessoa mostrou toda a dinâmica histórica do processo de produção do valor espacial. Mais ainda, revelou, através de sua lógica evolutiva e de sua dinâmica sócio-espacial de segregação, que a valorização e o trabalho despendido, como um processo cumulativo, dependem tanto do espaço quanto do tempo, representados pelos estágios de desenvolvimento urbano.

V.2 – A articulação entre produção, reprodução e apropriação do espaço intra-urbano

Os estudos tradicionais sobre o espaço urbano, que generalizavam a estrutura interna da cidade, baseados na produção e apropriação do espaço, vêm desde a Escola de Chicago. Esses estudos continuaram através dos neo-ecologistas ou passando pelos pioneiros do início da década de 1970, que revolucionaram a sociologia, a economia política e a geografia urbana, criando campos interdisciplinares de estudo do espaço urbano. Outra linha de estudo voltou-se para as pesquisas sobre os efeitos do espaço produzido sobre o social, achando-se ainda pouco desenvolvida. Uma terceira esfera considera as relações dialéticas (e biunívocas) entre o espaço e a sociedade (Soja,1980; Castells,1983; Gottdiener,1985), que provavelmente seja a mais correta.

Mostrando tanto a produção quanto a reprodução de seu espaço urbano, influentes na questão da apropriação, o percurso constituiu dessa forma uma centralidade da cidade de João Pessoa, dado o potencial polarizador, a sua localização e as suas características de espaço referencial da cidade. A produção referiu-se basicamente à feitura do novo, à criação e à transformação do espaço. Também referiu-se à política e à ideologia, ou ainda às representações sociais observáveis no percurso. De qualquer forma, a questão da produção referiu-se às transformações, num sistema de práticas sociais, relacionado à apropriação espacial (Castells,1981). Por sua vez, a reprodução, vista de forma semelhante, referiu-se à manutenção de uma mesma lógica, de um mesmo sistema de práticas sociais, em estágios, que conduziram uma determinada evolução urbana; ou de “práticas circulares, cujos resultados implicaram de certo modo um retorno, em momentos específicos, a um determinado ponto de partida” (Holanda,1985). Produção e reprodução colocam-se como dinâmica das práticas sociais, que têm uma dimensão simbólica e cultural, estando essas práticas relacionadas aos estágios de evolução do tecido urbano e às suas propriedades territoriais.

No percurso, a dinâmica sócio-espacial de segregação mostrou o papel dos grupos de média e alta renda, no processo de produção e reprodução espacial, articulado a partir do aprofundamento das contradições em que se produz um padrão espacial intra-urbano. Permeando o processo, o Estado e a política propiciaram tanto condições gerais de reprodução do capital, ao longo do percurso, quanto se apresentaram como gerenciadores

das crises sociais, participando da criação de periferias impostas, que absorveram as populações impedidas de adentrarem na barreira do percurso. Nesse quadro, ocorreu uma articulação específica entre os processos de produção e apropriação, distribuição (setorização) e definição da acessibilidade urbana, da mesma forma como a infra-estrutura econômica da sociedade articulou-se à superestrutura, no que se referiu à produção espacial.

A análise do percurso ressaltou a questão de que a produção espacial é desigual, na medida em que o espaço é fruto da produção social capitalista, que se realiza e se reproduz desigualmente, contribuindo na apropriação e setorização da cidade. Nesse sentido, as unidades territoriais trazem implícita uma certa desigualdade, que se materializa, se amplia e se torna mais visível na setorização, com a concentração espacial de determinados grupamentos sociais. Tal desigualdade estrutura-se a partir da relação de dominação-subordinação, baseada no processo de acumulação concentrado da propriedade e do poder. Dessa maneira, essa acumulação apresenta-se como um processo espacializado, em determinados lugares da cidade. No caso da cidade de João Pessoa, o percurso da avenida Epitácio Pessoa é um exemplo de acumulação concentrada, um resultado da modernização e progresso, relacionado diretamente ao circuito superior da economia (Santos,1979), que gerou uma rede geográfico-social dominante de produção e apropriação do espaço intra-urbano.

Definindo um espaço essencialmente intra-urbano, o percurso mostrou particularidades histórico-espaciais, em seus estágios de desenvolvimento, que se definiram igualmente através de relações com o espaço da cidade como um todo e com os impactos gerados fora das áreas sob a sua influência direta. Assim, as articulações também fundamentaram-se na relação dialética entre o objeto empírico de estudo (o particular) e o quadro geral da cidade (o global), possibilitando a descrição da realidade da evolução urbana, na direção leste. A dinâmica articulada dos estágios evolutivos e as transformações propiciadas na ocupação e no uso do solo urbano estiveram no cerne do processo de produção e apropriação espacial do percurso. No espaço produzido pela sociedade, o trabalho e as possibilidades de acesso e movimento apresentam-se como mediadores das relações intra-urbanas e do modo de apropriação intencional e continuado do espaço.

Representando uma forma específica dos processos de produção, reprodução e apropriação do espaço intra-urbano, do centro para a orla marítima, no que se referiu aos determinantes físico-territoriais, sócio-econômicos, políticos e culturais, o percurso mostrou que a dinâmica da cidade é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, apresentando-se mesmo como um modo de vida. Como materialização da divisão espacial do trabalho social, onde surgem relações contraditórias do processo capitalista, o percurso apresentou um modo determinado de articulação entre os espaços livres e os espaços edificados, expresso a partir das intenções e da dinâmica de deslocamento do grupamento social hegemônico, representadas na ocupação e uso do solo. O modo pelo qual o uso do solo se deu dependeu dos condicionantes sócio-econômicos do seu processo de produção, onde esse uso expressou a reprodução do capital e a reprodução de culturas urbanas, rebatidas no espaço, através dos novos acessos, movimentos e territorialidades produzidas.

Articulando-se com a produção diferenciada do espaço, o percurso pode materializar limites e novas fronteiras intra-urbanas, redes sociais e uma função reguladora dos territórios, que contribuíram na setorização e na segregação urbana, pela via da propriedade privada do solo.

V.3 – As implicações físico-territoriais e a setorização intra-urbana

Para complementação da análise, tomou-se como elemento auxiliar e ilustrativo o modelo dos setores de círculo urbano, apresentado por Homer Hoyt (Washington, D.C.,1939,1959), que mostra-se, até certo ponto, útil para o estudo de caso. Apesar de o modelo de Burgess (1924) ter-se tornado mais famoso e difundido que o descrito por Hoyt, este corresponde mais à realidade de João Pessoa e do percurso, representando mais fielmente a estruturação segregativa e, particularmente nessa cidade, sua expansão por eixos radiais e em segmentos espaciais. O modelo ilustra os resultados e as conseqüências, físicas e sociais, dos estágios evolutivos do percurso e da expansão urbana radial, articulada a propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

Hoyt procurou estabelecer, de forma simplificada, um princípio de crescimento urbano segundo eixos de tráfego, isto é, segundo linhas de transporte; isso acabou se sobrepondo às zonas concêntricas de Burgess. Segundo o modelo de Hoyt, a segregação

espacial assume não um padrão em círculos, em torno do centro, mas em setores, que podem se apresentar radialmente, formando cunhas urbanas (FIG.V.1). As áreas residenciais de alto padrão localizam-se onde estão as maiores amenidades, cercadas pelos setores de população de médio padrão. Diametralmente oposto, encontra-se um amplo setor habitado pela população de baixo padrão, colocando a questão da relevância da localização no espaço intra-urbano. A lógica do modelo de Hoyt está na tendência predominantemente auto-segregativa (voluntária) da população de alto padrão, que se expande ao longo de um importante eixo de acesso e movimento, cortando as melhores áreas da cidade, de onde então pode exercer um efetivo controle dos territórios. A partir de sua ação estabelecem-se os demais grupamentos sociais, em outros setores. Como coloca Echenique (1975), “(...) Um modelo é a representação de uma realidade, onde a representação se faz através da expressão de certas características relevantes da realidade observada e onde a realidade consiste nos objetos ou sistemas que existem, tenham existido ou possam existir (...)”. O modelo de Hoyt pode auxiliar na compreensão de situações passadas, presentes ou futuras articuladas e, igualmente, no entendimento dos resultados da apropriação do espaço intra-urbano e das implicações físico-territoriais dos estágios do percurso da avenida Epitácio Pessoa.

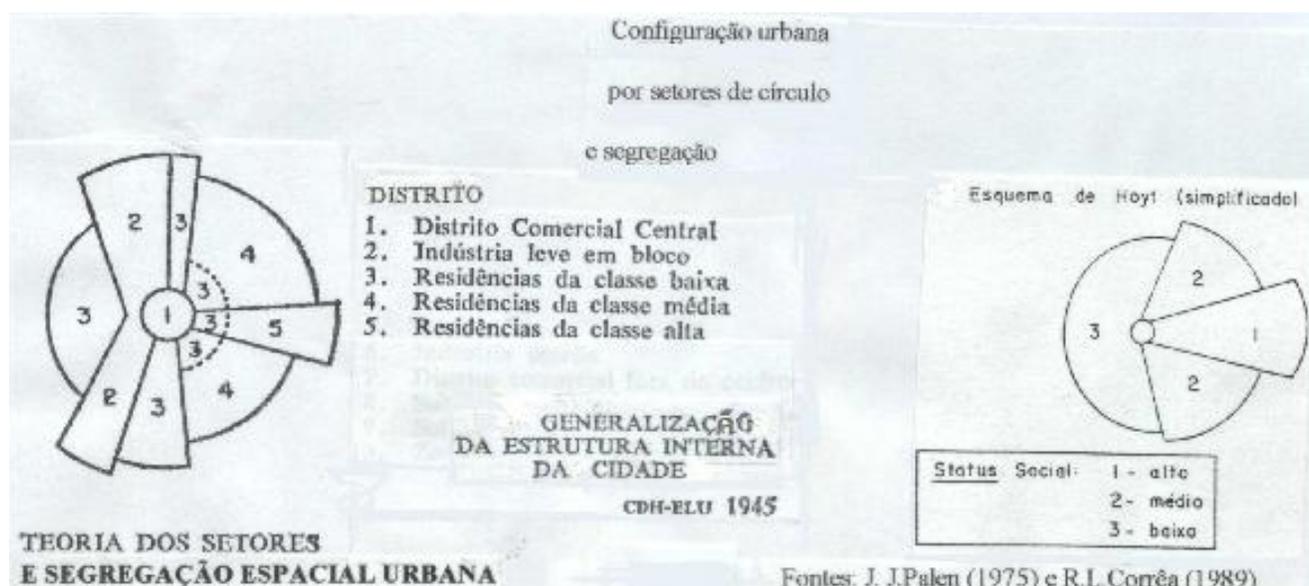


FIGURA V. 1: Configuração urbana por setores de círculo e segregação

expansão profundas” (Hillier, Hanson e Peponis,1987). Em termos da acessibilidade e da mobilidade, caracterizaram a questão tradicional do percurso “centro – periferia” (distâncias físicas e sociais), em relação às maiores e melhores qualidades intra-urbanas (boa localização, proximidade das melhores áreas e equipamentos, amenidades, oferta de serviços, infra-estrutura, etc.). Uma “linha profunda” tende a afastar de si todas as demais, resultando em espaço mais distanciado do centro e segregado do conjunto predominante, de acessibilidade menos direta. Por sua vez, uma “linha rasa” tem por efeito tender a “puxar” para si todas as demais, polarizando e integrando o conjunto (Amorim,1999), como observado no percurso da avenida Epiácio Pessoa. Os vetores leste e norte apresentariam, assim, “espaços mais integrados” e superpostos, com “linhas rasas” (Hillier, Hanson e Peponis,1987). A dinâmica seletiva do percurso da avenida Epiácio Pessoa e sua rede social hegemônica determinaram, em grande medida, o tipo de segregação verificado nos vetores de crescimento sul e sudeste da cidade.

Portugali (1996) coloca que padrões espaciais, como no modelo de Hoyt, que denotam aspectos da forma urbana, ao afetarem o comportamento das pessoas e dos grupos sociais, na localização de residências e espaços territoriais, exercem um poder de “escravização” sobre o sistema de localizações, atividades e movimentos urbanos. Como a circulação e os percursos são parte desses sistemas, mostra-se que a configuração espacial também pode escravizar os percursos urbanos, contribuindo na lógica e com uma certa permanência e, daí, na delimitação e setorização do espaço. Isso ocorre a partir da formação e reconhecimento de padrões espaciais, verdadeiros parâmetros de ordem, da forma urbana e dos percursos, como no modelo predominantemente radial por setores de círculo de João Pessoa.

A representação dos comportamentos e movimentos, próprios dos seres humanos na cidade, através dos percursos, apoia-se na noção de escravização e na produção de fronteiras territoriais, considerando a influência dinâmica da forma urbana na determinação dos movimentos. Conforme ainda Portugali (1997), a estrutura física geral do urbano, mais constante no tempo, escraviza os sistemas, que por sua vez englobam a circulação e os percursos.

Como discutido, face às características sócio-espaciais do percurso, deu-se um processo de auto-segregação, justaposição e geração de padrões territoriais superpostos

(Alexander,1965), dificultando a visão de seus limites físicos, que, de certa forma, contribuiu na própria lógica do percurso, aproximando os grupamentos sociais mais abastados e os seus territórios, os quais representaram um símbolo de *status* e de ascensão social. As observações de Alexander (1965) são pertinentes ao percurso da avenida Epitácio Pessoa, diferentemente das áreas à sudeste da cidade. O autor enfatizou que o crescimento de cidades, com certo grau de espontaneidade, pode caracterizar determinados espaços mais pela superposição de determinadas áreas de influência da ocupação do solo, dos diferentes equipamentos e pela superposição de áreas rotineiramente cobertas pelos habitantes individualmente, nas suas rotinas diárias. Os fatos influíram na definição e na consolidação da moldura do percurso e nas características dos territórios, assim como na materialização da sua barreira sócio-espacial.

Na verdade, Alexander (1965) contrastou esse padrão de superposição à noção comum em cidades planejadas, em termos de uma hierarquia, pela qual partes menores são quer inteiramente desconectadas entre si quer englobadas em unidades de ordem superior. Setores com “territórios superpostos” proporcionam equipamentos urbanos, a exemplo dos *shopping centers*, usados frequentemente por habitantes de outros territórios do setor e, algumas vezes, esses habitantes dependem desses territórios para satisfazer as necessidades cotidianas (Alexander,1965;In Peponis,1989). Como sabido, os planejadores urbanos modernos, de forma contrária, conceberam as unidades de vizinhança como auto-suficientes, como unidades claramente separadas, que só podem compartilhar equipamentos proporcionados em nós urbanos, especialmente mais centrais, os quais se encontram igualmente separados delas. Os planejadores modernistas usaram o projeto físico para reforçar suas classificações funcionais, por separações espaciais, não se detendo em questões da realidade da estrutura urbana (física, social, econômica, política). As idéias de Alexander atacaram a separação e o zoneamento por fragmentarem a vida e decomporem a sociedade, como pode ser percebido, até certo ponto, nos vetores sul e sudeste da cidade de João Pessoa, numa argumentação que foi compatível também com as colocações de J.Jacobs (1961)¹¹⁷. Esses argumentos reconduzem à reflexão acerca do papel do espaço e da morfologia urbana, na lógica de evolução do tecido da cidade. Também levam à percepção de que a “desordem do crescimento espontâneo” é apenas aparente, conduzindo ao

estabelecimento de diferentes redes geográfico-sociais de produção e apropriação do espaço e à organização da cidade em setores, sob influência de conflitos e disputas, combinações e interesses das classes dominantes.

As formas que o processo de construção da cidade assume, através dos tipos de divisão sócio-territorial do trabalho e do espaço, refletem e reafirmam a contradição (espacial) entre um processo de produção socializado e sua apropriação privada. Essas formas implicam na contradição entre os interesses e as necessidades da reprodução do capital, de um lado, e do desenvolvimento da sociedade como um todo, de outro lado, representando a segregação econômica, social e jurídica (Carlos,1994).

Se as condições de desenvolvimento do tecido intra-urbano ligam-se, por um lado, ao desenvolvimento das forças produtivas, por outro lado subordinam-se à propriedade da terra, onde a renda funciona como um artifício que seleciona a apropriação e os usos do solo e, de certa forma, prevê padrões construtivos, em setores da cidade. Para Singer (1982), as diversas atividades urbanas aparecem coordenadas no mercado do solo e da propriedade privada para produzirem o padrão de ocupação e de uso do solo. Constituindo-se num dos principais fatores influentes no processo de produção e de apropriação do espaço da cidade, as distintas possibilidades econômicas concorreram decisivamente na formação da barreira sócio-espacial do percurso da avenida Eptácio Pessoa.

As FIGURAS V.3 e V.4, mostrando as faixas de renda média familiar predominantes nos espaços da cidade de João Pessoa e o preço do solo urbano, no ano de 1983 (CPM/PMJP,1983 e Lavieri e Lavieri,1992), oferecem tanto indicadores das diferenças sócio-espaciais, das disputas e dos conflitos pela primazia na ocupação de determinados espaços privilegiados quanto elementos à comprovação das questões do trabalho.

¹¹⁷ Essa separação e fragmentação ocorre mais destacadamente, no setor sudeste de crescimento da cidade de

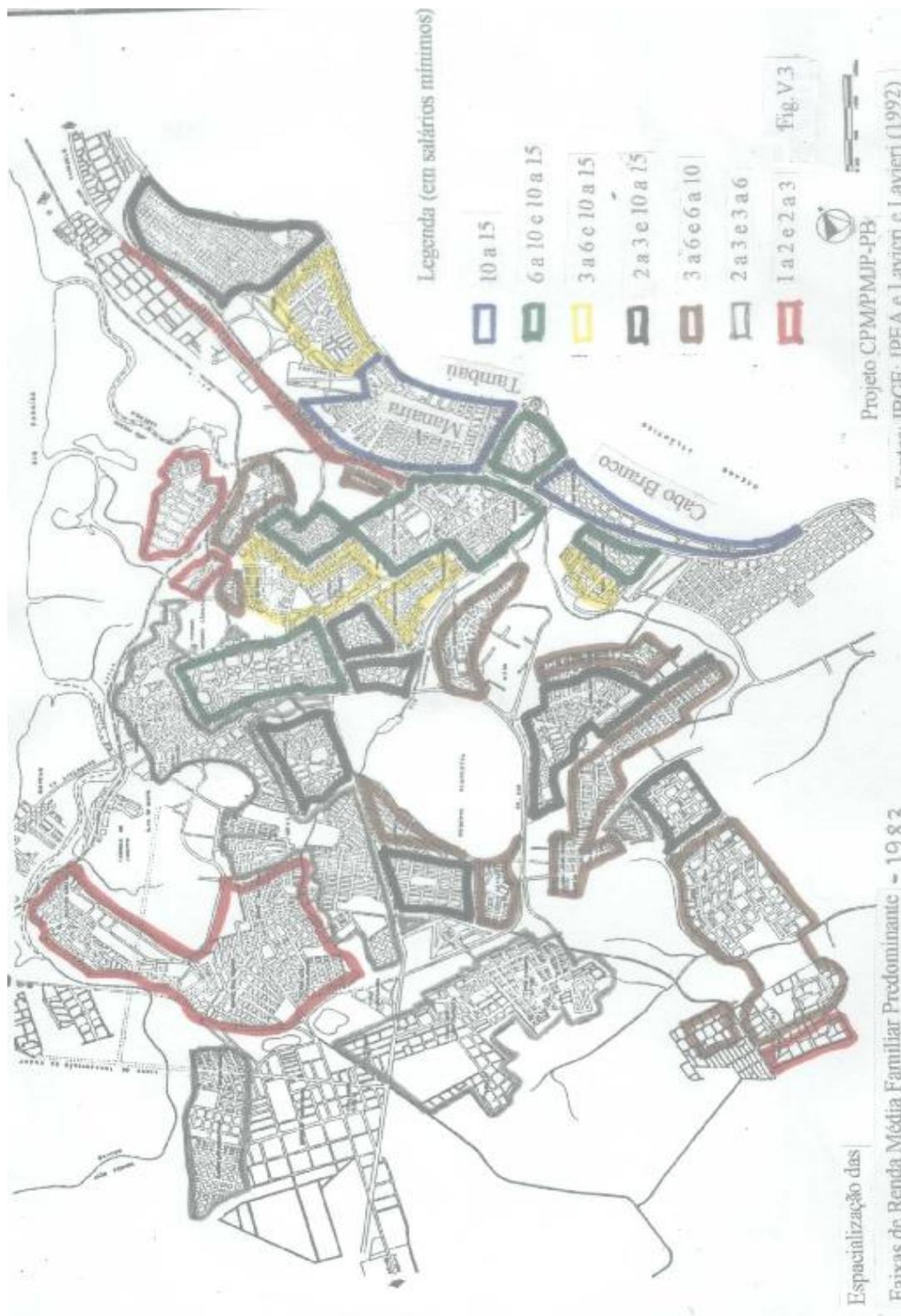


FIGURA V. 3: João Pessoa: espacialização das faixas de renda - 1983

João Pessoa, num quadro diferente do percurso da Epitácio Pessoa.

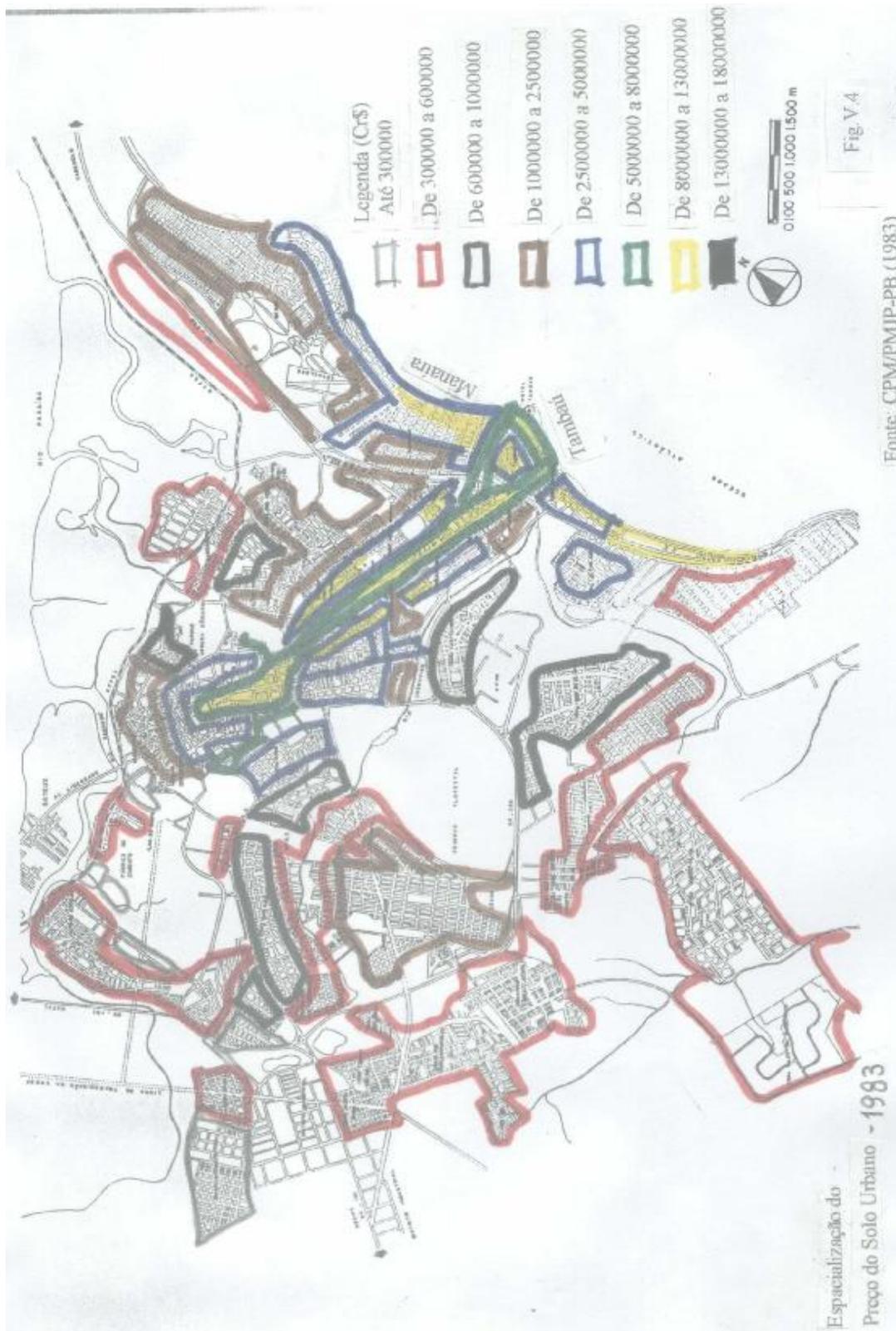


FIGURA V. 4: Espacialização do preço do solo urbano para lote padrão de 360m² – 1983.

Como pode ser visto nas Figuras, considerando o espaço da cidade como um todo, apesar de existir alguma mesclagem na distribuição de renda no espaço, os contornos dos espaços sob a influência direta do percurso da avenida Epitácio Pessoa, onde assentaram-se as populações de renda mais elevada, mostram-se claros. Os anos 1990 consolidaram o quadro da década de 1980, diminuindo a mesclagem citada e consolidando os contornos do percurso, face à evolução da valorização dos terrenos, com o registro do aumento da construção de imóveis de luxo, especialmente nos territórios de Tambaú e de Manaíra.

Tomando-se como base as figuras anteriores, pode-se registrar a distribuição das camadas da população nos diferentes territórios e setores da cidade, destacando os níveis de segregação, tomando-se como referência o padrão médio de renda local, para as décadas de 1970 e de 1980. Examinando-se dados sócio-econômicos do período, pesquisados pelo IBGE, pelo Programa Especial Cidades de Porte Médio-PMJP (1983-1987) e levantamentos realizados por Lavieri e Lavieri (1992), considerou-se, como dados referenciais, que as camadas da população de baixa renda (níveis D e E) situavam-se, à época, na faixa de 0 a 5 salários mínimos, as camadas de renda média (níveis B e C) situavam-se na faixa de 5 a 20 s.m. e a de renda alta (nível A) nas faixas acima de 20 s.m. Os pesos importante, médio, fraco e insignificante referem-se à concentração da população por renda no espaço: maior ou igual a 70%, 50%, até 30% e menor ou igual a 5% da população total respectivamente, de acordo com os dados coletados.

A FIGURA V.5 mostra que, no ano de 1983, tendo-se como referência espacial os eixos radiais principais de acesso, a camada da população de média renda distribuía-se, com um peso razoável, por quase todo o espaço da cidade de João Pessoa e, especialmente, nos espaços periféricos ao percurso da avenida Epitácio Pessoa, onde a sua importância relativa mostrava-se mais acentuada.

Os fatos indicavam que a classe média da população de João Pessoa, embora ainda mantendo uma certa presença nos espaços do percurso, tendia a se afastar desses espaços, face à contínua derrota na disputa pelas melhores localizações e amenidades urbanas e, assim, migrando para áreas adjacentes ou que se situavam para além do anel rodoviário. Esses fatos intensificaram-se durante a década de 1990, ampliando o cenário da década anterior. A pouca expressividade da presença da classe média na orla marítima revelou que esses espaços definiram-se, já nos primórdios de sua ocupação efetiva, como proibitivos

também para essa faixa de renda da população, apresentando obstáculos sócio-econômicos à sua ocupação. Em outras palavras, mostra-se que, sem constituir-se em área exclusiva da classe social de alta renda, não foi na orla marítima que se concentrou o maior número de famílias pertencentes à classe média da cidade.

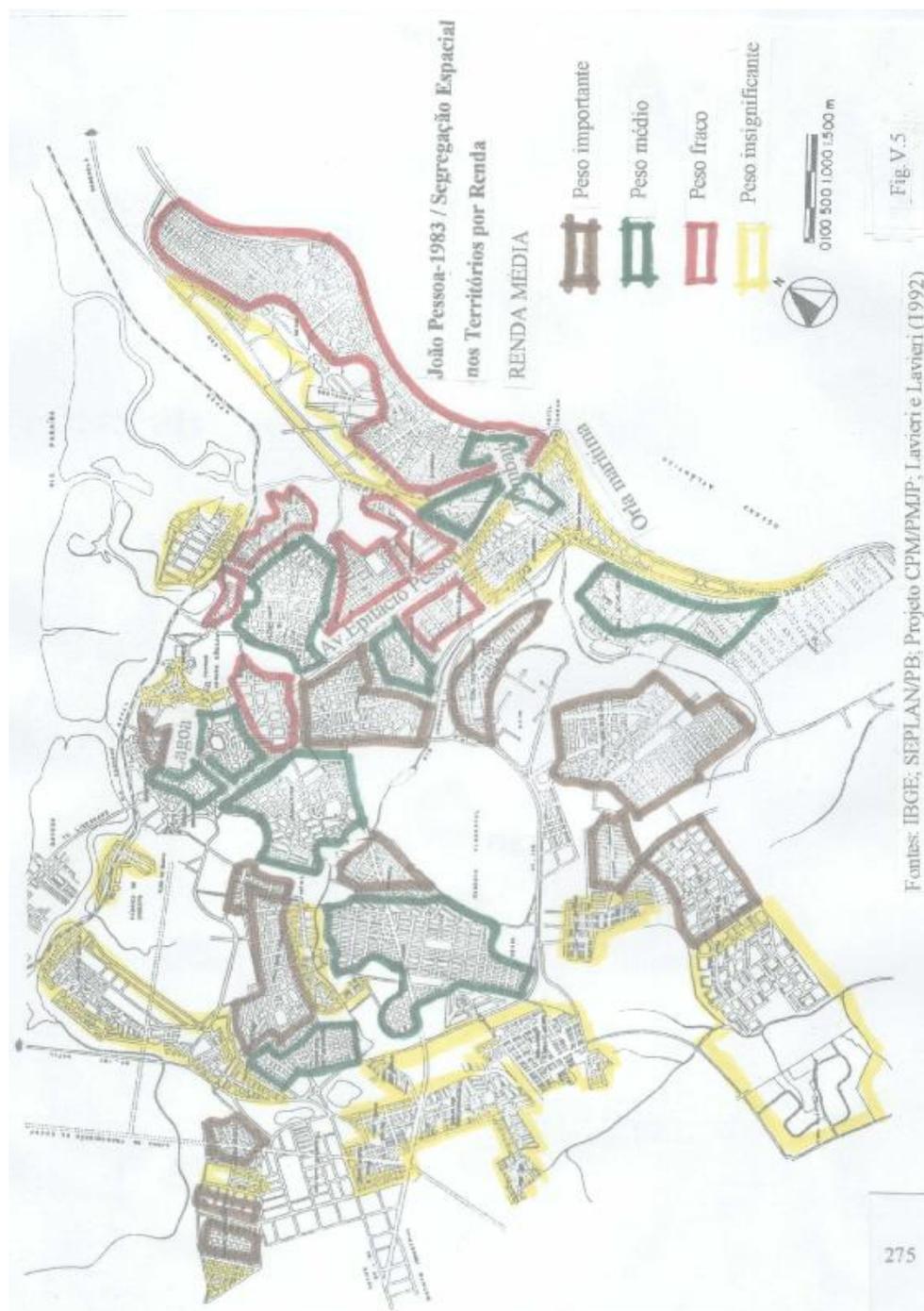


FIGURA V. 5: João Pessoa: segregação espacial – renda média – 1983.

Tendo relação com as questões da acessibilidade, da mobilidade e da localização, a FIGURA V.6 confirma a presença (concentração do maior número de famílias) da camada de renda mais elevada ao longo do percurso da avenida Epitácio Pessoa, cujos limites do espaço produzido podem ser identificados através de suas principais vias radiais de acesso, nos espaços de ligação centro-orla marítima, como elementos físicos influentes na seletividade e controle espacial da cidade. É óbvio que, em termos de famílias isoladas, famílias da alta burguesia podem ocorrer em qualquer parte da cidade; porém, enquanto classe social e enquanto bairro/território isso não é provável, denotando que é a organização por setores que domina a estruturação do espaço intra-urbano.

O mapa contribui no entendimento de que os espaços livres de circulação, representados pelo sistema de acessos intra-urbanos, possuem propriedades territoriais que se articulam com o sítio natural, a morfologia e as práticas sociais, numa direção de expansão, marcando a dinâmica espacial dos deslocamentos e da segregação e participando da fragmentação e da setorização da cidade. De certa forma, espacializam um efeito de barreira/fronteira sócio-espacial que, no caso do percurso, pelas suas características proibitivas às classes sociais menos favorecidas, definiu uma rede social dominante, materializada geograficamente na cidade e, assim, consolidando os territórios do percurso.

A FIGURA V.7 ratifica o quadro de seletividade exposto anteriormente, ligado à segregação, quando as camadas de renda mais baixa da cidade praticamente não têm lugar nos espaços do percurso. Onde ocorrem assentamentos de baixa renda, nas proximidades do percurso, não chegam a superar 30% dos moradores, com peso fraco e insignificante (menor que 5% dos moradores), alcançando cerca de 70% dos moradores nas áreas de favela e nos espaços mais afastados do percurso, com peso importante (Censos Demográficos-IBGE e Projeto CPM/SEPLAN/PB). Nas áreas do centro da cidade, nos espaços de ligação do centro com a praia e nos territórios da orla marítima a presença da classe de baixa renda não tem peso significativo, como concentração de grupamento social. Por esse cenário, pode-se visualizar a dinâmica da segregação como a concentração significativa de uma camada social, em determinada parcela do espaço intra-urbano, não exclusiva de uma classe social, e em determinado tempo, significando que em nenhuma outra parte ou setor da cidade essa concentração é maior.

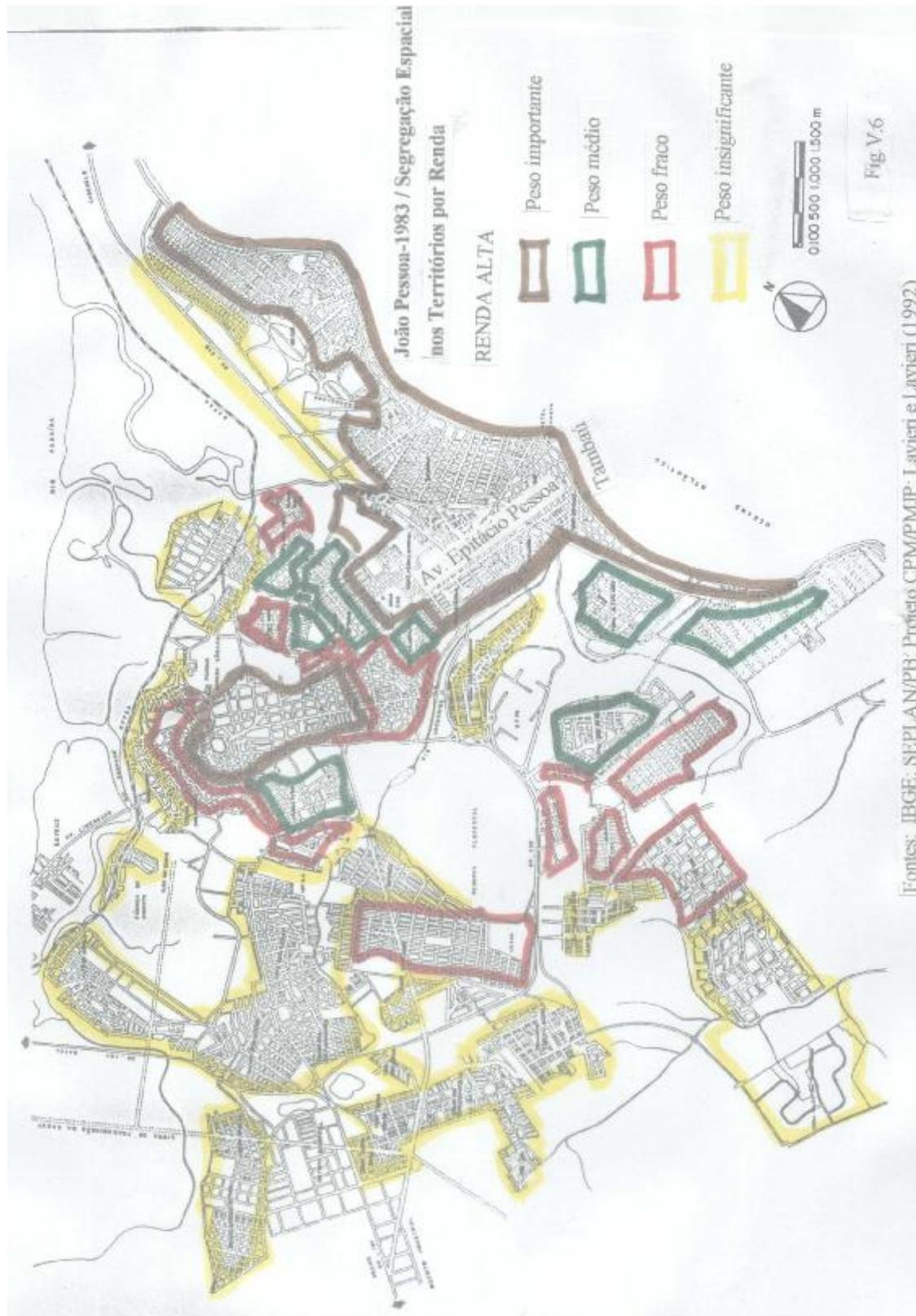


FIGURA V. 6: João Pessoa: segregação espacial – renda alta – 1983.

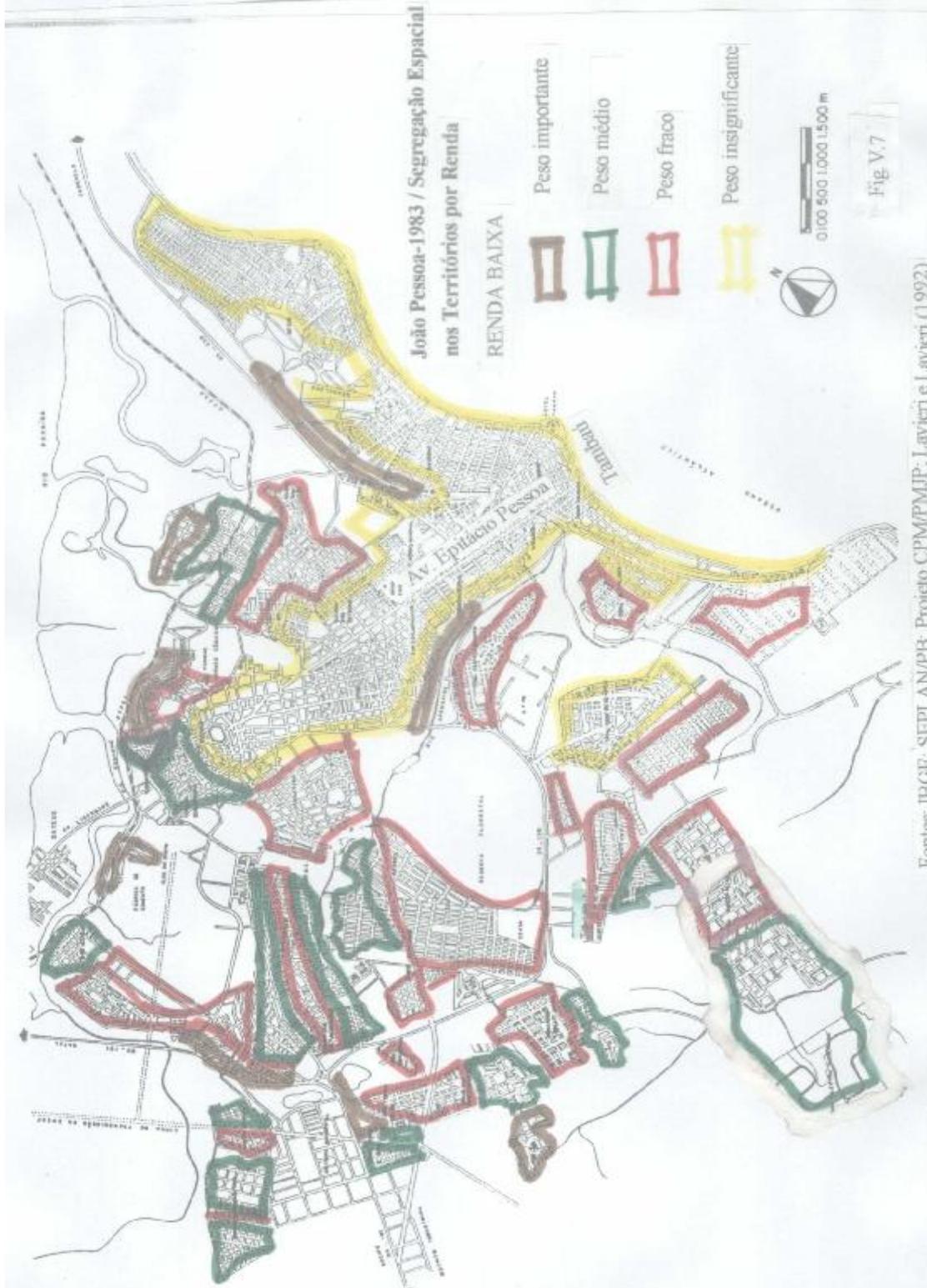


FIGURA V. 7: João Pessoa: segregação espacial – renda baixa – 1983.

Esse quadro representa igualmente a tendência para organização do espaço intra-urbano em setores (Hoyt,1939,1959 e Castells,1978), com a concentração de determinados grupamentos sociais, onde só a análise histórica e estrutural, de longo prazo, pode identificar essa vocação. No caso do percurso, significa também a predominância histórica e o domínio sócio-espacial das classes de média e alta renda, de onde podem exercer o controle territorial sobre outros espaços da cidade, não havendo, porém, uma exclusividade dessas camadas, a partir das quais os outros extratos sociais organizaram-se espacialmente.

Dessa forma, a dinâmica do percurso, ao definir uma moldura espacial (1838 Ha e 105000 habitantes, em 1980 – IBGE/Censos Demográficos), mostrou tanto a influência da acessibilidade e da mobilidade na evolução urbana quanto expressou a dinâmica da segregação social, que influenciou no processo de expansão da cidade como um todo.

A relação percurso – evolução urbana construiu assim os seus limites/fronteiras, que resultaram na moldura espacial, definida por subsistemas lineares fixos (espaços livres), representados pelo sistema de acessos, no eixo centro – orla marítima. A moldura englobou um padrão espacial e uma dinâmica de segregação, determinada pelas relações existentes entre o percurso e os territórios urbanos, pelo processo de acumulação de capital e pelo modo de produção e de apropriação do espaço intra-urbano. Através da segregação, a classe dominante controla a produção e o consumo do espaço da cidade, sujeitando-o aos seus interesses. Essa segregação constituiu uma determinada espacialidade ou barreira – a moldura do percurso – sem a qual aquele controle e os seus impactos físico-territoriais não poderiam ocorrer. Como coloca Soja (1993), em sua visão crítica, a essência anti-hegeliana e anti-idealista de Marx tornou inaceitável a contradição de “(...) uma dialética espacial, ainda que materialista, com os seres humanos produzindo suas geografias e sendo cerceados pelo que produziram (...)” Reafirma-se aqui que “a segregação e a setorização são uma determinada geografia” (Souza,1995 e Villaça,1998), como mostrou o percurso e o modelo de Hoyt (1939,1959), produzida pela classe dominante, através da qual essa classe cerceia as demais. Dessa maneira, trata-se de uma dinâmica histórica que sofre a influência do espaço e que afeta o social.

Como visto, o controle da produção e do consumo do espaço intra-urbano, exercido pela classe hegemônica, deu-se por meio de uma articulação com três esferas: a esfera econômica, ou seja, o controle do mercado imobiliário, que produz os territórios da classe

dominante, no local onde ela deseja (ao contrário das classes dominadas); a esfera política, ou seja, a articulação com o Estado, manifestada pelo controle da localização da infraestrutura, dos aparelhos do Estado e da legislação urbanística e, com a esfera ideológica, quando a classe dominante desenvolve toda uma ideologia a respeito do espaço intra-urbano e da localização, que visa auxiliar a dominação e torná-la aceitável pelos dominados. Como observado, através do percurso, ao longo de mais de um século, a dinâmica da segregação teve grande impacto sobre o crescimento e as transformações da cidade de João Pessoa.

O controle do Estado na produção do espaço intra-urbano dá-se, dentre outras formas, pelo processo de localização da infra-estrutura e, principalmente, pela produção da acessibilidade (localização do sistema viário). Pela análise histórica do percurso da avenida Epitácio Pessoa, percebeu-se que a construção do sistema viário principal privilegiou e predominou nos territórios da classe dominante, não só quanto à sua localização mas, igualmente, quanto aos seus tipos e hierarquia, priorizando o automóvel particular e atendendo prioritariamente às áreas onde concentraram-se aquelas classes¹¹⁸.

É importante observar ainda que, na cidade de João Pessoa, o centro principal expandiu-se predominantemente na mesma direção do desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa e da direção do deslocamento da classe de renda mais elevada. Por sua vez, a decadência dos centros principais e o surgimento dos chamados novos centros urbanos, foi um duplo processo que consistiu, de um lado, no abandono do uso residencial permanente, no centro tradicional, por parte das camadas de alta renda e, de outro lado, na produção, por elas e para elas, de outro centro, atendendo à lógica de evolução urbana¹¹⁹.

¹¹⁸ Pode-se tomar como exemplos as características da avenida Getúlio Vargas e a própria avenida Presidente Epitácio Pessoa.

¹¹⁹ Segundo F. Villaça (1999), o processo rotulado de “deterioração” pela idéia dominante refere-se ao estado de quase ruína a que são deixados muitos edifícios dos centros tradicionais, em virtude de terem sido abandonados pelas burguesias, que se mudaram para novos centros. Como o centro é uma área importante da metrópole, a classe dominante não pode assumir esse fato e precisa ocultá-lo, dando a ele uma nova versão, que não comprometa sua posição de dominação. Ela cria então a ideologia da “deterioração”, que é uma versão da “naturalização” de um processo social. A expressão veicula a versão das burguesias para explicar a degradação do centro, que é causada por ela própria, mas que ela não pode admitir. “Deterioração” não é simples constatação; tem a pretensão de ser também uma explicação, uma interpretação de um processo social. A idéia de “decadência” também está associada a envelhecimento, como processo da natureza. Com isso, a ideologia dominante quer veicular a crença de que a ruína do centro é um processo natural, decorrente de seu envelhecimento. A ideologia dominante procura eximir as burguesias de qualquer responsabilidade pela “decadência” do centro, veiculando a idéia de que o que está ocorrendo é um processo normal e inexorável, decorrente do envelhecimento do centro. Por outro lado, é claro que a ideologia dominante

No percurso, ocorreu a produção do subcentro de comércio e serviços do território de Tambaú e, mais recentemente, do eixo representado pelo “Retão de Manaíra” (Avenida Flávio Ribeiro Coutinho). O processo, também representativo da dinâmica espacial da segregação, mostrou que o centro tradicional e principal, abandonado para uso residencial pela classe alta, tornou-se, então, relativamente mais acessível às camadas populares, que dele se apropriaram, em determinadas áreas. Na perspectiva da minoria dominante isso é chamado de “decadência urbana”. No percurso da avenida Eptácio Pessoa, o processo de certo abandono do centro principal e de produção de novos centros se materializou no mercado imobiliário na medida em que as localizações ditas “centrais”, imobiliariamente mais valorizadas, mudaram consideravelmente de local, seguindo o deslocamento dos territórios de alta renda, na direção leste, passando do centro antigo/tradicional para o “centro novo”, em um processo de produção que se desenvolveu através dos principais eixos de acesso, que levaram à praia, e nas proximidades da orla marítima da cidade.

Controlando o mercado imobiliário, a classe dominante influenciou não só na velocidade e dinâmica da expansão urbana mas, também, na forma, contínua e linear, e na direção predominante do crescimento urbano.

A segregação, com a concentração da classe hegemônica em um único setor da cidade, é um processo necessário para que haja a dominação, através do espaço e seus impactos na cidade, com a formação de uma moldura espacial. Dessa maneira, o percurso formou uma parte da cidade que desenvolveu, ao longo do espaço-tempo, uma certa homogeneidade social, onde tenderam a se concentrar e a predominar as camadas de média e de alta renda. Nesse quadro foi possível, do ponto de vista sócio-econômico, o processo de expansão e de certo “deslocamento do centro” para as áreas de concentração das camadas sociais de mais alta renda. Isto seria pouco provável se, como ocorre no Primeiro Mundo, a estratificação social fosse menos acentuada e as classes sociais estivessem mais ou menos uniformemente distribuídas, em torno do centro da cidade. Por sua vez, os deslocamentos sociais, em uma única direção de expansão urbana, também seriam pouco prováveis se a segregação ocorresse apenas por bairros/territórios, que estariam dispersos pela cidade, não acontecendo assim uma segregação em um setor urbano, como coloca o modelo de Hoyt. No quadro de produção e apropriação setorializada do espaço de João

procura difundir a idéia de que, apesar dessa inexorabilidade, ela está fazendo tudo o que estiver a seu alcance

Pessoa, foi possível fazer com que o Estado melhorasse a infra-estrutura viária, de maneira a atender predominantemente às camadas de mais alta renda do percurso da avenida Eptácio Pessoa. Esta é a alternativa que melhor possibilita uma desigual produção e distribuição da ocupação, de maneira a facilitar a apropriação diferenciada da cidade, enquanto produto do trabalho e com influência decisiva do fator espaço.

Na dinâmica exposta de setorização, foi possível produzir uma acessibilidade que atendesse diferenciadamente a cidade, ou seja, que atendesse melhor os interesses das classes dominantes, que se expandiram ao longo dos melhores eixos de circulação, os quais cortaram as melhores áreas, amenidades e localizações da cidade, notadamente a partir do Parque Solon de Lucena e da avenida Getúlio Vargas, de onde exerceram controle territorial sobre o seu espaço urbano e a partir do qual distribuíram-se espacialmente as outras classes sociais. Somente no cenário em que se concentram em um único espaço/setor as camadas de mais alta renda, é possível desenvolver a ideologia da “universalização do particular” (Villaça,1997), onde os aparelhos do Estado podem localizar-se na mesma área onde encontra-se a classe dominante.

O papel do espaço reside no fato de que, dada uma certa estratificação social, dadas as mesmas características sócio-econômicas, culturais e políticas da população, a forma como a população e essas características irão organizar-se no espaço produzirão efeitos sociais diferenciados. Tanto a gênese da segregação quanto uma determinada configuração espacial são necessárias para que haja dominação e a formação de barreiras, através do espaço e, através daquela dominação, haja apropriação diferenciada do produto do trabalho (Castells,1983; Soja,1993; Villaça,1997,1998). O espaço produzido, além de ser reflexo social está, dessa forma, condicionando o social, sendo ele próprio um produto social. Embora, em última análise, só o social possa condicionar o social, mostra-se, entretanto, o espaço, enquanto um produto do trabalho social, condicionando o processo social (Soja,1980; Lefebvre,1970; Boddy,1976; Gottdiener,1985).

Sob a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, os resultados e a exteriorização da dinâmica exposta, através da forma urbana, podem ser observados com auxílio do modelo de Hoyt (1939,1959) de configuração espacial, o qual também sugere que a segregação conduz à formação de redes geográfico-sociais de produção e apropriação

para “salvar” o centro, para que este seja “revitalizado” e volte a ser como antigamente.

diferenciada do espaço. De modo geral, a concepção da cidade, como um sistema, é apenas um primeiro passo para compreendê-la; é necessário representá-la estruturalmente e para isso fez-se uso do modelo citado. Para Echenique (1975), “(...) O propósito fundamental de um modelo é promover um quadro simplificado e inteligível da realidade, com a finalidade de compreendê-la melhor (...). Isto leva à suposição de que existe uma única realidade total e intrínseca e uma pluralidade de realidades parciais e extrínsecas, que depende de cada observador e de suas intenções (...)”.

Propondo uma alternativa à teoria das zonas concêntricas de Burgess, o modelo de Hoyt contribui à interpretação das Figuras V.3, V.4, V.5, V.6 e V.7, anteriormente apresentadas, explorando-se seu potencial explicativo para análise estrutural da cidade e exame das relações entre o particular e o geral e suas implicações físico-territoriais. Como visto, definindo que a expansão intra-urbana ocorria em setores, estendendo-se radialmente do centro principal para a periferia da cidade, o modelo desenhou que o processo de segregação espacial estabelecia não um padrão em círculos, em torno do centro mas, em setores, a partir do centro, formando cunhas, com as áreas residenciais expandindo-se ao longo das principais vias radiais de acesso. Para cada uso do solo, inclusive para a ocupação das diferentes faixas de renda da população, uma faixa de terra se expandiria do centro para a periferia, atravessando as zonas concêntricas. Dessa maneira, a zona de habitações da classe alta cresceria predominantemente em uma direção, a zona da classe baixa em outra direção e a zona da classe média em um terceiro setor da cidade. Como descrito, as áreas residenciais de alto *status*, segundo o modelo de Hoyt, localizam-se no setor de amenidades, numa “segregação voluntária”, achando-se cercadas pelos setores de população de médio *status* e opostamente encontra-se um amplo espaço/setor habitado pela população de baixo *status* social, caracterizando, até certo ponto, uma “segregação involuntária”.¹²⁰

¹²⁰ O modelo de Hoyt baseava-se nas modificações e deslocamentos da localização espacial de bairros residenciais valorizados e elegantes, em várias cidades dos Estados Unidos, entre 1900 e 1940. A sociologia americana derivada da Escola de Chicago, como também Lojkine (1981) e Castells (1978), trataram da segregação de “pessoas ou indivíduos”, embora se trate de um processo de classe social, e também abordaram a segregação “voluntária” e a segregação “involuntária”. Nesse sentido, a segregação dos mais abastados seria uma “segregação voluntária” e a segregação dos excluídos na periferia das cidades seria uma “segregação involuntária”. Villaça (1998) coloca que, nessas considerações, é o caráter de luta da segregação que cabe registrar, tratando-se, entretanto, de uma luta de classes. Segundo o autor, não há dois tipos de segregação, mas um só, sendo um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros, seguindo a mesma dialética do escravo e do senhor.

Hoyt explicava a sua teoria da seguinte maneira: “(...) Os bairros residenciais de renda elevada devem quase necessariamente mover-se em direção à periferia da cidade. Raramente os ricos voltam atrás à procura das casas deterioradas que tinham deixado antes. De cada lado desses bairros costumam existir bairros de rendas intermédias, de modo que não podem mover-se lateralmente. Como representam o grupo mais elevado, não existem casas superiores abandonadas por outro grupo e são portanto obrigados a construir novas casas em locais disponíveis. O terreno vago, em geral, costuma encontrar-se justamente na ‘direção de marcha’, porque, prevendo a tendência, os especuladores tinham-no reservado, aumentando o seu valor até um nível que o tornasse inacessível aos outros grupos. Daqui a tendência natural das zonas de rendas elevadas a transferirem-se para a periferia da cidade, dentro do mesmo setor em que começou a sua localização. (...)”. Ao contrário de algumas críticas, à lógica estrutural da síntese urbana de Hoyt podem ser associados valores culturais, simbólicos e ideológicos, que a sociedade atribui a determinados lugares e localizações e que têm a ver com os resultados da evolução urbana, as condições físicas e com o sentido social de determinados espaços livres e edificados (FIG.V.8).

De maneira análoga ao percurso da avenida Epiácio Pessoa, essa lógica de evolução urbana baseia-se na tendência predominantemente auto-segregativa da população de alto *status*, que se expande ao longo de um eixo de acesso principal e referencial, o qual atravessa as melhores áreas e localizações da cidade, buscando a menor distância entre dois pontos importantes da cidade, no caso centro – orla marítima, de onde então pode exercer um certo controle dos territórios, com implicações físico-territoriais. A partir da ação das populações privilegiadas estabelecem-se os demais grupos sociais, em outros setores da cidade, definindo a dinâmica espaço-temporal da segregação.

Mesmo como uma síntese urbana, reduzindo o espaço da cidade a seus elementos fundamentais e possuindo limitações referentes a questões de homogeneidade na ocupação e uso do solo, viu-se, através do percurso, que o modelo de Hoyt aproxima-se da realidade estrutural da cidade de João Pessoa e da realidade do percurso da avenida Epiácio Pessoa. Na verdade, os resultados das relações entre percurso, morfologia, ocupação, uso do solo e práticas sociais mostraram que a organização interna dessa cidade pode ser vista como um misto de círculos concêntricos e de setores de círculo, mas, os últimos predominam sobre os primeiros, possuindo um considerável potencial explicativo dos processos estruturais,

espaciais e da lógica evolutiva do tecido intra-urbano, quando dominam a estruturação do espaço, influenciando em cenários particulares e no cenário global da cidade.

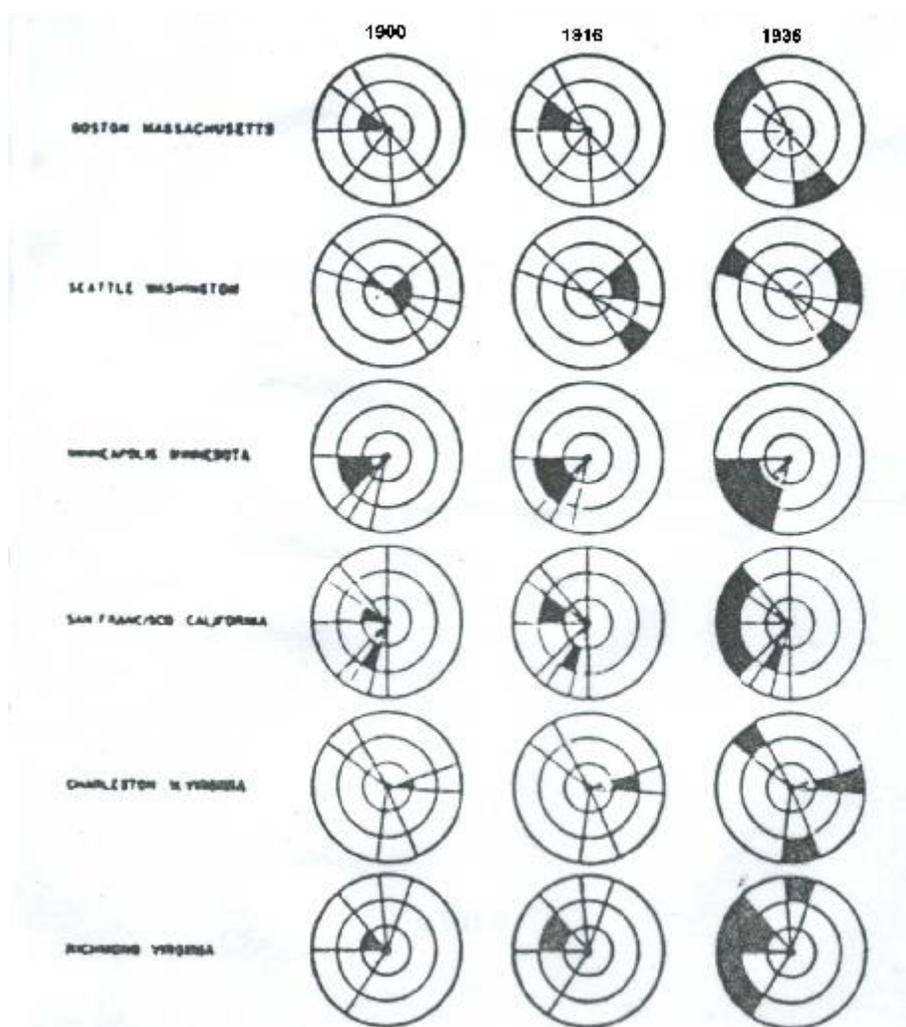


FIGURA V. 8: Modificações na localização de bairros residenciais elegantes em cidades dos Estados Unidos, entre 1900 e1950. Em negro, os bairros em questão. Em linhas gerais, este crescimento segue a teoria setorial formulada por Hoyt. Fonte: Fernando C. Goitia(1989).

Com restrito espaço para expansão, num ângulo de 90°, a cidade de João Pessoa, quando comparada, a partir do percurso, ao modelo de Hoyt, este acentua a segregação e a setorização da cidade, destacando o significado da moldura/barreira definida pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa. Com as análises desenvolvidas e à luz do modelo, é possível associar a segregação e a setorização às questões da acessibilidade e da mobilidade,

representadas pelas vias radiais e movimentos urbanos principais. A associação é possível especialmente quando esses elementos morfológicos tornam-se referências, fronteiras e elementos delimitadores dos territórios e espaços onde assentam-se populações de alta, média e baixa renda, articulados às propriedades territoriais e leis sócio-espaciais.

Os distritos de tráfego de João Pessoa, definidos nos estudos de transportes urbanos para essa cidade (MT-GEIPOT/PMJP-PB,1981,1983,1985), ilustram a visualização desse quadro, associando os sistemas viário e de circulação a dados sócio-econômicos e às características do sítio geográfico. A cidade foi dividida em 92 zonas de tráfego, considerando os setores censitários definidos pelo IBGE, o sistema de transporte urbano, os condicionantes dos ambientes natural e construído, as características sócio-econômicas da população residente e a homogeneidade do uso do solo (MT-GEIPOT,PDTU,1985). O número médio de habitantes por domicílio, por zona de tráfego, foi de 5,20. Os domicílios foram estratificados, nesses estudos, em três faixas de renda domiciliar: faixa A, correspondendo à renda superior a 10 salários mínimos; faixa B, entre 10 e 3 salários mínimos e faixa C, para a renda domiciliar igual ou inferior a 3 salários mínimos. As zonas foram agrupadas em 29 distritos de tráfego, conforme a FIGURA V.9 e o TABELA V.1. Por essa pesquisa, vê-se que nos distritos 1, 3, 9, 10, 17, 18 e 19 do percurso, sem constituírem espaços exclusivos de uma classe social, destacam-se domicílios nas faixas de renda A e B, com concentração significativa, em relação aos demais distritos de tráfego.

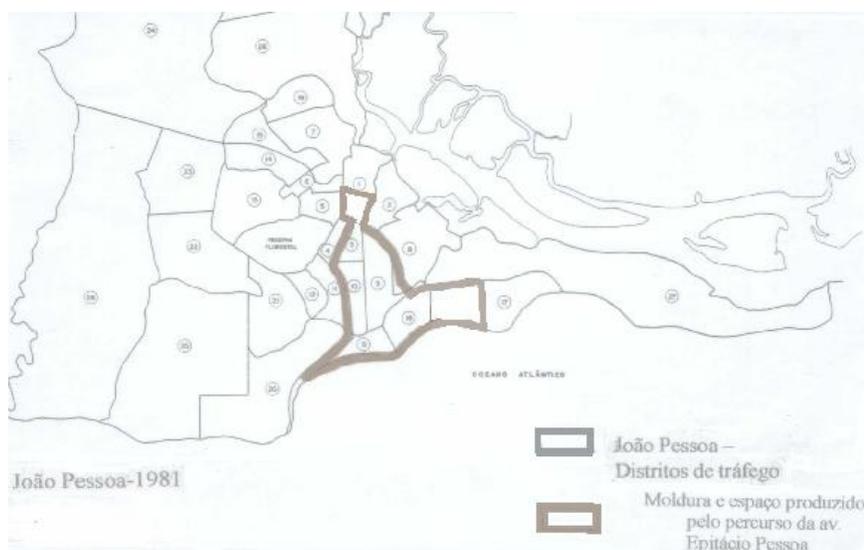


FIGURA V. 9: João Pessoa: distritos de tráfego e moldura da Avenida Epitácio Pessoa

TABELA V. 1: Dados sócio-econômicos por distrito de tráfego .

| Distrito | População Residente | Domicílios | | | | Veículos Particulares, por Domicílio | Empregos | | | Matrículas Escolares | | | | |
|--------------|---------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| | | Faixa de Renda | | | Total | | Setor | | Total | 1º Grau | 2º Grau | Superior | Outros | Total |
| | | A | B | C | | | Secundário | Terciário | | | | | | |
| 1 | 20823 | 1146 | 1803 | 1164 | 4113 | 0,52 | 3052 | 30431 | 33483 | 11016 | 8642 | 1618 | 3484 | 24760 |
| 2 | 13507 | 254 | 952 | 1757 | 2963 | 0,26 | 151 | 2788 | 2939 | 6106 | 1604 | - | 126 | 7836 |
| 3 | 13240 | 352 | 1072 | 1240 | 2664 | 0,44 | 1153 | 2028 | 3181 | 7501 | 777 | - | 335 | 8613 |
| 4 | 8758 | 217 | 784 | 784 | 1785 | 0,43 | 119 | 569 | 688 | 3173 | - | - | - | 3173 |
| 5 | 12726 | 573 | 1051 | 830 | 2454 | 0,54 | 145 | 3768 | 3913 | 3165 | 1816 | - | - | 4981 |
| 6 | 7406 | 320 | 716 | 401 | 1437 | 0,50 | 136 | 4408 | 4544 | 5271 | 1499 | 1648 | 419 | 8837 |
| 7 | 15429 | 64 | 825 | 2234 | 3123 | 0,12 | 552 | 671 | 1223 | 1667 | 252 | - | 198 | 2117 |
| 8 | 40381 | 801 | 2037 | 4734 | 7572 | 0,24 | 657 | 927 | 1584 | 4812 | - | - | 174 | 4986 |
| 9 | 15475 | 1264 | 1233 | 375 | 2872 | 0,84 | 29 | 4809 | 4838 | 1713 | 896 | - | 500 | 3109 |
| 10 | 11993 | 948 | 1068 | 517 | 2533 | 0,63 | 19 | 382 | 401 | 2028 | - | - | 351 | 2379 |
| 11 | 11094 | 122 | 1053 | 1020 | 2195 | 0,13 | 4 | 270 | 274 | 2560 | - | - | 79 | 2639 |
| 12 | - | - | - | - | 0 | - | - | 5121 | 5121 | - | - | 15023 | - | 15023 |
| 13 | 39671 | 563 | 1569 | 5181 | 7313 | 0,17 | 146 | 686 | 832 | 4852 | - | - | - | 4852 |
| 14 | 43425 | 245 | 2212 | 5509 | 7966 | 0,16 | 215 | 1383 | 1598 | 10525 | - | - | 263 | 10788 |
| 15 | 26848 | 115 | 1372 | 3807 | 5294 | 0,11 | 198 | 675 | 873 | 3654 | - | - | - | 3654 |
| 16 | 8015 | 70 | 350 | 1120 | 1540 | 0,23 | 1 | 53 | 54 | 725 | - | - | - | 725 |
| 17 | 2759 | 304 | 90 | 139 | 533 | 0,98 | - | 13 | 13 | 145 | - | - | - | 145 |
| 18 | 14694 | 1149 | 683 | 1062 | 2894 | 0,70 | 20 | 211 | 231 | 1310 | - | - | - | 1310 |
| 19 | 8052 | 921 | 512 | 290 | 1723 | 0,88 | 20 | 882 | 902 | 294 | - | - | 110 | 404 |
| 20 | 3545 | 135 | 254 | 445 | 834 | 0,21 | - | 77 | 77 | 264 | - | - | - | 264 |
| 21 | 9548 | 562 | 1365 | 233 | 2160 | 0,58 | - | 105 | 105 | 414 | - | - | - | 414 |
| 22 | 14931 | 73 | 1502 | 1384 | 2959 | 0,23 | 3 | 179 | 182 | 2606 | - | - | - | 2606 |
| 23 | 14164 | 29 | 1201 | 1126 | 2356 | 0,21 | 899 | 260 | 1159 | 2367 | 367 | - | - | 2734 |
| 24 | 11238 | - | 455 | 1347 | 1802 | 0,02 | 7702 | 1359 | 9061 | 1453 | - | - | - | 1453 |
| 25 | - | - | - | - | 0 | - | - | - | 0 | - | - | - | - | 0 |
| 26 | - | - | - | - | 0 | - | - | - | 0 | - | - | - | - | 0 |
| 27 | 24492 | 738 | 1001 | 3078 | 4817 | 0,23 | 631 | 3000 | 3631 | 4563 | 301 | - | - | 4864 |
| 28 | 66583 | 187 | 2753 | 9759 | 12699 | 0,09 | 2626 | 2997 | 5623 | 11241 | 588 | - | 71 | 11900 |
| 29 | 61359 | 120 | 2106 | 9167 | 11393 | 0,08 | 3416 | 3163 | 6579 | 16809 | 1156 | - | 97 | 18062 |
| Total | 520156 | 11272 | 30019 | 58703 | 99994 | 0,27 | 21894 | 71215 | 93109 | 110234 | 17898 | 18289 | 6207 | 152628 |

Fonte: Pesquisa Domiciliar. GEIPOP - 1981

Percurso da Avenida Eptácio Pessoa

As fronteiras, que separam estruturas sociais distintas, levando à concentração de grupamentos sociais em áreas da cidade, também distinguem padrões morfológicos diferentes. Morfológicamente, determinadas fronteiras podem ser vistas como passagens importantes, pois são permeáveis e permitem o fluxo dos recursos e oportunidades da cidade, contribuindo no desenvolvimento urbano. Assim, no caso do percurso, as suas fronteiras (viárias) contribuiriam igualmente na acessibilidade (oportunidades urbanas) e na mobilidade (práticas sociais), internas, dos grupamentos sociais mais abastados.

A moldura urbana que cerca e define o espaço é representada por elementos viários: ao norte pelas avenidas Santa Catarina, Acre e Francisco Mendes e, ao sul, pelas avenidas Duarte da Silveira e José Américo de Almeida, que constituem fronteiras entre dois setores e funcionam como referências espaciais. Mostram a existência de forças organizadoras que

determinam o surgimento dos percursos, articulando-os com a evolução urbana e evidenciando relações entre a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana.

Pode-se relacionar os limites dos *setores 1 e 5*, do modelo de Hoyt, com os limites do percurso, estes constituintes da sua moldura espacial e que correspondem às vias identificadas como os limites do objeto empírico de estudo.¹²¹ Dessa maneira, esses espaços livres lineares, como base física da estruturação urbana e dos deslocamentos, mostram suas propriedades territoriais, que participaram da dinâmica espacial da segregação, da fragmentação e da setorização do urbano. Espacializando um efeito de barreira, acentuada pelo contraste social, definem uma função reguladora dos territórios urbanos, com relações espaço-temporais diferenciadas e influenciando na morfologia urbana. De maneira análoga, colocaram-se como base/*locus* à materialização de redes sociais, que atuaram na cidade sob a forma de redes geográficas de produção e apropriação dos seus espaços, consolidando territórios (FIG.V.10).

Pesquisas do Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado (LAURBE/CT/UFPB,2003,2004) analisaram indicadores de salubridade ambiental (ISA), relacionados à qualidade de vida urbana, para os diversos bairros da cidade de João Pessoa. Com metodologia distinta da utilizada nesta tese, a espacialização dos resultados alcançados apontou as áreas sob a influência direta do percurso como as que apresentaram os melhores e mais altos indicadores de salubridade, com ISA > 50,00. Como mostram as FIG.V.11 e V.12, os espaços que possuem ISA > 50,00 praticamente coincidem com os espaços construídos ao longo do percurso, definido na tese, e com a sua moldura espacial. Pode-se ver esses resultados como um efeito do trinômio sanear, embelezar e circular, debatido nesta tese, e da continuidade da dinâmica do percurso.

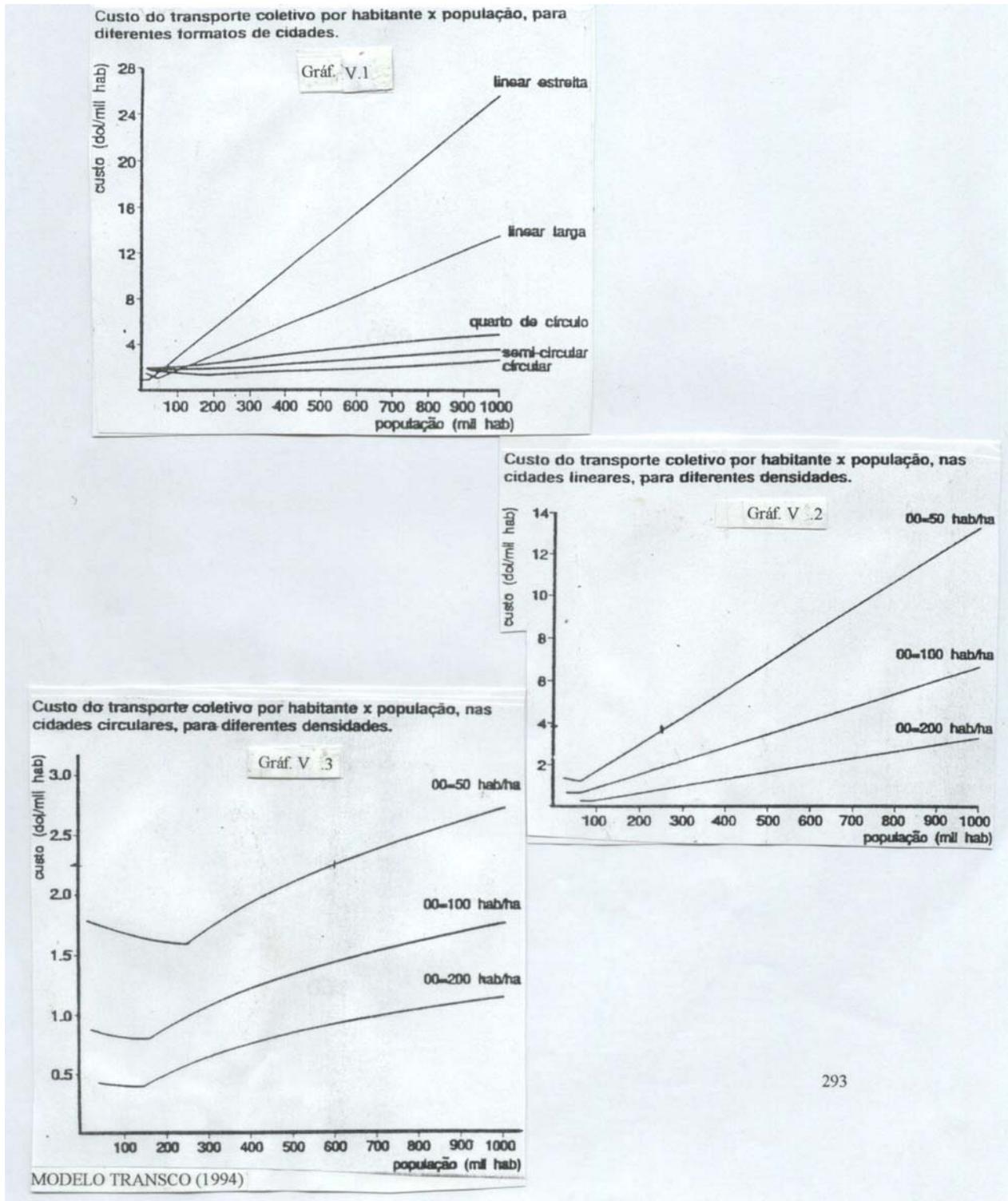
¹²¹ É óbvio que essa associação é apenas um referencial ilustrativo, que despreza questões das características específicas de cidades no mundo, da descentralização, da heterogeneidade interna dos setores e da diversidade da cidade, centrando-se na macro-estrutura urbana. Mostra-se que existe apenas um centro principal e igualmente os resultados da lógica de ocupação e uso do solo da classe mais abastada.

A análise exposta realça a influência do espaço sobre a dinâmica social da cidade, colocando que as transformações sociais provocam transformações no espaço e vice-versa, num quadro dinâmico de relações dialéticas. Castells (1978) afirma que “(...) toda a problemática social tem sua origem na união indissolúvel destes dois termos [natureza e cultura], através do processo dialético mediante o qual uma espécie biológica particular (particular, posto que está dividida em classes), o ‘homem’, se transforma e transforma o meio ambiente em sua luta pela vida e pela apropriação diferenciada do produto de seu trabalho (...)” O percurso da avenida Epiácio Pessoa evidenciou que o espaço intra-urbano tem um valor particular, representado pelo valor da localização espacial, das suas melhorias físicas e por seus valores culturais e pela possibilidade de contatos urbanos, que se destacam frente aos valores dos objetos fabricados do urbano.

Pode-se presumir que tanto a segregação e a setorização quanto seus impactos sobre a estrutura urbana, destacados no modelo de Hoyt e na evolução do percurso, serão tão mais fortes quanto maior for o desnível entre os poderes econômico e político das classes sociais. Como diz Castells (1978), essas classes disputam a apropriação diferenciada do próprio produto do trabalho. Quanto mais centrais as localizações, no que se refere à posição e à acessibilidade ao espaço intra-urbano, às potencialidades referenciais, ao relacionamento com as amenidades urbanas e à evolução histórica da cidade, maiores seus valores de uso, ou seja, melhores condições têm elas de se relacionarem com as melhores áreas da cidade. O quadro parece mostrar que a segregação é um processo necessário para a apropriação diferenciada do valor de uso do espaço. O percurso da avenida Epiácio Pessoa mostrou que, desde a segunda metade do século XIX, as classes de mais alta renda começaram a exibir um processo de segregação que segue, até hoje, a mesma tendência, ou seja, mantendo um movimento setorizado e radial, na direção leste da cidade de João Pessoa, distribuindo-se no interior e pelas proximidades do eixo centro-orla marítima. Dessa forma, fatores de ordem cultural, do sítio de amenidades, da localização, da acessibilidade e da mobilidade, concorreram na espacialização dessa tendência.

Estudando acessibilidade, mobilidade e expansão urbana, os Gráficos V.1, V.2 e V.3 (MODELO TRANSCO / Ferraz, da Silva e Felex–EESC/DT/USP, 1988, 1989), ilustram impactos do processo e do padrão de expansão urbana, no custo de serviços de transporte,

considerando efeitos de propriedades territoriais da cidade, que podem ser associadas a setores urbanos.



Os Gráficos relacionam o custo do transporte coletivo com a configuração, a densidade e a forma de evolução urbana. Mostram igualmente conseqüências da segregação e da formação de fronteiras e barreiras urbanas, influenciadas por propriedades territoriais, sobre os custos de deslocamento. A partir dos Gráficos, pode-se considerar relações entre partes da cidade e associar o formato linear ao vetor sudeste de João Pessoa, que define uma linha profunda (Hillier e Hanson, 1981, 1983), no caso, com maiores custos, comparados ao formato em quarto de círculo, associado aos espaços sob a influência direta do percurso da avenida Epitácio Pessoa. O cenário realimenta o processo de evolução urbana descrito e a segregação na cidade, a partir da elevação do valor de determinadas localizações, de um lado, e dos custos sociais, de outro, relacionando o setor de influência da avenida Epitácio Pessoa com a cidade de João Pessoa como um todo.

Como abordado, um dos fatores mais dinâmicos do processo descrito apresentou-se nas cidades litorâneas, com o hábito do banho de mar e a conseqüente valorização das orlas marítimas. Esse fator, de ordem cultural, influenciou os interesses imobiliários, no sentido de atender a um novo estilo de vida das camadas de mais alta renda, construindo, no caso de João Pessoa, um importante vetor linear de crescimento, na direção leste. O percurso e a síntese urbana de Hoyt mostraram que, através da segregação, as camadas de alta renda dominaram o espaço, não só produzindo seus territórios residenciais, nos locais mais agradáveis, salubres e bem situados, mas também atuando sobre a estrutura urbana, segundo seus interesses. Um exemplo dessa atuação foi a transformação por que passou a Área Central da cidade de João Pessoa, desde a segunda metade do século XIX.

Além da atração das amenidades do sítio natural e os efeitos do trinômio sanear, embelezar e circular, a proximidade e as facilidades de acesso ao centro da cidade e aos principais eixos de comércio e de serviços, foram fatores influentes no processo de valorização do percurso. Nesse âmbito, a sua localização espacial foi fator primordial na dinâmica de desenvolvimento urbano. Embora as praias, cada vez mais distantes, estejam sendo ocupadas, isso não significa “afastamento do centro”. Com o estudo do percurso, é possível perceber também que as distâncias devem ser consideradas como um aspecto relativo, devendo ser relativas ao tamanho das cidades, que estão em contínua transformação e expandindo seus limites e as facilidades de locomoção. Também devem ser proporcionais às distâncias ocupadas pelos bairros e conjuntos populares. Estes, em

considerável número de casos, ocupam localizações mais afastadas do centro principal e do centro expandido, que as das camadas de alta renda. A acessibilidade ao centro principal, aos espaços do centro expandido, aos principais eixos de comércio e serviços e conseqüentemente a posição dentro da estrutura urbana, são fatores importantes na definição da localização das camadas sociais de mais alta renda.

A estruturação espacial, tendendo a se realizar segundo setores de círculo, mais do que segundo círculos concêntricos, conduz à visualização do processo espacial intra-urbano que indica que os bairros residenciais de alta renda “andam” ou “deslocam-se” sempre na mesma direção, formando, evidentemente, um setor, e não uma coroa de círculo. Não se deve pretender, entretanto, ver precisão matemática no processo; nem por isso deixa de ser um fato verdadeiro. A essência do sentido radial, e portanto dos setores, é a necessidade de manter o acesso ao centro principal da cidade; havendo outros fatores, porém, como por exemplo o peso espacial da atividade (moradia, comércio ou indústria), influenciando na otimização do acesso ao centro¹²². Quanto mais restrita espacialmente a atividade maior a sua tendência de se concentrar num setor. A residência de alta renda, as grandes indústrias e o comércio médio e grande são atividades espacialmente minoritárias, em face das áreas residenciais de classe média e abaixo da média e das grandes manchas de pequenas indústrias, oficinas e pequeno comércio. O deslocamento das nossas burguesias, segundo setores e não em círculos concêntricos, decorre também de suas diminutas dimensões e do grande desequilíbrio entre as classes sociais.¹²³

¹²² É óbvio que, nessa organização intra-urbana, atua as características do sítio geográfico e da lógica do processo de evolução de cada cidade específica.

¹²³ Nos países do Primeiro Mundo, as classes médias são consideravelmente grandes, constituem a maioria da população e não só formam círculos concêntricos, como se deslocam mais ou menos igualmente, mantendo, assim, o padrão de círculos concêntricos (Villaça, 1998). Schteigart e Torres (In: Castells, M., 1973) descreveram a posição das classes médias argentinas, em torno do centro de Buenos Aires, uma metrópole que tem uma estratificação social mais próxima das do Primeiro Mundo do que as nossas. Os autores citam o grande desenvolvimento da classe média argentina, a partir da Primeira Guerra Mundial e relatam que ela ocupa um amplo leque, em torno do centro (Buenos Aires tem apenas 180 graus de área de expansão, daí o “leque” e não o círculo). Nessas situações, desenvolve-se uma forte simbiose entre essas classes e o centro, ambos se reforçando mutuamente e mantendo suas localizações. Essa simbiose mantém a vitalidade do centro – que, afinal, depende da freguesia representada pelas classes média e acima da média – e essa vitalidade mantém a permanência dessas classes próximas ao centro.

V.4 – O bairro de Manaíra, o espaço, a morfologia e a cultura urbana

Manaíra possui cerca de 240 ha e uma população estimada, em 1990, de 16300 habitantes (PMJP/PB). A ocupação efetiva da área iniciou-se no ano de 1950, tendo se intensificado nas décadas de 1960 e de 1970, com a consolidação do uso do solo residencial permanente. Quase toda a área foi loteada e, em 1964, cerca de 8% dos lotes a beira-mar estavam ocupados; em 1970, 19,5% da área estava ocupada, alcançando o percentual de 32,5%, em 1976 (PMJP/URBAN-PB e Scocuglia,2000). A partir de 1977 não só Manaíra mas todo o Distrito de Tambaú e espaços adjacentes tiveram seus índices de ocupação acrescidos consideravelmente, com os incentivos do Projeto CURA. Atualmente, cerca de 60% dos lotes do território estão ocupados (Cadastro-PMJP). No território predomina o uso residencial, com 94,7% das habitações possuindo padrões alto e médio e 5,3% apresentando o padrão baixo. Por sua vez, a área média de construção das habitações é de 186 m² (Scocuglia,2000). A continuidade e a lógica do processo de ocupação, ao longo do percurso, nas décadas de 1980 e de 1990, evidenciaram o considerável aumento do número de edificações multifamiliares, que passaram a fazer parte, de forma marcante, do seu ambiente construído, participando, inclusive, da formação da visão de alto *status* do bairro, dada a escala e a certa monumentalidade e arrojo arquitetônico de alguns edifícios.

O território de Manaíra pode ser tomado como um exemplo representativo do conjunto de territórios do percurso e de sua lógica evolutiva, sob os pontos de vista físico e social, considerando aspectos do espaço, morfologia e cultura urbana. É percebido como um local de prestígio social, considerando-se a sua localização, amenidades, acessibilidade espacial, infra-estrutura instalada, equipamentos e serviços urbanos e as características da população residente. Para determinada mentalidade e classe de renda, a localização e o habitar colocam-se como problemas de prestígio e *status* social. Os lançamentos e promoções imobiliárias e as campanhas publicitárias colaboram na criação de imagens para determinados territórios; alguns viram moda e passam a ser símbolo de prestígio social, articulando-se com percursos e com os códigos das classes privilegiadas, como o bairro de Manaíra.

Para Lauwe (1969), a gênese das aspirações sociais relaciona-se com o sistema econômico e com a cultura específica de uma sociedade, dependendo de uma evolução histórica, que é marcada pelas transformações econômicas. Está igualmente ligada a

imagens e a representações do ser humano, das estruturas sociais, da cultura e das próprias transformações da cidade, em sua lógica evolutiva. Para Weber (1905), a cidade é um conjunto de relações sociais que encoraja a individualidade e a inovação, sendo instrumento de transformação histórica.

O dualismo na ocupação da cidade, evidenciado a partir do percurso, é favorecido, como visto, pelas características da acessibilidade e da mobilidade, que podem consolidar as barreiras/fronteiras físicas e sociais, destacadas pelos contrastes sociais. Viabilizando modos de apropriação espacial, essas novas fronteiras, associadas às principais vias de interesse, aos fluxos de deslocamento e à questão da propriedade privada do solo, podem expressar igualmente tensões, combinações, conflitos e disputas do processo de ocupação da cidade, constituindo-se igualmente em atratores, que moldam o desenvolvimento urbano. A fragmentação espacial relaciona-se com a estrutura e o modelo urbano de João Pessoa, fundamentado muito mais sobre a expansão radial, ocupando novos espaços referenciais e polarizadores, como o bairro de Manaíra, do que sobre a recuperação-reocupação de espaços. Nos países do Terceiro Mundo, em especial, as cidades revelam-se mais nitidamente como objetos fragmentados (Balbo,1993;In: Sobreira,2002). Ao mesmo tempo, o processo gerou lógicas de assentamento e deslocamento distintas e atividades típicas das diferentes classes sociais, definindo redes geográficas e padrões de apropriação social diferenciados e setores urbanos, sustentados pelas vias e percursos da cidade.

Num quadro de fragmentação e setorização intra-urbana, as partes (bairros e setores) são tão importantes quanto o entendimento global, já que o todo é constituído de fragmentos distintos e relacionados e, muitas vezes, distanciados e delimitados por percursos, engendrando um complexo de relações tanto com elementos internos quanto com elementos externos. Por outro lado, a revolução tecnológica colocou questões relativas ao processo de reestruturação sócio-espacial que, se não tornam a sociedade completamente a-espacial, sugere algumas transformações nos arranjos urbanos e modos de leitura da dinâmica relacionada ao espaço, a cultura e aos percursos, que não desprezam a relação do local com o global.

Segundo pesquisas realizadas por Scocuglia (2000), pessoas entrevistadas no território de Manaíra referiram-se ao bairro por meio dos seus limites geográficos, considerando alguns aspectos morfológicos básicos (sítio geográfico, vias e movimentos,

tipos de edificações e praças) e relacionando-o, por contraste, à parte mais antiga de João Pessoa, situada no centro da cidade, onde localizam-se predominantemente atividades ligadas ao comércio e aos serviços. Manaíra é um território do percurso que tem limites espaciais bem definidos; ao norte, a avenida Flávio Ribeiro Coutinho (o Retão de Manaíra); ao sul, a avenida Ruy Carneiro; à oeste, o rio Jaguaribe e, a leste, a orla marítima, o que contribui às reflexões que associam esse espaço ao conceito de território físico e social.

É importante destacar que a segregação, apresentando características dinâmicas, se trata de um processo de classe social, relacionado à localização espacial e à um bairro/território, e não de pessoas, indivíduos ou famílias isoladamente, dando-se uma apropriação diferenciada do espaço, em estágios, enquanto produto do trabalho humano. As vias e percursos, delimitando e consolidando esquemas de movimentação e padrões típicos de ocupação urbana para as classes de baixa, média e de alta renda, exerceram papel fundamental na delimitação de setores, na produção e apropriação espacial e na consolidação da forma espacial da cidade de João Pessoa. A cidade é o entrelaçamento histórico de várias estruturas sociais e sendo a sociedade fruto da ação de várias forças, atuando em diferentes direções, produz setorizações no espaço, sob a influência de propriedades territoriais.

Mesmo tendo um de seus territórios percebido em oposição ao centro antigo da cidade, o percurso da avenida Epitácio Pessoa e o próprio território de Manaíra enfatizam a importância da historicidade e da continuidade da lógica evolutiva, apontando igualmente para referenciais e as raízes sócio-espaciais do urbano.

Como um produto do percurso, o território de Manaíra representou o progresso e a modernidade, para consideráveis parcelas da população da cidade, onde o comércio se dá, hoje, especialmente nos *shopping centers*¹²⁴, num quadro de descentralização espacial do uso do solo. A propósito, recentemente foi entregue outro *shopping center*, de grande porte, o Shopping Center Tambiá, edificado nos espaços iniciais do percurso, no território de Tambiá, reafirmando uma linha lógica de evolução urbana. Esses equipamentos, pelo padrão e porte das edificações, assim como pela polarização e proximidade oferecida aos moradores dos bairros, têm igualmente agregado valor ao território, concorrendo ao *status* e

¹²⁴ Atualmente existem três desses equipamentos que podem ser destacados no bairro, situados na avenida Flávio Ribeiro Coutinho – o Retão de Manaíra –, que constitui-se no limite norte do bairro e que também é o limite norte da moldura espacial do percurso em estudo.

posição social às populações residentes. A população residente em Manaíra, onde localiza-se atualmente o maior *shopping center* da cidade (o Manaíra Shopping), citou várias vezes, na pesquisa realizada por Scocuglia, que a presença de várias *drugstores*, a proximidade de supermercados e outras atividades de comércio e serviços seletivos, assim como a localização e inserção do bairro em uma área estratégica e de amenidades de orla marítima, onde tem-se também um melhor nível educacional entre os moradores, garantem “comodidade e uma qualidade de vida superiores aos demais moradores da cidade” (Scocuglia,2000). Concorre igualmente para o quadro a existência de espaços livres verdes (praças) adotados e tratados pelos moradores do bairro.

Segundo a mesma pesquisa, Manaíra não é visto sob uma perspectiva sentimental, da maneira como os entrevistados se referiram à vida nos locais de uma cidade interiorana ou do antigo centro da cidade de João Pessoa, onde os contatos e a dimensão humana eram enfatizados, especialmente em seus espaços públicos. Pode-se perceber o território de Manaíra, através da interpretação das colocações de seus próprios moradores, os quais vêm o mesmo como um bairro onde estão segregadas diferentes atividades – moradia, comércio, serviços e lazer – e onde não se tem mais condições de manter-se um relacionamento mais próximo entre os residentes. Há uma relação entre a localização da residência e o prestígio social, que se pode observar através de algumas expressões, colocadas na maioria dos depoimentos encontrados naquela pesquisa. São mencionadas categorias que indicam a preocupação dos moradores com o consumo de objetos e serviços valorizados, não acessíveis em outras áreas, enquanto fator influente na definição do local de moradia, assim como a “tranqüilidade”, a “beleza” e o “conforto” da vida nessa localidade, associados à acessibilidade urbana e à “presença do mar”. A “educação do pessoal” foi também um aspecto cultural valorizado e atribuído aos moradores do bairro. Para os entrevistados na pesquisa, a maioria dos moradores de Manaíra tem condições sócio-econômicas e culturais mais elevadas do que aqueles residentes em outros bairros da cidade, a exemplo dos setores sul e sudeste.

Como visto, no vetor sul e, mais destacadamente, no vetor sudeste de expansão urbana, forças políticas e econômicas, sob influência do sítio geográfico e da barreira sócio-espacial produzida pelo percurso da avenida Epitácio Pessoa, construíram uma linha profunda, segmentada e territórios distintos, distanciados e hierarquizados. O eixo principal

de acesso às áreas a sudeste abriga trechos com tráfego de passagem, dando-se os “encontros urbanos”, de que fala Peponis (1989), mais nos territórios locais segregados (o conjunto habitacional), levando ao desenvolvimento de culturas locais, predominantemente de “cultura das ruas” internas ao conjunto. É um reflexo da segregação, que conduz igualmente à “cultura territorial”, no conjunto habitacional, dado seu tamanho, número de habitantes e densidade. Já discutiu-se na Câmara Municipal pessoense a elevação do conjunto Mangabeira a município, fruto do fortalecimento de uma dada rede social e da questão da segregação e mesmo de uma certa “resistência cultural do lugar” (Frampton;1980).

Daí que, como abordado, argumentos de B. Hillier e J. Hanson (1984) sugeriram que o principal paradoxo social da evolução do desenho urbano, nos últimos dois séculos, está no fato de que as formas de desenho refratárias à sustentação de comunidades baseadas no espaço foram dirigidas precisamente para aqueles que dependem mais do espaço físico e da proximidade para a geração dos seus contatos sociais: os grupos de mais baixa renda, que necessitam da habitação subsidiada pelo Poder Público, ironicamente produzida em nome “do espírito de comunidade”. Para Hillier e Hanson, o pressuposto equivocado subjacente foi de que comunidades baseadas espacialmente dependem da provisão de territorialidades delimitadas e de enclausuramento para obtenção do “espírito de comunidade”. Para os autores, enclausuramento, em vez de impingir tal espírito aos habitantes, na verdade, isola-os territorialmente dos percursos e fluxos de movimentos intra-urbanos dominantes e referenciais e elimina o potencial de encontros e de integração da sociedade, incrementando custos sociais, a segregação de pessoas e de idéias e a intensificação das desigualdades sociais (Hillier e Hanson;1987;1988). As principais vias e percursos produzidos na cidade prestaram-se como elementos de desenvolvimento e sustentação desse cenário, sob influência da lógica hegemônica do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Como uma das conseqüências da formação de fronteiras e barreiras urbanas, mostra a existência de forças organizadoras e a influência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que articulam percursos e evolução urbana.

Dessa maneira, pode-se apontar para um sistema de classificação que tem como base o espaço da cidade, suas principais vias e localizações, que refletem a percepção que os atores sociais têm a respeito da distribuição de poder na sociedade, através dos percursos

urbanos. A compreensão de base que esses atores também têm é de que a sociedade encontra-se dividida em estratos, tendo como um dos elementos fundamentais para a sua definição a distribuição e a setorização sócio-espacial urbana. O percurso da avenida Epitácio Pessoa, atribuindo *status* e privilégios, acesso (estratégico) aos melhores bens materiais e informação aos residentes em Manaíra, destaca uma percepção hierarquizada dos setores urbanos, dos territórios e da sociedade. Reflete um modo de vida calcado em valores e padrões de comportamento, que se prestam para diferir um bairro considerado nobre de um bairro não nobre da cidade. Relacionando-se com a acessibilidade e a mobilidade urbana, revela igualmente as possibilidades e oportunidades, a dinâmica espacial e um certo ponto de chegada da segregação e das práticas das classes sociais privilegiadas, definindo uma rede social dominante e influente de apropriação do espaço, do centro à orla marítima da cidade.

Como Hillier e Hanson (1984) colocaram, as classes sociais com diferentes graus de dependência físico-espacial¹²⁵, para manter seus contatos cotidianos, têm também diferentes demandas em relação aos movimentos, ao nível do espaço, e em relação à morfologia urbana, associada a determinadas rotas de deslocamento, influenciando na produção de percursos e territórios urbanos. Definem as redes sociais, que materializam a rede de percursos geograficamente distribuídos no espaço intra-urbano, no desempenho de suas rotinas, interações e encontros urbanos, baseados em determinadas vias e trajetos, atuando no espaço sob a forma de “redes geográficas de apropriação diferenciada de seus espaços” (Krafta;1996). Este cenário, produzindo e consolidando percursos e territórios diferenciados, constitui igualmente formas e padrões espaciais na cidade¹²⁶.

Na setorização de João Pessoa (espaços a leste/norte X espaços a sul/sudeste), concentrando determinados grupamentos populacionais em áreas da cidade, as redes sociais de apropriação dos espaços consistem igualmente no entrelaçamento das rotinas dos indivíduos de uma dada classe, mediante sua compatibilidade de renda e conseqüentemente de atividades, situações sociais e formas de movimentação dentro do espaço intra-urbano

¹²⁵ Essa dependência está relacionada à localização espacial dos diferentes grupos sociais e à necessidade/dependência do tipo de deslocamento físico-espacial, em maior ou menor escala, cativo ou não cativo do transporte coletivo, face ao nível de renda, à atividade/emprego, à localização no espaço, à posse de tecnologia (comunicação), e suas articulações com tempos, custos e condições de deslocamento na cidade.

¹²⁶ Os territórios possuem diferentes formas e conteúdos sociais, influenciando na constituição e na forma de determinados setores da cidade.

(Krafft;1999). Essas redes contêm as limitações impostas pela estrutura urbana, nos esquemas de movimentações típicas de determinadas classes sociais e realização de atividades e, conseqüentemente, nas possibilidades de interação entre os indivíduos. Os aspectos apontam que elementos subjacentes da morfologia da cidade e, especialmente, os que se relacionam aos espaços livres de circulação, necessitam ser identificados e compreendidos com profundidade.

É nesse quadro que se pode apontar para a noção de espaço que incorpora uma categoria antropológica, que possui um caráter simbólico-cultural e estruturante de significados, códigos, normas e condutas sociais. A capacidade que o ser humano tem de conferir significados simbólicos ao espaço constitui-se em mecanismos pelos quais se dão as relações de poder, dominação e controle social. Daí produzem-se também trajetórias, rotas indicativas da expansão urbana, os esquemas de movimentação e de circulação típicas que, articulando-se com o espaço, produzem barreiras e definem padrões de acessibilidade, mobilidade e de apropriação da cidade.

O território, participando da definição dos padrões de interação social, está relacionado ao modo como os espaços urbanos foram estabelecidos e, até certo ponto, delimitados, concorrendo à dinâmica da segregação e da setorização da cidade. Como no bairro de Manaíra, o conceito de território considera as necessidades das classes sociais, permeando dimensões do cotidiano social, como identidade, *status* e prestígio. Nessa perspectiva, o território atribui significado simbólico ao espaço, constituindo-se em referencial importante à organização da cidade e do cotidiano dos indivíduos e grupos sociais. Regulando a mobilidade e a acessibilidade, participa tanto do modelo de apropriação espacial quanto da formação de redes geográfico-sociais de produção diferenciada do espaço.

No percurso da avenida Epitácio Pessoa, os territórios desenvolveram-se, ao longo do espaço-tempo, definindo deslocamentos espaciais periódicos articulados, em estágios, do centro em direção à orla marítima, que influíram decisivamente na dinâmica da segregação urbana. Foram transmitidos de geração em geração, através dos processos de socialização urbana, passando por estágios de desenvolvimento e por redefinições estruturais, de acordo com as trajetórias sócio-econômicas. O espaço territorial de Manaíra,

no quadro de uma lógica evolutiva urbana, foi continuamente “atualizado”, de acordo com as trajetórias culturais vigentes, a exemplo da construção dos *shopping centers*.

No âmbito de uma “sociedade complexa” (Hirschon e Gold,1982), o território de Manaíra aponta os espaços livres públicos, representados pelos principais eixos viários de acesso (por onde encontram-se algumas praças e os *shoppings*) e a habitação, como elementos básicos de ordenação territorial, que expressam a organização, o *status* e a cultura dos moradores. Esses elementos estão ligados a aspectos relacionados como o traçado e o parcelamento urbano, tipologia das edificações, tamanho e qualidade dos espaços, polarização e vizinhança com certos privilégios. O espaço surge, mais uma vez, não apenas como uma noção abstrata, mas como um elemento orientador da situação e da localização do ser humano, que se realizam nas ações e práticas dos atores sociais.

CAPÍTULO VI

CONCLUSÕES

A construção dos espaços urbanos depende de modelos culturais e de práticas dos grupos sociais, influenciadas por propriedades territoriais específicas. O procedimento metodológico percorrido destacou a importância das questões estruturais da cidade e a importância do papel do espaço, na lógica dos estágios de evolução dos percursos, à luz do estudo de caso investigado. Observa-se um arranjo de variáveis onde aspectos dos espaços livres relacionam-se com o processo de ocupação urbana (localização), do uso do solo residencial e das práticas do grupamento social mais abastado, identificando-se a segregação determinada pelos percursos. Existindo relação entre o percurso em questão e o contexto urbano onde se insere, o espaço intra-urbano organiza-se, em considerável medida, a partir da linha evolutiva do percurso (Fig.VI.1).

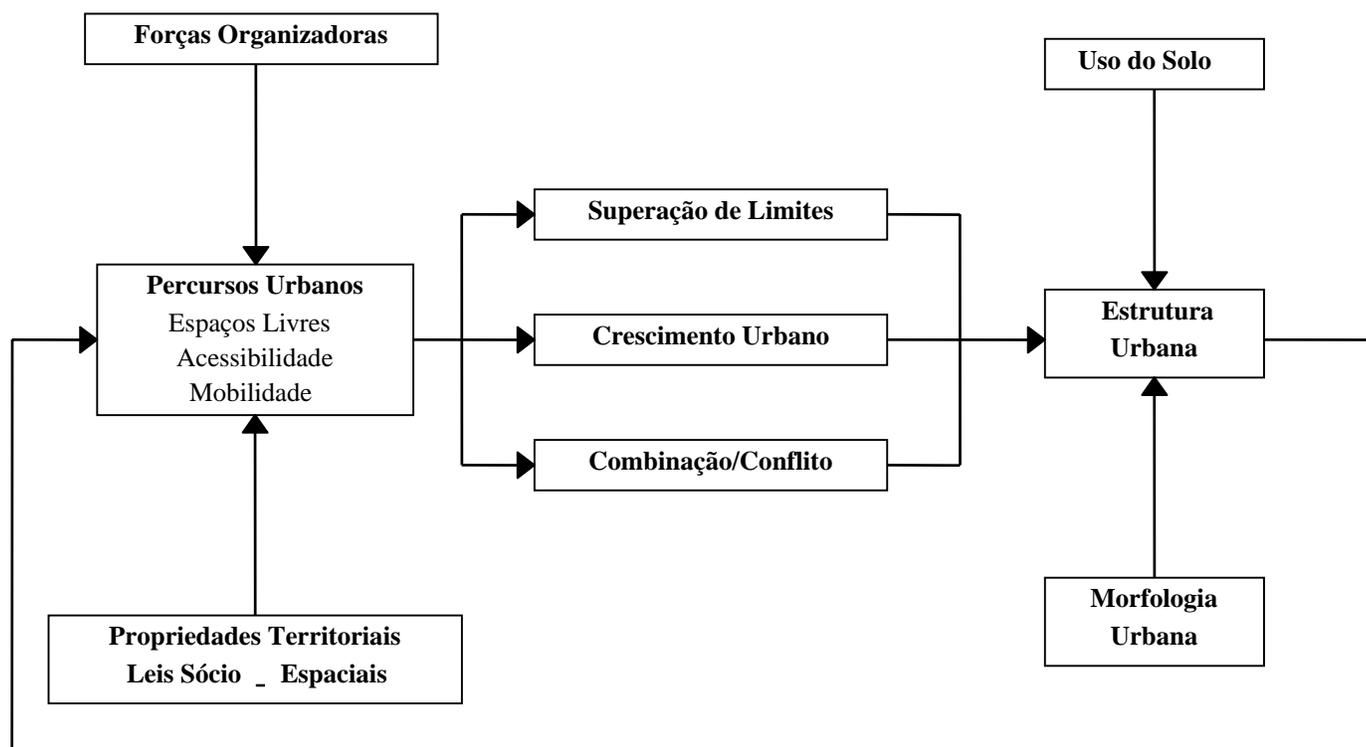


FIGURA VI. 1: Processo de evolução urbana.

Os percursos materializam uma das contradições fundamentais do processo de desenvolvimento urbano: a produção socializada e a apropriação privada do solo da cidade. No processo de consolidação dos percursos, o espaço público é tratado, de certa maneira, como espaço privado, já que intervenções urbanas importantes são dirigidas às camadas da população mais abastada.

Ao longo da história, a cidade brasileira foi objeto constante da ocupação influente e destacada das classes dominantes, fato acentuado pelos consideráveis contrastes sociais. Aqui, a ocupação é entendida no sentido que conduz à apropriação, ao domínio, na medida em que o poder social hegemônico e seu disciplinamento, sobre grande parte do espaço da cidade, impedem a emergência da cidadania plena e o desenvolvimento equilibrado da estrutura urbana. A ideologia, enquanto conjunto de idéias fundamentais desenvolvidas pela classe dominante, visa a facilitar a dominação. O processo de evolução urbana espacializa, assim, a dinâmica de segregação das classes sociais, a partir do percurso, ilustrado neste caso pelo arranjo de variáveis definido no trabalho. As dinâmicas de segregação, geradas pelo percurso, são semelhantes, na superação de limites, na fase de crescimento urbano e no período de combinações e conflitos sócio-espaciais, onde as classes sociais são conscientes dessa segregação (diferenciação na possibilidade de acesso a produtos, espaços, etc.). Certas classes sociais tendem a se concentrar em diferentes áreas ou setores da cidade, com rebatimentos no espaço intra-urbano, não impedindo a presença e o crescimento de outras classes, no mesmo espaço. O percurso, ao mesmo tempo em que supera e amplia os limites intra-urbanos, em uma direção, produz igualmente limites e fronteiras, físicas e sociais, em outras direções, destacando o poder estruturador dos deslocamentos e da segregação das classes sociais mais abastadas.

A partir da década de 1920, João Pessoa experimentou consideráveis mudanças em sua estrutura física, quando o ambiente construído da cidade transformou-se paulatinamente, principalmente em direção às áreas consideradas nobres, a partir do percurso da avenida Epitácio Pessoa. Guardando suas especificidades, o processo de expansão urbana, predominantemente setorizado, conduziu à construção e coexistência de duas cidades e subculturas diversas, protegendo a cidade regular (Sampaio,1999 e Sobreira,2002) dos mais ricos, a partir do eixo centro-praia, e impondo à cidade dos mais pobres, ao sul e a sudeste, o confronto com os padrões vigentes na primeira, ou seja,

afirmando seu caráter marginal e dependente (Benévolo,1989). Em última análise, o desenvolvimento do percurso da avenida Epitácio Pessoa alargou o abismo criado pelo distanciamento social. Produziu-se igualmente, em determinados trechos do percurso, um ambiente dicotômico no interior do próprio setor produzido, onde convivem espaços edificadas de luxo do comércio realizado nos *shoppings centers* e as residências da classe alta, em paralelo ao cenário de edificações ditas “subnormais”. No caso, ocorrem, no setor, o Shopping Center Manaíra, a própria população residente do bairro de Manaíra e o Bairro São José, este resultante da urbanização da favela Beira Rio, reafirmando a não exclusividade sócio-espacial do processo de segregação intra-urbana.

A considerável expansão de João Pessoa, notadamente durante as décadas de 1970 e 1980 e a forma como se deu a sua estruturação geraram vazios intra-urbanos, incrementando a especulação e dificultando a organização equilibrada da cidade. Nos territórios de Tambaú e de Manaíra, no ano de 1983, observou-se que se fossem ocupados apenas os lotes vazios, até então existentes, e levando-se em conta restrições físicas e legais, aqueles territórios teriam a sua população residente duplicada. Por outro lado, verificando-se os espaços a sudeste da cidade, nas áreas onde foram implantados os conjuntos habitacionais populares, na década de 1980, ficaram alguns trechos desocupados, além dos vazios deixados no interstício entre essas áreas e a orla marítima de João Pessoa.

No âmbito do percurso, a configuração traz, como uma das conseqüências, a elevação do patamar de valorização do solo urbano, em determinadas localizações e setores da cidade, repercutindo em ônus sociais, como o aumento dos gastos públicos com implantação de infra-estrutura e serviços urbanos essenciais, a aceleração do processo de distanciamento e pauperização social, gerando conflitos no espaço da cidade. Concretamente, o processo se realiza de acordo com um cenário onde interagem atores sociais, disputas e interesses de forças sócio-econômicas, políticas e culturais.

A moldura urbana que define o espaço investigado é estabelecida a partir das relações percurso–território, engendradas pelas variáveis morfológicas, pela ocupação e uso do solo e pelas práticas do grupamento social hegemônico. Ao produzir no espaço uma interface entre percursos e territórios, a necessidade e a possibilidade de deslocamento promovem encontros e interações entre os seres humanos, e entre estes e os sítios naturais e o ambiente construído da cidade. Referem-se também à exploração do que não é

costumeiro e ao conhecimento de outros sítios, ambientes e modos de vida, ainda que deles não participemos (Peponis,1989). Constituindo-se no desenho básico da relação entre a questão espacial, a acessibilidade e mobilidade urbana, influi na lógica de organização, no processo das transformações e na maneira como a forma urbana torna-se inteligível. Atuar nos referidos espaços diz respeito ao contato e à interação, através da mobilidade e dos percursos, com uma mistura de familiaridade e diferença espacial, à medida que se percorre a cidade, referindo-se ao estabelecimento de uma forma urbana, por mais ordenada que seja em si própria, num contexto amplo tanto de justaposição quanto de separação territorial, que pode afetar os modos de leitura da urbe.

A dinâmica particular dos percursos, no espaço intra-urbano, estabelece as relações com os territórios, produzindo referências e permanências, no processo de evolução urbana. Possuindo conotação morfológica, o percurso da avenida Eptácio Pessoa, juntamente com os territórios produzidos, teve implicações sobre a configuração espacial e a dinâmica da segregação na cidade. As forças organizadoras que determinaram o surgimento do percurso, articulando-o com a evolução urbana, evidenciaram a existência de propriedades territoriais e leis sócio-espaciais, que influíram no arranjo e nas relações das variáveis da tese.

Nos espaços que envolvem deslocamentos, localizações e territórios, os encontros e as relações quotidianas são promovidas ou intermediadas pelos percursos da cidade, podendo particularizar os elementos resultantes da produção do espaço intra-urbano (ruas, praças, bairros, edifícios), através da associação com suas localizações, referindo-se às relações entre um determinado território urbano e todos os demais (Villaça,1998; Krafta,1996; Hillier,1986 e Hanson,1986). Na verdade, essas relações, que contêm forças políticas e econômicas, dominam aquelas que se materializam através do deslocamento diário dos seres humanos, enquanto consumidores e/ou portadores da força de trabalho.

Os aspectos apresentados realçaram especialmente que as questões relacionadas ao espaço intra-urbano, a acessibilidade e a mobilidade se deram em bases desequilibradas, face ao processo de produção do espaço segregado e setorizado, que gerou redes sociais de apropriação diferenciada da cidade. Espaço, acessibilidade e mobilidade relacionaram-se dialeticamente, onde existiram ciclos de movimento (contrários e/ou convergentes) que, de

certa forma, complementaram-se. Sendo a natureza do espaço urbano político-conflitiva, o uso e a ocupação do solo dão-se mediante disputa.

O espraiamento, a linearidade e a baixa densidade podem elevar consideravelmente os custos dos deslocamentos, mostrando a influência da configuração espacial, tamanho e densidade urbana nos custos dos serviços de transporte. Vários fatos podem articular-se com o processo de estruturação urbana, concorrendo para o aumento das distâncias urbanas, para a segregação e setorização da cidade, através da elevação dos custos sociais, favorecendo a seletividade, o disciplinamento e a apropriação do espaço intra-urbano pela classe social hegemônica. Nesse particular, reafirma-se a articulação dos espaços livres, da acessibilidade e da mobilidade urbana com as características diferenciadas do processo de produção do espaço da cidade.

O desenvolvimento do percurso da avenida Epiácio Pessoa, associado aos principais espaços livres do eixo centro-orla marítima, relaciona-se com a teoria das permanências de Poète (1958) e Lavedan (1960), dadas a continuidade, dinâmica e permanência da lógica evolutiva, contribuindo para a formação das barreiras físicas e sociais. Essa teoria liga-se às questões do trabalho, quando a persistência conduz e regula a articulação entre percursos e territórios urbanos. No caso dos percursos, a diferença entre passado e futuro, do ponto de vista da teoria do conhecimento, consiste no fato de que o passado é, em parte, experimentado no presente e que, do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse também um significado a dar às permanências, além do significado físico: elas são um passado que ainda experimentamos (Rossi, 1998).

Sendo uma teoria histórica, as persistências são detectáveis por meio dos monumentos, dos sinais físicos do passado, mas também através da persistência dos traçados e do plano. Segundo Rossi (1998), esse último ponto é provavelmente a descoberta mais importante de Poète: as cidades permanecem em seus eixos de desenvolvimento, mantêm a posição dos seus traçados, crescem segundo a direção e com o significado de fatos mais antigos do que os fatos atuais. Às vezes, esses fatos permanecem idênticos, são dotados de vitalidade contínua, às vezes se extinguem, restando, então, a permanência da forma, dos sinais físicos, do espaço, do “locus”. Nesse sentido, a permanência mais significativa é dada pelas ruas e pelo plano, constituindo-se provavelmente na idéia mais válida da teoria de Poète, nascendo do estudo da história urbana. O plano permanece sob

níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes se deforma mas, substancialmente, não se desloca.

As permanências absorvem, até certo ponto, a continuidade dos fatos urbanos, apresentando duas faces: de um lado, os elementos permanentes podem ser considerados “elementos patológicos”, de uma cidade “morta”, de outro como elementos propulsores, de modo vital, constituindo-se em elementos para compreender a dinâmica da cidade, na sua totalidade (Rossi,1998)¹²⁷.

A constatação de que a estruturação espacial básica da cidade de João Pessoa tendeu a se realizar segundo setores de círculo, a partir da acessibilidade e da mobilidade urbana, mais do que segundo círculos concêntricos, conduziu ao processo espacial intra-urbano que mostrou que os territórios residenciais de alta renda moveram-se sempre na mesma direção, ao longo do percurso, permanecendo no interior do setor espacial produzido e mantendo a lógica de ocupação de espaços estratégicos e amenos. Assim sendo, o sentido radial e dos setores é a necessidade de manter o acesso ao centro principal da cidade.

O percurso da avenida Epitácio Pessoa coloca-se como a expressão de uma permanência urbana, dinâmica e vital da expansão da cidade, tanto no sentido físico quanto no sentido social. O seu traçado predominante e suas práticas sociais de dominação e controle permanecem praticamente as mesmas, contribuindo decisivamente para a segregação, a setorização e a construção de barreiras sócio-espaciais, que criam dificuldades de acesso e assentamento às classes sociais menos favorecidas, mas não são intransponíveis. O percurso indica assim uma continuidade e permanência, em sua lógica evolutiva, e que a questão do valor transcende os aspectos físicos do urbano, estando associada à localização, aos símbolos e às culturas urbanas. Os principais espaços produzidos no percurso mostraram-se igualmente como centralidades urbanas, especialmente o espaço da avenida Epitácio Pessoa, influentes na setorização da cidade e na “corrida para o mar” (Almeida,1969;In Aguiar e Octávio,1989).

A noção de permanência presta-se à auxiliar na visualização segundo a qual a acessibilidade e as principais avenidas da cidade concorreram para a espacialização da

¹²⁷ Pode-se distinguir a permanência histórica enquanto forma de um passado que ainda experimentamos e a permanência como elemento patológico, como algo isolado e aberrante (Rossi,1998). Esta última forma é constituída, segundo Rossi (1998), em grande parte e largamente pelo ambiente, quando este é concebido como a permanência de uma função em si mesma, isolada desde então da estrutura, anacrônica em relação à evolução técnica e social.

segregação e da setorização de João Pessoa. Contribuíram também para a constituição de fronteiras que regularam a produção territorial, prestando-se como base ao movimento das distintas redes sociais de apropriação dos espaços, as quais fundamentaram o sentido dos lugares territoriais (Canter,1977).

O percurso da avenida Epitácio Pessoa é a estrutura fundamental (Panerai,1980,1986) sobre a qual se apoiou o processo histórico de redefinição espacial e de segregação da cidade de João Pessoa. Foi o sustentáculo da longa duração que assegurou a permanência e continuidade da expansão da cidade, na direção leste, marcando uma inscrição perdurável no espaço e nos territórios.

As relações entre percurso e território expressam-se nos contornos dos estágios de superação de limites, crescimento e combinação/conflito urbano, formando, no caso da avenida Epitácio Pessoa, a dinâmica da segregação e da setorização, vinculada às formas de apropriação do espaço pelas diferentes classes sociais. A identificação dos estágios confirmou a influência exercida por propriedades territoriais, como radialidade, excentricidade e acessibilidade, e leis sócio-espaciais, relacionadas à localização, direção de expansão e melhores áreas à ocupação.

Na relação entre percurso e evolução urbana, existem forças organizadoras, sócio-econômicas, políticas, culturais e das práticas dos grupamentos sociais mais abastados, que articulam o percurso e o processo de evolução urbana, definindo formas específicas de relacionamento entre o percurso, a dinâmica sócio-espacial e a forma urbana. Constituindo uma linha de ordenação do traçado intra-urbano, como foco da estruturação, o percurso modela a morfologia urbana, a partir dos espaços livres, da acessibilidade e da mobilidade. O processo desenvolve-se a partir de relações específicas existentes entre a morfologia (espaços livres, vias e movimentos), a ocupação urbana (localização), o uso do solo (residencial) e as práticas dos grupamentos sociais mais abastados, estabelecendo a dinâmica da segregação, assim como a formação de barreiras sócio-espaciais na cidade.

Aprofundando o debate sobre percursos e os efeitos sobre a segregação, no processo de evolução urbana, os resultados alcançados contribuem para uma visão estrutural da cidade, inserindo aspectos morfológicos, da ocupação e do uso do solo e das práticas dos grupamentos sociais, no espaço intra-urbano. Dessa maneira, contribuem igualmente para o

entendimento e, por conseguinte, para a melhor produção e o melhor planejamento das nossas cidades, no que se refere ao arranjo de variáveis da tese.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Wellington H. Vasconcelos de. Cidade de João Pessoa – A Memória do Tempo. Coleção Cidade de João Pessoa. 2ª Edição. GRAFSET. 1993.
- AGUIAR, Wellington e Mello, José Octávio. Uma Cidade de Quatro Séculos. Evolução e Roteiro. FUNCEP-PB. 1989.
- ALEXANDER, Christopher et al. Un Language de Patrones. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1980.
- _____ A Pattern Language. Oxford University Press. Oxford. 1977.
- _____ A City is not a Tree; In Architectural Forum. Abril/Maio. Nova Iorque. 1965.
- ALONSO, W. Location Atid Land Use. Cambridge; Harvard Um. Press. 1967.
- AMORIM, Luiz. M. E. Do Bom Jesus ao Pilar, Que Caminho Tomar ? MDU, UFPE. 1999.
- ANDRADE, Kátia M.S.; Pinheiro, Lisiane C.; Alencar, Selma P. Uso do Solo em João Pessoa. Trabalho de Graduação. Depto. de Arquitetura – UFPB. 1982.
- ANPET. VIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Anais. Vols. I e II. MDU/DEC-UFPE. Recife,1994.
- ANPUR. 6º Encontro Nacional. Anais. Brasília,1995.
- _____ 7º Encontro Nacional. Anais. Vols. I, II, III. Recife-PE,1997.
- _____ 8º Encontro Nacional. Anais. PROPUR/UFRGS. 1999.
- _____ Anais do Seminário Interdisciplinar – Cidade e Produção do Cotidiano. MDU/UFPE, Recife,1995.
- ARGAN, G. The Renaissance City. George R. Collins (Org.). Londres; Studio Vista. 1968.
- AYMÓNINO, Carlo. O Significado das Cidades. Coleção Dimensões No. 15, Editorial Presença, Lisboa, 1984.
- BACON, Edmund. Design of Cities. Thames and Hudson, Londres, 2ª Ed. 1974.
- BATISTA, Juarez. Caminhos, Sombras e Ladeiras. Esboço de Perfil de Cidade do Nordeste Brasileiro. FUNCEP-PB, A União Editora,1951.
- BARAT, Josef. Introdução aos Problemas Urbanos Brasileiros. Edit. Campus Ltda;RJ,1979.
- BENEVOLO, L. O Último Capítulo da Arquitetura Moderna. Ed. Martins Fontes. Lisboa.1985.
- _____ História da La Arquitectura Moderna. Barcelona. Ed. Gustavo Gili AS. 2ª Ed. 1974.
- BERRY, B.J.L. & Garrison, W.L. The Functional Bases of The Central Place Hierarchy. Economic Geography, 34, 145-54. 1958.
- _____ Recent Developments In Central Place Theory. Papers & Proceedings, Regional Science Association, 4, 107-20. 1958.
- BERTUGLIA, C. S., Leonardi, G., Occelli S., Rabino, G. A , Tadei R. An Historical Review of Approaches to Urban Modelling. In; Urban Systems: Contemporary Approaches to Modelling. Eds C S Bertuglia, G. Leonardi, S. Occelli, G.A Rabino, R. Tadei, A G. Wilson. Croom Helm, Andover, Hants. 1987. p. 8-76.

- BORGES, Luciane & Krafta, Rômulo. Configuração Espacial e Tráfego Veicular. Anais ANPUR. 7º Encontro Nacional. Recife-PE. 1997. p.97-116.
- BRAUDEL, F. La Dynamique du Capitalisme. Paris; Arthaud.1985.
- BUCHANAN, C. D. Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. Londres. 1963.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. Cidades Brasileiras: Seu Controle ou o Caos. Nobel,1992.
- CANIGGIA, G e MAFFEI, G. Composizione Architettonica e Tipologia Edilizia: Lettura dell'Edilizia di Base. Venezia. Marsilio Editori. 1981.
- CANTER, David e Stringer, Peter (Org.). Interaccion Ambiental. Coleção Nuevo Urbanismo, No. 26, Instituto de Estudios de Administracion Local, Madri, 1978.
- CARDOSO, C. F. & Brignoli, H. P. Os Métodos da História. GRAAL. Biblioteca de História. 5ª Ed.1990.
- CARLOS, Ana F. Alessandri. A (Re)produção do Espaço Urbano. SP. EDUSP, 1994.
- CARNEIRO, A R. S. e Mesquita, L. B. Espaços Livres do Recife. Pref. Da Cidade do Recife,UFPE. Recife.2000.
- CASTEX J.; DePaule J.; e Panerai, P. Formas Urbanas: de la Manzana al. Bloque. Gustavo Gilli, Barcelona, 2ª Ed. 1986.
- _____ Formes Urbaines: de L'llot a la Barre. Dunod. Paris. 1977.
- CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. Edit. Paz e Terra Sociologia. R.J./S.P. 1983.
- CERDÁ, Ildfonso (1867). Teoria General de la Urbanización y Aplicación de sus Principios y Doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona, 2 Vols. Inst. de Estudios Fiscales-Editorial Ariel-Editorial Vicens Vives. Barcelona. 1968 e Editions du Seul, Paris, 2ª Ed. 1979.
- CHABOT, Georges. Les Villes. Aperçu de Géographie Humaine. Armand Colin. Paris. 3ª Ed. 1958.
- CHOAY, F (1965). El Urbanismo: Utopias y Realidades. Editorial Lumen. Barcelona. 2ª Ed.1976.
- _____ Destinos da Cidade Européia: Séculos XIX e XX. In Revista RUA-Revista de Urbanismo e Arquitetura. UFBA/Fac. de Arquitetura/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. No.6-Jul./Dez.1996.pp.8-21.
- _____ The Modern City: Planning In The 19th Century. George R. Collins(Org). Londres; Studio Vista. 1970.
- CLARK, David. Introdução à Geografia Urbana. 2ª Ed. Editora Bertrand Brasil SA. 1991.
- CORRÊA, Roberto L. O Espaço Urbano. Edit. Ática. 1989.
- _____ A Rede Urbana. Edit. Ática. 1989.
- CHRISTALLER, W. Die Zentralen Orte In Suddeutschland. Gustav Fischer. Jena. 1933. Traduzido por Baskin, C. W. como Central Places In Southern Germany. Prentice-Hall. Englewood Cliffs. NJ.1966.
- CULLEN, Gordon (1961). A Paisagem Urbana. Edições 70, Lisboa, 1983.
- DEÁK, Csaba & Schiffer, Sueli R. (Orgs.). O Processo de Urbanização no Brasil. FUPAM/EDUSP, SP, 1999.

- DELGADO, J. P. M. Mobilidade Urbana, Rede de Transporte e Segregação. UFRJ. Anais IX ANPET. Nov. 1995.
- DEL RIO, Vicente. Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento. PINI Editora, 1990.
- DIEB, Marília de Azevedo. Áreas Verdes Públicas da Cidade de João Pessoa: Diagnóstico e Perspectiva. Dissertação de Mestrado. CCEN-PRODEMA-UFPB, João Pessoa, 1999.
- D'ONOFRIO, S. Metodologia do Trabalho Intelectual. Ed. ATLAS. SP. 1999.
- DUPUY, Gabriel. L'Urbanisme des Réseaux – Théories et Méthodes. Paris, Armand Colin, 1991.
- _____ Systemes Réseaux et Territoires – Principes de Reseautique Territoriale. Press de L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1985.
- ECHENIQUE, M. H. Modelos Matemáticos de la Estructura Espacial Urban: Aplicaciones en América Latina, Ed. Siap. Buenos Aires. Argentina. 1975.
- ECO, U. Como Se Faz Uma Tese. METODOLOGIA-ESTUDOS. 12ª Ed. Ed. Perspectiva. SP. 1995.
- ETHIENE, Henry. A Mobilidade Urbana – Sínteses. In; Transporte y Servicios Urbanos em AL. Ed. Ciudad/Inrets. Quito. 1985.
- FARIAS, Ana Maria de Souza Martins. Urbanização e Modernidade: A Construção do Espaço Urbano de João Pessoa (dos anos 20 aos anos 70). Tese de Doutorado. Depto. de História. UFPE, Recife, 1997.
- FARRET, Ricardo L.; Gonzales, Suely F.N.; Holanda, Frederico e Kohlsdorf, Maria E. O Espaço da Cidade – Contribuição à Análise Urbana. PROJETO, 1985.
- FARRET, Ricardo L. Impactos das Intervenções no Sistema de Transporte sobre a Estrutura Urbana. Série Textos – EBTU, Brasília-DF, 1984.
- FERRARI, Célson. Curso de Planejamento Municipal Integrado. Livraria Pioneira Editora. SP. 1979.
- FURTADO, C. Formação Econômica do Brasil. São Paulo. Cia. Editora Nacional. 8ª Ed. 1968.
- GEBAUER, M.A Making Cities: Towards a Definition of a Unit of Growth. Dissertação de Mestrado. Joint Centre for Urban Design. Oxford Polytechnic. 1980.
- _____ Urban Morphology. Oxford Polytechnic, Departments of Architecture & Town Planning, Joint Centre for Urban Design. 1981.
- GEORGE, P. Le Métier de Géographe. Um Demi-Siècle de Géographie. Paris. Armand Colin. 1990.
- GOMES, Paulo C. C. A Condição Urbana: Ensaio de Geopolítica da Cidade. Bertrand Brasil. RJ. 2002.
- GONÇALVES, Maria Flora (Org.). O Novo Brasil Urbano. Edit. Mercado Aberto, 1995.
- GONÇALVES, Regina C.; Lavieri, Maria Beatriz F.; Lavieri, João; Rabay, Glória. A Questão Urbana na Paraíba. Vol.3. Edit. Universitária. João Pessoa, 1999.
- GOTTMAN, Jean. Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States. The MIT Press, Cambridge (USA). 1964.
- GUATTARI, F. Espaço e Poder: A Criação de Territórios na Cidade. Espaço & Debates. São Paulo. V.5, N.16, p.109-120. 1985.
- HALL, P. D. Modelos de Analisis Territorial. Colección de Urbanismo. Ed. Oikos. Barcelona. 1975.

- HALL, E. The Hidden Dimension. Doubleday. Nova Iorque. 1966.
- HAESBAERT, Rogério. Des-territorialização e Identidade. EDUFF,RJ, 1997.
- HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. Edições Loyola,SP. 1989.
- _____ The Urbanization of Capital. Oxford. Blackwells. 1985.
- HILLIER, B & Hanson, J. The Social Logic of Space. Cambridge University Press. Cambridge. 1984.
- HILLIER, B. & Penn A Natural Movement: Or, Configuration and Attraction In Urban Pedestrian Movement. Environment & Planning B 20. 1993. p 29-66.
- HOLANDA, F. Espaço e Modo de Produção. Departamento de Urbanismo. Universidade de Brasília. (Mímeo). 1985.
- HOYT, H. The Pattern of Movement of Residential Rental Neighborhoods. In; Mayer, H.M. e Kohn, C.E. (Eds.) Readings In Urban Geography. Chicago, The University of Chicago Press. 1959.
- HUTCHINSON, B.G. Princípios de Planejamento dos Sistemas de Transporte Urbano. Edit. Guanabara Dois S.A RJ,1979.
- JACOBS, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Pelican Books. Middlesex. Ed. 1974.
- KRAFTA, R. Modelling Intraurban Configurational Development. In; Environment and Planning B: Planning and Design, Vol.21. 1994.
- KRAFTA, R. & Borges, L. Configuração Espacial e Tráfego Veicular. UFRGS/PROPUR/Fac. de Arquitetura. In, ANPUR, Anais-7º Encontro Nacional. Vol.1.pp.97-116. Recife-PE.1997.
- KRAFTA, Rômulo e MORAES NETTO, Vinicius de. Segregação Dinâmica Urbana: Modelagem e Mensuração. IN: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. ANPUR. pp.133-152. Maio/1999.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. A Apreensão da Forma da Cidade. Edit. UNB,1996.
- LAMAS, José M.R.Garcia. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Fund. Calouste Gulbenkian – Junta Nac. de Invest. Científica e Tecnológica.1993.
- LAPA, Tomás de Albuquerque. Sistemas de Transporte de Massa e Impacto sobre o Uso do Solo. MDU-UFPE. 1993.
- LAVEDAN, Pierre. Les Villes Françaises. Éditions Vicent, Fréal & Cie., Paris. 1960.
- _____ Géographie des Villes. Gallimard. Paris. 2ª Ed. Rev. 1959.
- _____ Histoire de L'Urbanisme. Henri Laurens Editeur. Paris. 3 Vols. 1959.
- LAVIERI, J. R. & Lavieri, M. B. F. Evolução da Estrutura Urbana Recente de João Pessoa / 1960-1986. Textos UFPB/NDIHR. No. 29, Jul.1992.
- LE BERRE, M. Territoires. In; Bailly, A , Ferras, R. Pumain, D. (Dir.) Encyclopédie de Géographie. Paris; Economica.1992.
- LEFÉBVRE, H. La Production de L'Espace. 3ª Ed. Paris;Antropos.1986.
- LEME, Maria C. da Silva (Coord.). Urbanismo no Brasil – 1895/1965. FUPAM/NOBEL, SP, 1999.
- LEPETIT, Bernard & Salgueiro, Heliana Angotti (Org.). Por uma Nova História Urbana. Ed. EDUSP, SP, 2001.
- LINHARES, P. T. Acessibilidade, A Busca de Uma Abordagem Humana dos Fenômenos de Transporte. Dissertação de Mestrado, COPPE, UFRJ. 1988.

- LIPIETZ, Alain. *Le Capital et son Espace*. Paris. Librairie François Maspero. 1977.
- LOUREIRO, Cláudia & Amorim, Luiz. *Dos Holandeses ao Nosso Caos ou “É dos Sonhos dos Homens que uma Cidade se Inventa*. MDU. UFPE.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Edit. Martins Fontes. SP,1997.
- _____ *A Theory of Good City Form*. MIT Press. Cambridge. Massachusetts. 1981.
- MACEDO, S. S. *Espaços Livres. Paisagem Ambiente Ensaios*. SP. No.7. 1995.
- MARCONI, M. A & Lakatos, E. M. *Metodologia Científica*. 3ªEd. ATLAS. SP.2000.
- MARICATTO, E (Org.1979). *A Produção da Casa e da Cidade no Brasil Industrial*. Ed. Paz e Terra. RJ. 1979.
- MARTIN, Leslie. *Architects’ Approach to Architecture*. Cambridge. RIBA. 1967.
- MARTIN, Leslie; March, Lionel e Echenique, Marcial. *La Estructura del Espacio Urbano*. Edit. Gustavo Gili,1975.
- MARTINS, Jorge Antônio. *Revisitando Buchanan*. In *Transportes*, CNPQ, COPPE, Maio,1995.
- MELLO, José Octávio de Arruda. *Os Coretos no Cotidiano de uma Cidade*. Fundação Cultural do Estado da Paraíba. João Pessoa,1990.
- MORAES Netto, V. *Retrato Dinâmico da Segregação Urbana: Lógicas de Apropriação para Uma Mecânica de Segregação*. PROPUR/UFRGS. In; *Anais ANPUR. VIII Encontro Nacional*. 1999.
- MOURA FILHA, Maria Berthilde. *O Cenário da Vida Urbana*. Editora Universitária-UFPB,2000.
- MUNFORD, L. *The City In History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*. Harcourt/Brace/Jovanovich Inc. Nova Iorque. 1961.
- _____ *La Cultura de las Ciudades*. Buenos Aires. Enece Editores. 1957.
- NIGRIELLO, A. *O Valor do Solo e sua Relação com a Acessibilidade”*. Dissertação de Mestrado. UFRJ. 1977.
- PALEN, J. J. *O Mundo Urbano*. Forense – Universitária, RJ. 1975.
- PANERAI, Phillippe. *O Retorno à Cidade: O Espaço Público como Desafio do Projeto Urbano*. Escola de Arquitetura de Versalhes e Instituto Francês de Urbanismo, 1992; In *Revista Projeto*, no. 173/Abril/1994.
- _____ *A Prática do Urbanismo*. In *Revista RUA-Revista de Urbanismo e Arquitetura*. UFBA/Fac. de Arquitetura/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. JUL./DEZ.1996.No.6.pp.66-73.
- PANERAI, P., DePaule, J. , Demorgon, M. & Veyranche, M. *Elements d’Analyse Urbaines*. Archives d’Architecture Moderne. Bruxelas. 1980.
- PEPONIS, John. *Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele*. Tradução do original em inglês: Frederico de Holanda. In: *Textos para Discussão. Morfologia do Espaço Arquitetônico e Urbano*. MDU/UFPE. 2000.
- _____ *The Spatial Assimilation of Cultural Difference*. *Contemporary Issues*. 1988.
- PINHEIRO, Márcia B. *Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: Conceituações*. *Anais do 8º Congresso da ANPET*, Recife-PE. 1994. p. 405-414.
- POÈTE, Marcel. *Introduction à l’Urbanisme. L’évolution des Villes, La Leçon de L’antiquité*, Boivin & Cie., Paris. 1958.

- RAFFESTIN, C. Ecogénese Territoriale. In; Auriac, E.; Brunet, R. Espaces, Jeux et Enjeux. Paris; Fayard; Diderot,1986.
- _____ Repères pour Une Théorie de la Territorialité Humaine. In; Dupuy, G. Réseaux Territoriaux. Caen;Paradigme;1988.
- RAPOPORT, A Human Aspects of Urban Form. Pergamon Press. Oxford. 1977.
- RELPH, E. A Paisagem Urbana Moderna. Edições 70. Lisboa. 1987.
- RÉMY, Jean & Voyé, Liliane. A Cidade: Rumo a uma Nova Definição ? Ed. Afrontamento/Cidade em Questão-9. Portugal. 2ª Ed. 1997.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. (Org.). O Futuro das Metrôpoles: Desigualdades e Governabilidade. Observatório IPPUR/UFRJ-FASE. Edit. REVAN. RJ. 2000.
- RODRIGUES, Ferdinando de Moura. Desenho Urbano, Cabeça, Campo e Prancheta. Ed. PROJETO,SP. 1986.
- ROCHEFORT, Michel. Redes e Sistemas – Ensinando sobre o Urbano e a Região. HUCITEC,SP,1998.
- RODRIGUEZ, Janete Lins. Acumulação de Capital e Produção do Espaço: O Caso da Grande João Pessoa. Dissertação de Mestrado/UFPE. Edit. Universitária/UFPB, João Pessoa,1980.
- RODRIGUES, Janete Lins; Droulers, Martine. João Pessoa – Crescimento de uma Capital. Governo do Estado da Paraíba. Fund. Casa de José Américo. 1981.
- RODRIGUEZ, Walfredo. Roteiro Sentimental de uma Cidade. Edit. Brasiliense,1960.
- ROSSI, Aldo. A Arquitetura da Cidade. Edit. Martins Fontes. SP, 1998.
- ROWE, Colin e Koetter, Fred. Collage City. The Mit Press, Cambridge, Massachusetts and London, England.
- SACK, R. Human Territoriality: Its Theory and History. Cambridge; Cambridge University Press. 1986.
- SAMPAIO, Antônio H. L. Formas Urbanas. Cidade Real e Cidade Ideal. Quarteto Editora. BA. 1999.
- SANTOS, Carlos Nelson F.(Coord.). Quando a Rua Vira Casa. FINEP/IBAM/FNDCT – PROJETO,1985.
- _____ A Cidade Como Um Jogo de Cartas. Ed.da UFF/PROJETO Ed. Niterói/São Paulo. 1988.
- SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. Edit. HUCITEC,SP, 1993.
- _____ Metamorfoses do Espaço Habitado. 3ª Ed. HUCITEC. 1988.
- _____ Pensando o Espaço do Homem. HUCITEC. SP. 1997.
- _____ O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. Rio de Janeiro. 1979.
- _____ O Espaço do Cidadão. Editora Nobel. SP. 1987.
- SCOCUGLIA, J. B. C. Cidade, Habitus e Cotidiano Familiar. CT/Ed.Universitária-UFPB. João Pessoa-PB. 2000.
- SERRA, Geraldo. O Espaço Natural e a Forma Urbana. NOBEL, 1987.
- SHEVKY, E. & Bell, W. Social Area Analysis. Stanford University Press, Stanford. 1955.
- SILVEIRA, José Augusto R. Uma Análise da Relação Transporte – Uso do Solo em Vetores Fragmentados de Expansão Urbana. Dissertação de Mestrado. MDU/UFPE,1997.

- _____ Espaços Livres Públicos: Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa-PB. Seminários Internos da Disciplina Tópicos Avançados. MDU/UFPE. 2000; In REVISTA CONCEITOS – ADUFPBJP/UFPB, NO. 5; 2001; pp.32-41.
- _____ Uma Abordagem sobre a Estrutura Espacial no Processo de Expansão da Cidade. In, Revista Conceitos/ADUFPBJP-UFPB. No.6. 2002;pp.75-82.
- SOJA, E. Geografias Pós-Modernas: A Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica. Rio de Janeiro; Zahar. 1993.
- SOUZA, Célia Ferraz e Cabral, Gilberto Flores. Percursos Urbanos: A Reconstituição da História do Cotidiano. Faculdade de Arquitetura, PROPUR, UFRGS.
- SPIRN, A W. O Jardim de Granito. (Trad. Paulo Pellegrino). São Paulo: Universitária. 1995.
- TEKLENBURG, J. A F.; Timmermans, H.J.P. & Wagenberg, A F. The Distribution of Use of Public Space In Urban Areas. Environmental Design Research Association. Boulder Colorado. 1992.
- TRICART, Jean. Cours de Géographie Humaine, 2 Vols. Centre de Documentation Universitaire. Paris. 1963.
- TURKIENICZ, Benamy (Org.). Cadernos Brasileiros de Arquitetura. DESENHO URBANO I, II e III. Ed. PROJETO. 1984.
- TURKIENICZ, Benamy; Malta, Maurício. Desenho Urbano. Anais do II SEDUR. CNPQ/FINEP/PINI. 1986.
- VALLADARES, Lícia e Preteceille, Edmond. Reestruturação Urbana: Tendências e Desafios. Nobel/IUPERJ. 1990.
- VELHO, Otávio Guilherme (Org.). O Fenômeno Urbano. Zahar Editores, RJ, 1973.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. NOBEL, 1998.
- WEBER, M. The City. D. Martendale and G.Newwirth (Trans).; The Free Press; New York. 1958.
- WIRTH, L. Urbanism as a Way of Life. American Journal of Sociology. Vol. 44. July-1938.