



**JOÃO MANOEL DE VASCONCELOS FILHO**

**A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO  
LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS  
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**João Pessoa – PB**

**Junho de 2003**

**A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO  
URBANO NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA**

**JOÃO MANOEL DE VASCONCELOS FILHO**

**A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO  
URBANO NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Ciências Geográficas, Setor de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

**Orientadora:** Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Beatriz Maria Soares Pontes

João Pessoa – PB  
Junho de 2003

Vasconcelos Filho, João Manoel de

**A produção e reprodução do espaço urbano no Litoral Norte de João Pessoa** / João Manoel de Vasconcelos Filho. – Recife : O Autor, 2003.

169 folhas: il., fig., tab., graf., mapas, quadros.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia, 2003.

Inclui bibliografia.

1. Geografia humana. 2. Espaço urbano – João Pessoa (PB) – Expansão. 3. Relações sociais – Contradições. I. Título.

911.3

CDU (2.ed.)

UFPE

304.2

CDD (21.ed.)

BC2003-143

JOÃO MANOEL DE VASCONCELOS FILHO

**A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO  
URBANO NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA**

Dissertação aprovada em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ como requisito para a obtenção do título de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco pela seguinte banca examinadora:

---

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Beatriz Maria Soares Pontes

---

Membro: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Doralice Sátyro Maia

---

Membro: Prof. Dr. Cláudio Jorge de Moura Castilho

João Pessoa – PB  
Junho de 2003

## **DEDICATÓRIA**

*À mamãe (in memoriam), pela determinação, pela história de vida, pelo exemplo, por ter me conduzido pelo longo caminho, para o alcance deste objetivo.*

## AGRADECIMENTOS

Este é o momento do trabalho que dispensa o rigor das formalidades científicas. Entretanto, não podemos considerá-lo fácil de se realizar. Pois, é difícil “falar com o coração”, mesmo que para isso não seja preciso a criteriosidade que a construção do pensamento científico exige. Mesmo porque, este não é apenas um trabalho científico, mais que isso, é um projeto de vida que responde a uma causa. Sendo assim, ele extrapola o mundo do individualismo e se volta para o conjunto da sociedade, da cidade e de seu espaço. Porém, é mais uma etapa de uma longa caminhada.

Gostaria de iniciar agradecendo a Deus, fonte de sabedoria plena, onde busquei força, luz e inspiração. Porque sempre está à disposição em todos os momentos da minha vida. A meus pais. Mas, de uma forma muito especial a você, mamãe. Meu espelho de vida, minha referência. Por ter sido tão forte, mesmo no momento de dor. Pelo seu carinho e amor, que Deus te ilumine.

A todos da minha família, especialmente a você, Clecy, pela dolorosa circunstância que nos uniu. À minha família do Recife. Pelo apoio incondicional, pela convivência e cumplicidade, de forma muito especial meu obrigado a tia Dôra, e os primos Nivaldo, Fátima, Lúcia, Maria José, Mercês e Edvaldo.

À amiga e orientadora Beatriz Pontes, pelos muitos momentos compartilhados. Pelo exemplo e história de vida, o meu obrigado. A você Doralice (Dora), pelos encaminhamentos das muitas questões apresentadas. Por me acompanhar desde os primeiros momentos da pesquisa na graduação, pelo incentivo e crédito, minha eterna gratidão.

A Gerson, meu irmão-amigo. Por estar junto nesta longa caminhada. Por participar dos bons e maus momentos de minha vida, pela referência. Ao meu amigo Adauto, pelas incontáveis ajudas, pelo apoio e suporte. Aos meus amigos Alsony, Sônia e Antonio Veríssimo, por terem participado dos primeiros momentos deste trabalho.

A todos da Secretarias de Planejamento, de Meio Ambiente e de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de João Pessoa. Em especial, Aleuda e Aninha. Às Corretoras de Imóveis da cidade de João Pessoa, pela boa acolhida, muito obrigado. Enfim, às pessoas que participaram deste momento.

## SUMÁRIO

**LISTA DE FIGURAS**

**LISTA DE MAPAS**

**LISTA DE TABELAS**

**LISTA DE QUADROS**

**LISTA DE GRÁFICOS**

**LISTA DE SIGLAS**

**RESUMO**

**ABSTRACT**

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	14
<b>1 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO.....</b>	17
1.1 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS.....	17
1.2 O ESPAÇO GEOGRÁFICO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS.....	20
1.3 O ESPAÇO URBANO CONTEMPORÂNEO.....	29
1.3.1 A Noção de Valor no Modo de Produção Capitalista e o Discurso da Valorização do Espaço.....	39
1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	45
<b>2 A TRAJETÓRIA DA EXPANSÃO URBANA PARA O LITORAL.....</b>	47
2.1 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE JOÃO PESSOA.....	47
2.2 A INSTALAÇÃO DOS PRIMEIROS MORADORES – USOS E COSTUMES LITORÂNEOS.....	63
2.3 A CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO URBANO LITORÂNEO.....	67
<b>3 A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO CONTRADITÓRIA DO ESPAÇO URBANO NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA.....</b>	76
3.1 A MONTAGEM DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA URBANA NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA.....	76
3.2 A PARTICIPAÇÃO DA ATIVIDADE IMOBILIÁRIA NA REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	94
3.2.1 A Atuação das Corretoras no Mercado de Imóveis na Área Litorânea.....	94
3.2.2 A Participação das Incorporadoras na Produção de Imóveis na Área de Estudo.....	99
3.3 A FORMAÇÃO DE UM ESPAÇO URBANO CONTRADITÓRIO –	



SEGREGAÇÃO, FRAGMENTAÇÃO, DESIGUALDADE E EXCLUSÃO.....	104
3.3.1 Relações Sociais Conflitantes – Os Focos de Pobreza Urbana no Litoral Norte de João Pessoa.....	114
3.4 A CELERIDADE DA REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ÁREA DE ESTUDO.....	122
3.5 A PARTICIPAÇÃO DO SETOR TERCIÁRIO (COMÉRCIO E SERVIÇOS) NO PROCESSO DE REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	138
3.6 A VERTICALIDADE COMO EXPRESSÃO DO HABITAR MODERNO.....	157
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>162</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>166</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 01</b> – 1903, Antiga rua direita atual Duque de Caxias, trecho entre a Igreja da Misericórdia e a Praça Rio Branco.....	52
<b>FIGURA 02</b> - 1910 Estação de bondes de tração animal na linha de Tambaú.....	53
<b>FIGURA 03</b> - 1935 Trecho do antigo Tambaú, na confluência com a Avenida Eptácio Pessoa.....	63
<b>FIGURA 04</b> – Novas frentes de expansão urbana de Intermars.....	83
<b>FIGURA 05a</b> – Exemplo de carência de infraestrutura urbana – bairro do Bessa.....	91
<b>FIGURA 05b</b> - Exemplo de carência de infraestrutura urbana – bairro do Bessa.....	92
<b>FIGURA 06</b> - Lotes à venda no Bessa.....	92
<b>FIGURA 07</b> – Ocupação irregular às margens do rio Jaguaribe– aglomerados sub-normal, favela do Bessa.....	118
<b>FIGURA 08</b> – Ocupação em áreas de risco, aglomerado sub-normal Chatuba e São José – bairro de Manaíra.....	119
<b>FIGURA 09</b> – A reprodução contraditória do espaço urbano, nota-se o padrão diferenciado dos bairros de Manaíra e São José.....	120
<b>FIGURA 10</b> – Foz do Rio Jaguaribe, em seu contato com o mar. Percebe-se o avanço da reprodução do espaço urbano de João Pessoa em direção a Cabedelo.....	126
<b>FIGURA 11</b> – Ambassador praia flat, avenida Cabo Branco – Bairro do Cabo Branco.....	140
<b>FIGURA 12</b> – Unidades comerciais, avenida Marcionila da Conceição - Cabo Branco.....	140
<b>FIGURA 13</b> – Revendedora de automóveis importados, avenida Senador Ruy Carneiro – Tambaú.....	140
<b>FIGURA 14</b> – Comercio e serviços hoteleiros, Ouro Branco Praia Hotel, avenida Nossa Senhora dos Navegantes – Tambaú.....	140
<b>FIGURA 15</b> – Serviços – Victory Hotel , avenida Almirante Tamandaré – Tambaú....	140
<b>FIGURA 16</b> – Comercio de artigos para o lar, Avenida General Edson Ramalho – Manaira.....	141
<b>FIGURA 17</b> – Casa de produtos importados, Avenida General Edson Ramalho – Manaira.....	141

<b>FIGURA 18</b> – No primeiro plano centro comercial, ao lado vê-se a faculdade IESP, avenida João Maurício - Manaira.....	141
<b>FIGURA 19</b> – Mag Shopping, avenida Governador Flávio Ribeiro Coutinho – Manaira.....	141
<b>FIGURA 20</b> – Serviços – Escola de idiomas, avenida Governador Argemiro de Figueiredo – Jardim Oceania.....	141
<b>FIGURA 21</b> – Centro comercial recém construído, avenida bacharel Curchatuz - Jardim Oceania.....	141
<b>FIGURA 22</b> – Centro comercial e de serviços, rua Francisco Leocádio Ribeiro Coutinho – Aeroclub.....	142
<b>FIGURA 23</b> – Centro comercial e de serviços, rua Francisco Leocádio Ribeiro Coutinho –Aeroclub.....	142
<b>FIGURA 24</b> – Hiper Center Bompreço – construído as margens do rio Jaguaribe – Aeroclub.....	142
<b>FIGURA 25</b> – Centro Comercial na avenida Afonso Pena – Bessa.....	142
<b>FIGURA 26</b> – Trecho da avenida Nilo Peçanha, onde vê-se a presença de unidades comerciais – Bessa.....	142
<b>FIGURA 27</b> – Comercio e serviços na avenida Mar Vermelho – Intermars.....	143
<b>FIGURA 28</b> – Unidades Comerciais na avenida Mar Vermelho – Intermars.....	143
<b>FIGURA 29</b> – Concentração de unidades residências verticais – bairro de Manaíra...	159
<b>FIGURA 30</b> – Outro momento do processo de verticalização. Entre os bairros do Aeroclub e Manaíra.....	159
<b>FIGURA 31</b> – A concentração de Edifícios mostra que Manaíra é o bairro mais verticalizado da área litorânea norte.....	160

## LISTA DE MAPAS

<b>MAPA 01</b> – Mapa de localização da área de estudo.....	19
<b>MAPA 02</b> – Mapa do bairro de Manaíra.....	144
<b>MAPA 03</b> – Mapa do bairro de Tambaú.....	146
<b>MAPA 04</b> – Mapa do bairro de Cabo Branco.....	148
<b>MAPA 05</b> – Mapa do bairro de Jardim Oceania.....	149
<b>MAPA 06</b> – Mapa do bairro do Aeroclube.....	150
<b>MAPA 07</b> – Mapa do bairro do Bessa.....	151
<b>MAPA 08</b> – Mapa do bairro de Intermares.....	152

## LISTA DE TABELAS

<b>TABELA 01</b> - População Residente da Microrregião de João Pessoa e Taxa de Crescimento no Período 1991 a 2000.....	73
<b>TABELA 02</b> - Identificação dos Aglomerados Subnormais na Área de Estudo.....	115
<b>TABELA 03</b> - Total de Aglomerados e de Domicílios Subnormais do Município de João Pessoa.....	116
<b>TABELA 04</b> - Domicílios Municipais Excetuando-se os Aglomerados Subnormais.	116
<b>TABELA 05</b> - População Subnormal e População Total do Município de João Pessoa.....	116
<b>TABELA 06</b> - Levantamento dos objetos construídos na área que compreende a pesquisa período considerado (1980 – 2000).....	130
<b>TABELA 07</b> - Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000).....	131
<b>TABELA 08</b> - Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000).....	132
<b>TABELA 09</b> - Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000).....	133
<b>TABELA 10</b> - Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000).....	134
<b>TABELA 11</b> - Distribuição das Unidades de Comércio, Serviço e Indústria na área delimitada para o estudo.....	138

<b>TABELA 12</b> - Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento, responsáveis pelos domicílios particulares permanentes.....	153
---	-----

### **LISTA DE QUADROS**

<b>QUADRO 01</b> - Levantamento da Base Fundiária da Área de Estudo.....	81
<b>QUADRO 02</b> - O Perfil da Atuação do Mercado de Imóveis no Litoral Norte de João Pessoa.....	96
<b>QUADRO 03</b> - A Participação das Incorporadoras na Reprodução do Espaço Urbano na Área de Estudo.....	99
<b>QUADRO 04</b> - Memorial Descritivo dos Bairros e outras Informações.....	123
<b>QUADRO 05</b> – Grau de escolaridade da população da área de estudo.....	155
<b>QUADRO 06</b> - Demonstrativo da variedade de serviços encontrados no setor em estudo.....	156

### **LISTA DE GRÁFICOS**

<b>GRÁFICO 01</b> -Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Cabo Branco	135
<b>GRÁFICO 02</b> - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Tambaú.....	136
<b>GRÁFICO 03</b> - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Manaíra.....	136
<b>GRÁFICO 04</b> - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro do Bessa.....	137
<b>GRÁFICO 05</b> - Expansão urbana no litoral norte de João Pessoa Bairro de Intermares – Cabedelo.....	137

## LISTA DE SIGLAS

BNDS	– Banco Nacional de Desenvolvimento Social
BNH	– Banco Nacional de Habitação
CABNH	– Conselho de Administração do Banco Nacional de Habitação
CEF	– Caixa Econômica Federal
COHAB	– Companhia de Habitação
CRECI	– Conselho Regional de Corretores de Imóveis
CURA	– Comunidade Urbana para a Renovação Acelerada
FAC	– Fundação de Ação Comunitária
FAZ	– Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social
FGTS	– Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIDREN	– Fundo de Investimentos para a Drenagem Urbana
FINC	– Financiamento para a Urbanização de Conjuntos Habitacionais
FINEC	– Financiamento para equipamentos de Conjuntos Habitacionais
FIPLAN	– Financiamento para a elaboração de Planos e Projetos
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PNCCPM	– Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio
PNDU	– Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PRODETUR	– Programa de Desenvolvimento Turístico
SEBRAE	– Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequena Empresa
SECOVI – PB	– Sindicato das Corretoras de Imóveis da Paraíba
SEDURB	– Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano
SEPLAN	– Secretaria de Planejamento
SFH	– Sistema Financeiro da Habitação
SINDUSCON – PB	– Sindicato da Indústria da Construção Civil da Paraíba
SINDIMÓVEIS – PB	– Sindicato dos Corretores de Imóveis da Paraíba

## RESUMO

**Palavras-chaves:** Espaço urbano, Expansão urbana e contradições

Este estudo de geografia urbana traz como objetivo principal a análise da expansão da cidade de João Pessoa em sua porção litorânea norte. O presente trabalho utiliza como parâmetro para a análise dessa expansão o entendimento da reprodução do espaço urbano, referenciada pela instalação dos objetos construídos. As contradições dessa expansão, em um ritmo acelerado, foram também objeto deste estudo. Por sua vez, a área de investigação contemplada segue a orientação do crescimento urbano mais intenso, ou seja, o litoral norte, abrangendo os bairros litorâneos do Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares. A incursão investigativa da área teve o propósito de desvendar as aparências impostas pela paisagem. Daí o levantamento de dados junto aos órgãos que nos revelou com mais clareza e precisão o entendimento de muitas questões que a simples observação não nos fornecia. Dessa forma, é que o presente trabalho nos revelou que as contradições desta área pautam-se, principalmente, na precariedade de sua infraestrutura e na constatação da presença marcante dos aglomerados subnormais. Sob um outro ângulo podemos também constatar que a celeridade da reprodução do espaço urbano é motivada tanto pela construção de residências, quanto pela instalação de unidades de comércio e serviços. Por fim, podemos considerar, que o crescimento desse setor é essencialmente vertical.

## ABSTRACT

**Key Words:** Urban Space, Urban expansion, Contradictions.

This urban geographic study has as its principal objective the analyse of the expansion of the city of João Pessoa along its northern coastline. This project uses as a parameter for analyses for the expansion the understanding of the reproduction of urban space, with reference to the installation of constructions.

The contradictions of the expansion, in an accelerated rhythm, were also taken into account. Taking into consideration the area investigated, it had the most intense urban growth, that is, the north coast, taking in the coastal regions of Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares. The investigated incursion area had the aim to uncover the appearances imposed by the view, because due to the data drawn up through the various fonts we show with greater clarity and precision the understanding of many questions which simple observation can not show us. So it is that the present work shows us the contradictions of the guide lines of this area, principally, the fragility of the infrastructure and the notable presence of the subnormal agglomeration. From the other angle we can also state with clarity that the swiftness of the reproduction of the urban space is motivated both by the construction of residences as well as by the installation of commercial and service units. Finally, we can consider, that growth of this sector is essentially vertical.



## INTRODUÇÃO

Os estudos de geografia urbana que trazem como abordagem a expansão da cidade e suas resultantes, são sempre uma condição necessária para compreendermos os movimentos que a sociedade realiza no interior do tecido urbano e suas resultantes na construção da espacialidade que a cidade passa a expressar.

Este estudo preocupa-se em mostrar a intensa reprodução do espaço urbano de João Pessoa, ocorrida essencialmente nas duas últimas décadas do século XX, que por sua vez se projetou em sua porção litorânea norte, entendida aqui como a direção que a reprodução do espaço urbano litorâneo assumiu. Neste íterim, foram contemplados alguns aspectos, compreendidos como a problemática resultante do célere processo de reprodução do urbano na área norte do litoral de João Pessoa.

Desta feita, propusemo-nos trazer à tona a questão das contradições observadas na área, permeadas principalmente pela presença dos aglomerados subnormais e pela precariedade da infra-estrutura. Esta, que daria suporte à grande onda de objetos instalados em um curto lapso de tempo, não atende a demanda motivada pela atividade imobiliária.

Com efeito, o pensamento que permeou a construção do presente estudo nos conduziu a realizar uma estruturação que, por sua vez, obedece à seguinte ordem: no capítulo I, que denominamos de referencial teórico metodológico, construímos o arcabouço teórico da categoria espaço, traduzida como o ponto inicial das discussões, pois a partir dela adentramos na especificidade do presente trabalho, qual seja, o espaço urbano.

Desse modo, nos detemos posteriormente, em estudar os desdobramentos advindos do espaço urbano, a saber: a estrutura e a renda fundiária urbanas, a teoria do valor e a sua correlação com a terra urbana, bem como os processos de segregação, fragmentação e desigualdade sócio-espacial. Antes porém, de adentrarmos no debate teórico, sentimos a necessidade de introduzir algumas notas da identificação da área de estudo, objetivando, dessa forma, esclarecer para o leitor qual seria o local da cidade que escolhemos para realizar essa investigação.

O item seguinte inicia-se com uma abordagem das considerações do espaço geográfico nas ciências sociais e as críticas introduzidas por alguns geógrafos. Seguindo a trajetória deste capítulo, colocamos em evidência a necessidade de se compreender o espaço urbano no momento contemporâneo e a contribuição da sociedade na construção e interação desse espaço, resultando em profundas transformações. Finalizando esta etapa, debruçamo-nos

sobre a questão da teoria do valor e suas implicações no espaço urbano, a partir da discussão da valorização do espaço, culminando no valor atribuído à terra urbana.

O capítulo II trata dos fundamentos da ocupação da área litorânea de João Pessoa. Para tanto, foi preciso incursionar pela história da formação desse espaço urbano. Sendo assim, realizamos, ainda que de forma sucinta, a construção de sua configuração espacial, a partir da elaboração de sua geografia histórica, em diversos momentos, ou seja, desde a formação do núcleo urbano original, em fins do século XVI, até o seu encontro com o mar, no século XX.

Nesse contexto, expomos a questão das políticas públicas efetivadas pelos diversos programas implementados no espaço urbano brasileiro, pelo governo federal e as resultantes dessas ações no espaço urbano de João Pessoa. No momento seguinte, procuramos evidenciar alguns costumes litorâneos, os primeiros moradores e visitantes, suas paixões, sentimentos e a admiração que expressaram pelo litoral.

Para finalizar este capítulo, adentramos no tema que trata da construção de um espaço urbano litorâneo, tomando como parâmetro a ocupação da costa litorânea brasileira e depois a especificidade dessa construção no âmbito da cidade de João Pessoa. Resolvemos também contemplar, nesta etapa, a questão da lei de ordenamento para a construção de edifícios na orla marítima, tanto na esfera estadual quanto na municipal.

O terceiro e último capítulo, concentra as discussões específicas da área de estudo. Esta etapa inicia-se com um levantamento dos primeiros imóveis que surgiram e que por sua vez, deram origem aos loteamentos e posteriormente aos bairros no momento atual. Através do levantamento realizado nos cartórios das cidades de João Pessoa e Cabedelo, descobrimos que quatro grandes propriedades, a saber: sítio Cabo Branco, propriedade Tambaú, Fazenda Boi-só e Fazenda Bela Vista, deram origem aos primeiros loteamentos e, posteriormente, aos bairros de Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares que são contemplados por este estudo.

Desse modo, evidenciamos a montagem da estrutura fundiária urbana desta área, bem como a questão da renda fundiária urbana, no intuito de explicarmos a valorização da terra urbana, especialmente de um compartimento litorâneo. Em seguida, nos detemos na questão da segregação, fragmentação, desigualdade e exclusão, a fim de adquirir fundamentação para explicar a presença dos focos de pobreza urbana, o que para nós, vem reafirmar a extrema contradição existente nesta área.

No item posterior, evidenciamos a reprodução acelerada do espaço urbano. Para isso, foi necessário um levantamento dos objetos construídos nas décadas de 1980 e 1990. Em seguida, transformamos esses dados em tabelas e gráficos para melhor analisá-los. Por fim,

expomos a questão da verticalidade, enquanto estilo moderno de habitar, culminando na análise da participação da atividade imobiliária, realizada através da aplicação de formulários, junto às imobiliárias e construtoras que mais investem no setor litorâneo de João Pessoa.

# 1 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

## 1.1 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS

A realização deste capítulo representa um desejo e uma necessidade para o presente estudo. Neste, far-se-á uma abordagem das categorias e de seus desdobramentos, que irão compor o corpo teórico-conceitual do estudo em tela. Pretende-se, dessa forma, demonstrar que o estudo da categoria espaço é condição necessária para trabalhos que contemplem a cidade e com ela o espaço urbano. Outros desdobramentos advindos dos estudos do espaço urbano, a saber: os agentes e os atores que participam da organização deste espaço, a projeção da estrutura fundiária urbana, que é refletida na construção desigual da cidade, demonstrando também uma configuração espacial diferenciada, gerando as divisões, segregações e fragmentações sócio-espaciais, serão abordados ao longo deste estudo.

Para esse fim, julgamos ser oportuno introduzir um breve debate sobre o espaço nas ciências sociais. No entanto, é preciso clarificar que não é propósito deste trabalho realizar uma profunda discussão que envolve o espaço porque entendemos que se trata de uma questão bastante complexa, necessitando, portanto, de um exaustivo trabalho epistemológico, o que fugiria também dos objetivos primordiais desse estudo.

Desse modo, faremos apenas um breve relato das considerações construídas por alguns teóricos sociais no tocante a esta categoria. Não apenas neste capítulo, mas também em outros momentos desta pesquisa, será colocada a importância que o espaço possui para a vida social e a necessidade de seu reconhecimento na formação do cidadão, bem como na construção do pensamento social sobre a cidade. Percebe-se então, que a geografia pode e deve contribuir nesse aspecto, formando cidadãos que saibam pensar o espaço.

O leitor perceberá que esta discussão estará alicerçada basicamente nos conhecimentos e nos horizontes propostos por David Harvey (1998), Edward Soja (1993), Milton Santos (1999) e Henri Lefebvre (1999). A opção por esses autores foi feita com base nos objetivos, nas justificativas e na metodologia que emergirão ao longo do presente estudo.

Para alguns, essa categoria tornou-se condição ímpar para a construção do pensamento sobre a cidade, especialmente os geógrafos. Outros acreditam que o espaço foi anulado pela celeridade do acontecer contemporâneo. Esse debate será aqui apresentado, uma vez que se entende ser de suma importância, no momento em que pretendemos apreender o processo de

produção e (re)produção do espaço urbano, que no caso de João Pessoa, ganha a especificidade de ser litorâneo.

A área de estudo corresponde ao trecho litorâneo da cidade de João Pessoa mais densamente urbanizado, compreendendo um perímetro que tem início no bairro do Cabo Branco, terminando em Intermares, no município de Cabedelo. A escolha da área a ser investigada foi obtida a partir de um reconhecimento de todo o litoral do município de João Pessoa. Após termos percorrido este litoral, decidimos realizar esta investigação num perímetro que envolve os bairros do Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares. Este último encontra-se localizado no município de Cabedelo, mas, representa a extrapolação do crescimento urbano-litorâneo de João Pessoa, para além dos limites municipais (Ver Mapa 01).

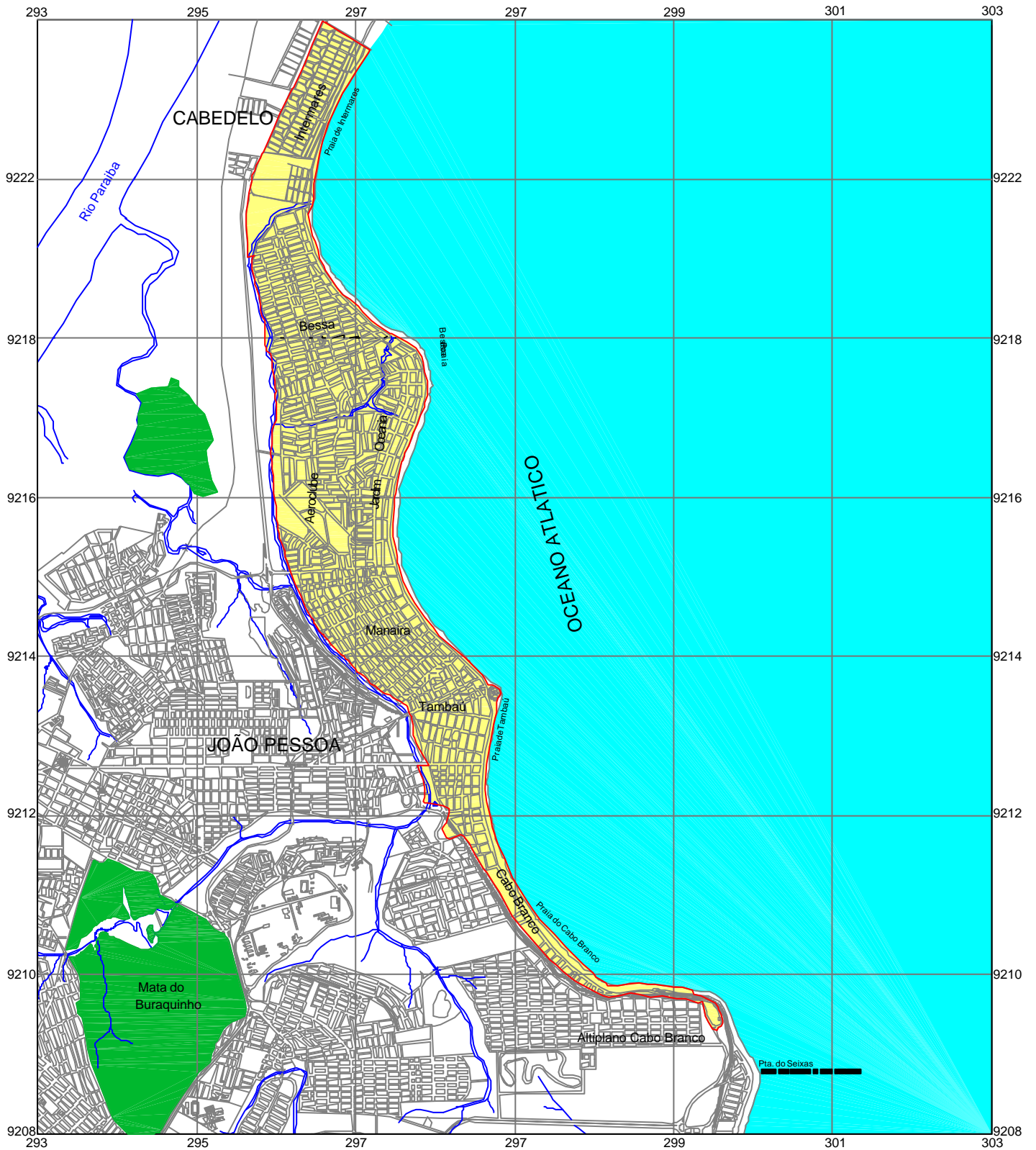
A opção por trabalhar este compartimento do litoral de João Pessoa foi bastante oportuna, no momento em que se observa que essa área abriga um mosaico de questionamentos e contradições típicas de espaços urbanos de cidades capitalistas periféricas. Portanto, é notadamente representativo para essa pesquisa, tanto o seu crescimento desordenado e desigual, quanto a celeridade de sua expansão, escapando desse modo, a toda perspectiva de planejamento urbano. Nessa área, pode-se afirmar que se encontra a mais expressiva densidade urbana do litoral de João Pessoa, bem como de todo o litoral paraibano.

É também nesta porção litorânea que o processo de verticalização se faz mais presente, sinalizando, inclusive, para uma mudança no padrão de edificabilidade da cidade. Marcado por um perfil notadamente espalhado e horizontal, a área que compreende a pesquisa vem atribuindo a cidade de João Pessoa um perfil verticalizado. Este processo será também aqui investigado.




Santos (1999) acredita que no momento atual do modo de produção capitalista ao qual estamos submetidos, as mudanças ocorrem tanto em função da aceleração do acontecer e da simultaneidade dos eventos, quanto pela alta rotatividade que a mercadoria e o capital financeiro alcançaram no espaço urbano a nível mundial, transformando não apenas os espaços em áreas de atuação da economia mundial como toda a cidade em um produto do capital.

A inserção de economias como a brasileira, nesse grande mercado mundial, no entanto, dá-se efetivamente sob uma condição dependente-periférica, o que nos leva a uma análise redobrada dos fatos e processos de construção da cidade. É seguindo essa lógica da reprodução desigual na cidade que se objetiva construir este estudo.

# MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO



## LEGENDA

-  Rios
-  Vegetação
-  Limite da Área de Estudo

## 1.2 O ESPAÇO GEOGRÁFICO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS

*A desconstrução espacial, por conseguinte, também deve ser suficientemente flexível para aparar os golpes reacionários do historicismo e evitar a defesa simplista da anti-história, ou, pior ainda, de um espacialismo novo e igualmente obscurecedor. O objetivo, afinal, é uma geografia politicamente carregada, uma perspectiva espaço-temporal da sociedade e da vida social, e não a ressurreição do determinismo geográfico. (Soja, 1993)*

Durante um longo período, o espaço foi tratado sem muita importância no âmbito das ciências sociais. Pode-se encontrar uma considerável produção científica de natureza social na qual se faz pouca, ou nenhuma alusão ao espaço. De acordo com David Harvey (1998), nas discussões e elaborações científicas de teóricos como Marx, Adam Smith, Weber e Marshall, o espaço é considerado apenas um substrato onde a sociedade vive, algo irrelevante, que não é digno de um aprofundamento epistemológico. Segundo Harvey (1998), ao contrário do que ocorria com o espaço, o tempo é cultuado de forma exacerbada, demonstrando toda uma dinâmica. Dessa maneira, criava-se um discurso onde se expressava um nítido desejo de aniquilar o espaço dos debates científicos sociais.

Para Harvey (1998) a questão está centrada na idéia que a teoria social sempre abrigou como objeto de suas preocupações: as mudanças sociais pelas quais o mundo passara, a modernidade e a revolução. A esse respeito o autor comenta: “*O progresso seria seu objeto teórico e o tempo histórico sua dimensão primária*” (Ibid., p. 190).

Disto resulta que o progresso só se constituiria com a conquista do espaço, a destruição de todos os obstáculos espaciais e a “*aniquilação [última] do espaço através do tempo*”. (Ibid., p.190). O autor descreve com um tom de crítica essa tentativa de obstruir e desfazer as leis espaciais, obscurecendo a importância da categoria espaço nas discussões de natureza social. “*A redução do espaço a uma categoria contingente está implícita na própria noção de progresso. Como modernidade trata da experiência do progresso através da modernização, os textos a cerca dela tendem a enfatizar a temporalidade, o processo do vir-a-ser, em vez de ser, no espaço e no lugar*” (Ibid., p.190).

Ouve-se também com insistência os reclames de Edward Soja (1993), para que haja uma maior atenção da teoria social em relação ao espaço. Desse modo o autor descreve:

Tão inamovivelmente hegemônico foi esse historicismo da consciência teórica, que tendeu a obstruir uma igual sensibilidade crítica à

espacialidade da vida social, uma consciência prático-teórica que vê o mundo vital do ser como algo criativamente localizado, não apenas na construção da história, mas também na construção das geografias humanas, na produção social do espaço e na formação e reformação inquietas das paisagens geográficas: o ser social ativamente posicionado no espaço e no tempo, numa contextualização explicitamente histórica e geográfica (SOJA, op.cit., p.18)

A posição tomada por Soja (1993) nessa reflexão, pode ser entendida como objeto de luta, não apenas pelo simples reconhecimento da importância que tem o espaço e com ele a geografia para o alcance de um entendimento mais amplo da sociedade mas, demonstra também que, acima de tudo, a inserção da categoria espacial na construção da teoria social com fins à compreensão da sociedade, se traduz como uma necessidade, uma condição ímpar.

Sendo assim, não pretendemos suplantar a categoria tempo e com ele a história, substituindo pelo espaço e pela geografia, mas sim quebrar essa hegemonia e o reducionismo científico propagado pelas ciências sociais. Busca-se, antes de tudo, analisar a sociedade sob a égide espaço-temporal. Soja (1993) deixa bastante evidente que esse entendimento se dará com a aglutinação do tempo com o espaço.

Para David Harvey (1998), as concepções diferenciadas de tempo e espaço a que as pessoas são submetidas ligam-se, em última instância, ao modo de produção vivido, como também à sociedade ou ao grupo social em que se inserem. Apesar de divergir de outros cientistas sociais, este autor afirma que espaço e tempo se constituem como categorias fundamentais para a existência do homem.

Desse modo, ao falar dessas categorias, ele demonstra que existem laços que unem os processos político-econômicos aos processos culturais. Ou seja, teorizar sobre o espaço e o tempo representa uma tentativa de evidenciar as interrelações existentes entre política, cultura e economia. Parafraseando Harvey, (1998) entende-se que a maneira como tratamos o espaço e o tempo na teoria é importante, uma vez que isto vai incidir nas concepções, interpretações e atitudes em relação ao mundo.

Existem, desse modo, espaços e tempos que são construídos individualmente, e que são vividos cotidianamente nas atividades exercidas no grupo social. Alguns autores como Marshall Berman (1986) constroem um discurso sobre a modernidade, assemelhando-a a uma maneira de “experienciar” o tempo e o espaço. Ou seja, de apreendê-los, de torná-los mais empíricos. Sob esse aspecto o autor descreve:

Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é



compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como “modernidade” (Ibid., p.15)

Sendo assim, o movimento modernista também contribuiu para que houvesse novas lógicas nas concepções de espaço e tempo. Mesmo porque, para o modernismo existir, os movimentos que o criaram forjaram essas novas lógicas e concepções. As mudanças no campo do pós-moderno, por seu turno, só se efetivaram em virtude das crises de experiências das categorias espaço-temporais, culminando no domínio da dimensão espacial sobre a temporal (Harvey op. cit., p.195).

Dissemos anteriormente que falar de espaço e tempo na vida social, para Harvey (1998) é uma tentativa de evidenciar os laços que unem os processos políticos e econômicos aos processos culturais, o que permite ao autor, buscar a compreensão das relações do pós-modernismo e a passagem do processo de trabalho fordista, de bases mais rígidas, para outras formas de acumulação capitalista de características mais flexíveis, levando em consideração as relações mediadoras de tempo e espaço.

Percebemos, desse modo, uma diversidade de conceitos e concepções temporais evocadas pelo autor, o que denota também a complexidade do entendimento da questão relacionada ao tempo. Para ele, grupos sociais diferentes, possuem diferentes sentidos para o tempo. E os usos temporais diferenciados, ao que parece, denotam um grau de intensidade variado de conteúdo tecnológico.

Depreendemos que, dentro de uma mesma sociedade, têm-se usos diferenciados de tempo. Essa questão de variação de usos, valores, sentidos e concepções relacionados ao tempo, também vão se repetir na categoria espaço, o que por seu turno, nos leva a entender que, no tocante às categorias espaço e tempo, a sociedade, ao utilizar contraditoriamente estas categorias, criando as segregações, o fazem de forma simultânea.

Há, portanto, uma simultaneidade constituída pela sociedade no momento em que esta faz uso do espaço e do tempo. É, porém, no espaço, que as utilizações diferenciadas do tempo se realizam, se concretizam, tomam forma.

Dos diferentes sentidos atribuídos ao tempo surgem graves conflitos sociais. Pois, como vimos, cada grupo inserido em uma dada sociedade utiliza o tempo e o toma para si de forma diferenciada. É a submissão do tempo do outro que gera o conflito. Isto representa uma tendência de homogeneizar o tempo das pessoas, dos grupos e das sociedades. Unificar é necessidade e desejo do capitalismo. Esse esquema é muito forte hoje, principalmente se levarmos em consideração as verdadeiras apologias que se tecem em relação ao processo de

globalização, que não é só da economia, mas também da cultura e da política, e até mesmo do pensar.

Sabe-se que cada indivíduo inserido em um grupo social e pertencente a uma determinada sociedade, vai circunscrevendo dia-a-dia durante sua existência um caminho que Harvey (1998) denomina de “*trilhas de vida no tempo-espaço*”. Tais trilhas são circunscritas em dois níveis distintos. Um diz respeito ao cotidiano vivido por cada indivíduo, percebido principalmente no lugar onde se encontra. O outro está relacionado aos movimentos migratórios a que estamos sujeitos (Ibid., p. 195).

O espaço vai sendo construído a partir das relações de produção e reprodução estabelecidas pelo homem e pela sociedade como um todo. Os grupos sociais dominantes, por seu turno, imprimem racionalidade ao espaço, escolhendo o que, quando, a maneira e o lugar de reprodução do espaço, que vai se consolidando com a instalação de objetos. No caso do espaço urbano, todos esses desdobramentos dão-se com uma incrível velocidade, que por sua vez está atrelada à dinâmica alcançada por este espaço, através da energia propulsora do sistema que é a informação.

Portanto, o conteúdo informacional rege o sistema econômico atual. E quanto maior for a carga tecnológica instalada neste espaço, maiores serão as trocas e os fluxos de informação. Contudo, é preciso reconhecer que ela não possui homogeneidade em todos os pontos do território nacional ou no espaço mundial como um todo.

Nesse contexto, percebe-se a existência de obstáculos que podem resistir a essa tendência de homogeneidade. Os lugares representam hoje a contra-ordem imposta pelo conjunto das organizações mundiais e esse aspecto não pode jamais deixar de ser considerado em questões que envolvam o espaço e/ou o tempo na vida social, em particular, na cidade.

A reprodução espacial que se realiza a partir dos objetos construídos como residências verticais e horizontais, edifícios empresariais, redes de shoppings, redes bancárias, empresas, fábricas e toda variedade de construção, cria e atribui uma nova espacialidade e uma nova ordem na cidade. Impõe tanta ordem ao espaço, que este se torna essencialmente racional.

Com efeito, essa modelagem impressa na cidade acarreta, muitas vezes, problemas para os atores sociais locais, principalmente aqueles que têm grande poder de mobilidade na cidade. A racionalidade, para estes tem conseqüências mais danosas, pois ela incide na perda dos referenciais com o lugar, dando-se assim o não-reconhecimento com aquele espaço. Mas, a busca de soluções para os problemas criados pelo espaço racional realiza-se também no desejo de manutenção dos sentimentos construídos, raízes e identidades forjadas no espaço próximo que é o lugar.

As racionalidades são construídas pelos agentes produtores do espaço urbano, como o Estado, os promotores imobiliários, os construtores, as redes de grandes empresas etc... Estes agentes revestem-se de muitas facetas e estratégias para impor suas ações sobre a cidade. Inclusive, criam situações dúbias para confundir os grupos sociais, agindo com programas e projetos que têm como *slogan* a cidadania e a democracia. Difícil perceber cidadania e democracia em países como o Brasil e muitas vezes pergunta-se: Onde estão elas? Afinal, como se dá a constituição do ser cidadão neste país?

Nesse contexto, os objetos construídos e implantados na cidade, desde a fase de sua concepção, possuem comandos para a sociedade, para o espaço e para o tempo. Destes objetos, a casa talvez seja, o núcleo primaz de nossa formação enquanto ser social. É o local por excelência onde são forjados os sentimentos mais íntimos, e todos os desdobramentos da vida humana. Segundo Harvey (1998), a constituição do ser começa nesse lugar. Aqui nascem as idéias, os desejos, as percepções, as necessidades; aqui se constroem memórias que atravessam os tempos. A casa se consagra como os alicerces da vida. Para Bachelard (1964) a casa *é o espaço fundamental para a memória*.

A vida começa bem, e começa encerrada, protegida, aquecida no seio da casa... É esse o ambiente em que vivem os seres protetores... Nessa região remota, a memória e a imaginação se mantêm associadas, cada qual trabalhando para o seu mútuo aprofundamento... Por meio dos sonhos, as várias habitações da nossa vida se co-penetraram e retêm os tesouros de dias passados. E, depois de estarmos na nova casa, quando as memórias de outros lugares em que vivemos retornam a nós, viajamos para a terra da Infância Imóvel, imóvel como o são todas as coisas Imemoriais (BACHELARD, 1964 apud HARVEY, 1998, p.200-201).

Contudo, se remetermos esta questão para o local de estudos, principalmente nos focos de pobreza urbana, percebe-se, pelas condições de moradia, que aquelas pessoas não têm muitas esperanças e sonhos, e talvez, a situação de sua habitação não seja alicerce algum para suas vidas. Esta é uma das contradições que pode ser constatada na paisagem urbana que compõe esta parte do litoral pessoense.

Sendo assim, temos, de um lado edifícios modernos utilizados para moradia ou serviços, centros de compras e outros indicadores de vida moderna e por outro lado, temos uma população miserável que vive às margens dos rios, nos leitos, nas encostas das falésias e em outras áreas de riscos. Esse grupo social também tem crescido consideravelmente, e precisa de mais atenção por parte dos diversos setores da sociedade.

Buscar uma apreensão das práticas espaciais e temporais e as transformações a elas compreendidas, requer um exercício constante de entendimento das complexidades que envolvem as categorias tempo-espaciais. Para esse fim, encontra-se uma estrutura construída a partir das concepções e considerações de Henri Lefebvre (1974). Essa estrutura fundamenta-se em três níveis espaciais, quais sejam: O espaço vivido, o espaço percebido, e o espaço imaginário (Ibid., p. 201).

O espaço vivido seria aquele em que se realiza a construção dos objetos espaciais, que conduz à materialidade do espaço a partir de sua produção e reprodução. O espaço percebido, por seu turno, ocorre a partir das expressões intelectuais que a sociedade atribui ao espaço, como significados, sentidos, representação e valores, que podem transitar tanto pelo senso comum, vivido dia-a-dia, como por apreensão científica das diversas ciências parcelares, que trabalham com práticas espaciais. Finalmente, o espaço do imaginário compreende a dimensão dos desejos, das aspirações, das necessidades de construção e mesmo que utópica, de um outro espaço. Esse, pode ou não se realizar.

Ter o domínio sobre o espaço e o tempo é ter o domínio da sociedade. Espaço e Tempo representam fontes de poder na vida social. Esse poder é usado nas mais variadas formas criadas pelo capitalismo, para se manter enquanto modo de produção dominante, mesmo nos momentos de crise deste – que também é utilizado como estratégias que lhes garantem sobrevivência.

Houve assim, a busca do conhecimento para encontrar formas que pudessem dominar o tempo e o espaço. Este é um desejo antigo do homem, que se tornou mais visível no período medieval. Harvey (1998), assinala que as técnicas de controle do tempo implementadas pelas instituições religiosas católicas para a execução das orações e outras atividades desempenhadas nos mosteiros, abadias e etc., foram apropriadas pela burguesia. A esse respeito o autor explica que:

Ironicamente, as explorações do calendário e da medida do tempo, que tinha sido promovidas pelas ordens monásticas para impor a disciplina religiosa, foram apropriadas pela burguesia nascente como um recurso para organizar e disciplinar as populações das cidades medievais em termos de uma disciplina de trabalho bem secular recém-descoberta (HARVEY, op. cit., p.209).

No tocante ao espaço, a busca de sua apreensão e apropriação foi iniciada com a confecção de cartas e mapas. A cartografia medieval desenvolvida por Mercator é um bom exemplo. As cartas de navegação tão bem desenvolvidas pelos portugueses durante a fase do

capital mercantil, foram de grande importância nas suas incursões pelos continentes africano, asiático e americano. Uma carta de navegação nessa época tinha valor incalculável. Assim, os europeus criaram condições de dominar pouco a pouco os espaços mundiais, estabeleceram as trocas comerciais e subordinaram povos e civilizações ao seu bem querer.

Posteriormente, com o domínio do tempo do trabalho o capitalismo tornou-se mais eficiente nessa tarefa. Uma vez que, se apropriar do tempo e do trabalho do outro lhe garante lucro. Foi assim que, a história das lutas sociais efetivadas nas fábricas inglesas e européias de uma maneira geral, em busca da diminuição da jornada de trabalho e de ganhos com horas extras trabalhadas, se configura como uma das mais marcantes conquistas da classe operária do século XIX e início do século XX.

Apesar dessas conquistas, sabemos que o trabalho social não pago, ou seja, a mais-valia, continua a ser uma das mais antigas estratégias do capitalismo para aumentar a produção e obter lucro através da apropriação do trabalho das classes trabalhadoras. *“Porém, apesar dessa resistência, a maioria das escalas de trabalho tem uma organização extremamente rígida, e a intensidade e velocidade da produção têm sido organizadas, em larga medida, de maneira a favorecer antes o capital do que o trabalho”* (HARVEY, op.cit., p.211).

Nesse sentido, observamos que, mesmo sendo sufocada pelo capitalismo hegemônico, a luta de classes continua sendo um dos grandes pilares das conquistas sociais por melhores condições de vida na cidade, como também no campo. Sem ela, a busca por espaços menos excludentes, talvez, já tivesse terminado, e quiçá já deixassem de existir as utopias que alimentam os desejos de justiça social na cidade.

Hoje, mais do que nunca, a luta de classes se inscreve no espaço. Com efeito, somente ela evita que o espaço abstrato assuma o controle de todo o planeta e apague todas as diferenças. Apenas a luta de classes é dotada da capacidade de diferenciar, de gerar diferenças que não sejam intrínsecas ao crescimento econômico... isto é, diferenças que não sejam induzidas por esse crescimento nem aceitáveis para ele (LEFEBVRE, 1974 apud HARVEY, 1998, p.216-217)

Apreendemos com a reflexão de Lefebvre op.cit que não se deve imaginar ou pensar o espaço, apenas pela luz ofuscante do capitalismo. O pensamento deve ser livre do ranço economicista. Permite-se dessa forma, construir uma outra visão, quais sejam, as formas generalizantes, unificadoras e homogeneizantes não são as únicas de pensar o espaço e com elas, a cidade. As práticas libertadoras construídas pelas lutas sociais levam a crer que podem

existir outras possibilidades de construção sócio-espaço-temporal na cidade e na vida e pensar, desse modo, não sobre o que está previamente posto ou estabelecido, mas sobre o que pode ser construído, mesmo que isso exija cotidianamente uma constante luta social.

Hoje, podemos citar como exemplo, o domínio sobre o espaço e o tempo dos especuladores imobiliários, que, esperando pela valorização de imóveis, através de implantação de infra-estrutura e serviços urbanos, comandam o direcionamento do crescimento da cidade e muitas vezes determinam as áreas que receberão melhorias para que seus imóveis sejam valorizados, obtendo dessa forma, lucro através do domínio dos espaços e tempos das pessoas e da cidade de forma geral. Três componentes são condicionantes para que haja domínio e poder sobre a cidade: dinheiro, espaço e tempo. Quem os detém, comanda o processo de construção e de organização da cidade.

Mas, de alguma forma, os detentores desse poder enfrentam obstáculos como a luta social, ou seja, os grupos excluídos da cidade, principalmente aqueles que não têm onde morar e buscam construir uma urbanização com inclusão social, diferente daquela urbanização que contempla, em última instância, os grupos hegemônicos da cidade. Com efeito, quem está à margem da inclusão social modifica as qualidades objetivas do espaço e do tempo e adequa as realidades e práticas sociais, as quais a cidade não pode deixar de reconhecer.

O quadro social agrava-se quando se percebe que, no momento atual, denominado de pós-moderno, está ocorrendo uma mudança no poder que o Estado possui. Harvey (1998) diz que essa mudança no poder, voltada às técnicas de controle social, muda também a organização do espaço. Estas técnicas podem ser claramente entendidas como as ações repressivas e inibidoras de práticas sociais libertadoras e construtivas.

Os esforços por entender as questões ligadas ao espaço e o tempo são também abstraídos de Milton Santos. Ao iniciar a construção do pensamento sobre o espaço, objetivando a construção da geografia, Santos (1999) organiza suas idéias e concepções que foram sendo formuladas durante toda a sua produção intelectual.

Nesse sentido, o autor inicia suas considerações, na década de 1970, sobre o espaço, colocando-o como um conjunto de fixos e fluxos. Sua obra denominada “Por uma Geografia Nova”, publicada em 1978, traz essa discussão. Os fixos são tratados como os objetos fixados ao solo modificando as qualidades objetivas do lugar. Os fluxos, por sua vez, agem através das ações e se instalam nos objetos, modificando suas características, ao mesmo tempo em que passavam por modificações. A diferença, segundo o autor, entre os fixos e fluxos do passado e os do momento atual é que os fixos estão cada vez mais retidos ao espaço, enquanto

que os fluxos, além de ganhar uma maior diversidade, se tornaram mais céleres, numa proporção nunca vista antes. Este é o grande diferencial.

Nesta busca, Santos (1999), propõe também o estudo da configuração territorial e das relações sociais. Sempre indo do passado ao presente, o autor afirma que no primeiro momento da história humana, a configuração territorial dava-se pelo conjunto composto por elementos naturais. Posteriormente, com o desenvolvimento das atividades humanas sobre a superfície terrestre, a configuração territorial vai assumindo novas feições a partir da instalação de objetos, considerados acréscimos humanos à natureza.

Desse modo, a configuração territorial no momento atual, assume cada vez mais, características técnicas, o que a torna artificial, evidenciando uma hiperatividade das ações humanas sobre os sistemas naturais. Para o autor, esse modelo de configuração territorial hoje, constitui um objeto de negação da natureza natural, ao tempo em que ela é substituída por uma natureza modificada pela ação humana (SANTOS, 1999, p.51).

Santos (1999) chega ao entendimento do espaço como sendo um “conjunto indissociável, solidário e contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá” (Ibid, p.51).

Nessa concepção de espaço é mencionada a palavra solidariedade, que sustentado nos ensinamentos de Santos (1999), pressupomos a existência de uma interatividade e interconectividade entre os sistemas de objetos e ações. Ou seja, um não pode ser entendido sem a existência do outro. Significa também que não se pode tomá-los isoladamente. É dessa relação entre os sistemas de objetos e ações que advém a dinâmica do espaço. “Os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações não se dão sem os sistemas de objetos” (Ibid, p. 51).

É oportuno observar que em Santos (1999), há uma necessidade de demonstrar que tanto os objetos quanto as ações que se instalam no espaço, trazem consigo o problema da artificialização, que de um certo modo perpassa por uma relação de interesses não vinculados ao lugar. Se nos remetermos à área de estudo, perceberemos o quanto ela está povoada de objetos e ações que possuem finalidades não condizentes com as necessidades daquele lugar. Daí poderíamos questionar. Existia uma necessidade real das pessoas residentes em Cabo Branco, Tambaú, ou Manaíra de consumir os produtos da *McDonald's* ou da *Habbib's*? Cremos que não. A demanda foi criada pelos falseamentos de um consumo dirigido, estabelecido nas bases pelo capital.

As questões relacionadas ao espaço que foram tratadas nesse item, serão remetidas ao espaço urbano, especificamente, o litorâneo, uma vez que este identifica com mais clareza o nosso campo de estudo. É no espaço urbano que estão ocorrendo grandes transformações vividas pela sociedade, daí porque buscamos estudar este espaço em seu momento contemporâneo.

### 1.3 O ESPAÇO URBANO CONTEMPORÂNEO

A compreensão do espaço urbano revela uma teia de interações e inter-relações entre os vários representantes que atuam direta ou indiretamente na produção e reprodução do espaço. Esta produção, que no caso brasileiro, ocorre sob a égide do modo de produção capitalista, nos remete a uma intensa movimentação dialética da qual o espaço urbano é um grande expoente. Daí porque se entende que, para uma compreensão mais consistente da produção do espaço urbano, do habitar e da vida urbanas, faz-se necessária a apreensão do movimento dialético da cidade. Ou seja, é preciso que se compreendam as contradições que o capitalismo cria no tecido urbano, e que, por seu turno, ganha materialidade na cidade.

No capitalismo periférico, a exemplo do que ocorre em países como o Brasil, “*a organização espacial passa a se relacionar predominantemente com a reprodução do sistema dominante de relações sociais. Ao mesmo tempo, a reprodução dessas relações sociais dominantes torna-se a base primordial da sobrevivência do próprio capitalismo*” (SOJA, op.cit., p.115).

Para Soja (1993), o capitalismo utiliza-se estrategicamente das relações sociais de uma classe dominante, no momento em que esta representa e reproduz os desejos e necessidades do sistema. É, no entanto, na constante reprodução dessas relações dominantes que se encontram os fundamentos de perpetuação e manutenção deste modo de produção. Daí porque, no espaço urbano, encontram-se áreas, cujo conteúdo de modernidade, informação e técnica é bem acentuado, demonstrando uma forte participação dos agentes hegemônicos na produção do espaço.

Sendo assim, as áreas que não apresentam uma dinâmica. Do ponto de vista do processo produtivo e do consumo, inserem-se no sistema, de maneira débil ou complementar. Evidenciando, desse modo, as contradições, que são inerentes ao espaço urbano. Soja (1993), demonstra ainda que as contradições são simultaneamente sociais e espaciais e advém da



mesma origem no modo de produção é mais que isso, pois também são dialeticamente inseparáveis. A esse respeito o autor comenta:

A sobrevivência do capitalismo tem dependido dessa produção e ocupação distintas de um espaço fragmentado, homogeneizado e hierarquicamente estruturado – obtido, sobretudo, através do consumo coletivo burocraticamente controlado (isto é, controlado pelo Estado), da diferenciação entre os centros e as periferias em escalas múltiplas, e da penetração do poder estatal na vida cotidiana. (Ibid., p. 115)

Compartilhando dessa visão, o espaço urbano passa a ser entendido como um *locus* de produção, que é ao mesmo tempo desigual e combinado, um campo de conflitos e lutas sociais, repleto de símbolos e signos e de valores diferenciados, onde a fragmentação espacial é forjada cotidianamente, criando, nesse sentido uma espacialidade extremamente desigual, onde as classes sociais ao se reproduzirem, o fazem segundo o poder que lhes competem, distinguindo-se desse modo, pelo grupo social de maior ou menor status econômico social.

Os estudos urbanos também são abordados, em sua máxima expressão dialética, por Henri Lefebvre (1999). Percebemos que este autor utiliza-se do pensamento dialético, aliás com muita clareza, para entender o urbano, o espaço urbano, a vida urbana, a sociedade urbana, a urbanização e a cidade, imprimindo insistentemente o caráter dialético, demonstrando, dessa forma, que o entendimento do espaço urbano só ocorrerá pela apreensão do seu movimento contraditório. Diante dessa exposição, poderíamos expressar o pensamento lefebvreano, ao colocar que:

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições [...] Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. [...] De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação (Lefebvre, op.cit., p.46).

Um outro tema que já foi bastante discutido nos estudos urbanos, e que nos parece, voltar à tona, neste momento, é a questão da estrutura fundiária urbana. Essa temática é relevante para as discussões que envolvem a problemática urbana, principalmente por entendermos que a produção do espaço urbano ocorre com a criação ou montagem da estrutura fundiária urbana. Especificamente para esse tema utilizaremos alguns clássicos da literatura urbana, como Topalov (1979) e Lojkin (1979) e eventualmente Paul Singer (1978), que também trabalha um pouco dessa questão.

Nesse sentido, tanto Topalov (1979) quanto Lojkin entendem que a estrutura fundiária urbana surge no campo e alcança a cidade com algumas modificações. Tais modificações, no entanto, atribuem uma certa complexidade a esse estudo. A título de exemplo, poderíamos nos apoiar no pensamento desses autores, quando tentam explicar a existência de uma renda fundiária. Para eles, a terra, enquanto parte da natureza é utilizada pelo homem para extrair renda a partir de uma dada produção. Ora, produção só ocorre com o trabalho. Não é o que ocorre diretamente com a terra urbana. A própria denominação de urbana, não é um tributo natural, mas sim criada pela sociedade em um dado momento da história social.

Desse modo, não se pode extrair um produto da terra urbana a partir de uma produção, por isso não se pode assemelhá-la à terra agrícola. O que garante ao proprietário extrair lucro é a propriedade privada dessa terra e sua monopolização por um dado grupo social. Paul Singer (1978), nos lembra que é apenas sob essa condição que se pode extrair renda dessa terra.

Gostaríamos de colocar que esse tema será debatido no capítulo III deste estudo, onde teceremos maiores comentários. Sendo assim, abordaremos essa questão especificamente, sobre o litoral norte de João Pessoa, onde discutiremos como ocorreu a transformação das antigas propriedades e sítios em imóveis urbanos.

Reportando-nos à temática inicial, entendemos que o espaço urbano é, sem sombras de dúvida, o palco dos acontecimentos, das informações, do conhecimento, do novo, das reinvenções. É por assim dizer, a expressão máxima da contemporaneidade. No espaço urbano, a sociedade e os grupos sociais, de diversas formas, à sua maneira, ou levados por uma tendência global de unificação, e ao mesmo tempo rompendo com esse processo de tornar tudo único, descobre ou constrói novas maneiras de viver, produzir, reproduzir e se relacionar.

Este é o teatro por excelência das adaptações humanas. Estratégias são criadas e recriadas para garantir a sobrevivência das sociedades. Muitos, porém, criam sua própria maneira, quando lhes é apropriada a escolha por morar, neste que é considerado a nova forma de habitar humano, ou seja, o espaço urbano.

Esse referencial demonstra que o espaço urbano das cidades capitalistas é construído, produzido, reproduzido e organizado por interesses, discursos e ações de uma classe dominante. O que “sobra” deste espaço é apropriado por uma classe de excluídos na cidade.

No momento atual, esse processo de acumulação capitalista, comandado por uma classe dominante, tem alcançado uma complexidade surpreendente, motivada efetivamente pela aceleração do acontecer na cidade, cobrando assim uma análise mais atenta a toda ordem

de transformação, da qual a cidade capitalista contemporânea é sobejamente atingida. Estas constantes modificações espaciais têm, de um certo modo, se transformado em um grande estigma das cidades brasileiras. Nesse sentido, talvez seja impossível buscar a compreensão dessas mudanças, sem antes compreender a aceleração contemporânea e a grande onda de objetos efêmeros que participam da vida das cidades e das pessoas que nelas habitam.

Desse modo, a cidade e com ela o espaço urbano têm sido acometidos por fortes pressões de uma necessidade fictícia de consumo. A produção alcançou uma liberdade do consumo, sendo a rotatividade ou a circulação, motivadoras do processo produtivo. Os fluxos de mercadorias, serviços e capitais se desenvolvem com uma imensurável velocidade, trazendo consigo mudanças substanciais na vida urbana. Nesse contexto, uma nova configuração espacial é moldada, sempre voltada a atender esse novo momento do sistema, denominado monopolista.

As conexões estão prontamente estabelecidas, as redes estão postas e as informações, por seu turno, também circulam numa celeridade sem precedentes. Seu conteúdo é poder, tanto que o capitalismo mundial tem se utilizado das mais modernas tecnologias informacionais, para garantir não apenas uma maior velocidade na circulação destas informações, como também na apreensão da simultaneidade do acontecer contemporâneo. A cidade, cada vez mais, expressa todas estas relações. Nesse segmento, tudo efetivamente construído no espaço urbano atende a uma lógica do sistema, visando sua manutenção. Nada nesse modo de produção, se dá ao acaso, tudo tem um objetivo previamente concebido.

Ao percorrer o tecido urbano dos bairros escolhidos para o estudo, temos uma apreensão da consolidação e da materialização das forças sociais dominantes que regem o modo de produção capitalista. A construção de habitações horizontais e verticais, redes de hipermercados, redes de lanchonetes de corporações internacionais a exemplo da Mcdonald's, Bob's e recentemente Habbib's, dos edifícios empresariais, shoppings e uma extensa variedade de objetos que fazem parte da paisagem urbana do litoral de João Pessoa, expressam como esta cidade, a exemplo de outras, vem se organizando e se moldando segundo a lógica de agentes hegemônicos ou de seus representantes. Apreendemos também que o poder público reforça esse movimento ao construir uma infra-estrutura para receber tais objetos, esquecendo de questões cruciais que dizem respeito à qualidade de vida no espaço urbano.

É preciso, no entanto, observar que ao lado dessa produção externa aos interesses do lugar, temos igualmente uma produção acelerada de focos de miséria urbana, uma espécie de “subproduto” do capital, que aos olhos de alguns segmentos da sociedade são uma “presença

incômoda” na vida e na paisagem urbana que compõem a cidade. Esta produção é o resultado da desigualdade sócio-espacial que é constantemente reproduzida na cidade.

Portanto, vivemos num momento de acelerada construção da desigualdade e do seu aprofundamento entre as classes. Grande parte do espaço urbano é produzido e reproduzido por representantes da sociedade que estão inseridos num patamar social mais elevado, como por exemplo: os proprietários dos meios de produção e da propriedade privada da terra, os promotores imobiliários, as construtoras, o Estado, como também os agentes externos ao lugar.

Acentuando esta problemática percebemos que, as ações do Estado tendem a criar espaços socialmente diferenciados e num jogo de troca de favores, o público e o privado se coadunam na perspectiva de valorizar algumas áreas da cidade, em detrimento de outras. Geralmente isso ocorre quando uma área tem localização privilegiada na cidade, como é o caso do litoral de João Pessoa.

Uma das mais conhecidas estratégias para a consolidação dessa expansão urbana é a valorização do espaço, que passa pela valorização do uso do solo urbano. Este valor, atribuído ao solo urbano, ganha um diferencial quando nos referimos ao lugar litorâneo, uma vez que este, é constituído de muitos atrativos que motivam as pessoas a se instalarem cada vez mais próximas ao mar.

Esta especificidade sugere, provavelmente, uma tendência de comportamento associada a uma possível ascensão social. Um outro componente que impulsiona essa valorização junto às áreas litorâneas é o modelo de turismo concebido em nosso país (sol e praia), e a pequena porção que a superfície da zona litorânea ocupa em relação à totalidade do território nacional. Eis o que se pode denominar de processo de formação da segregação sócio-espacial.

Com efeito, os setores privilegiados da cidade são dotados de infra-estruturas e equipamentos urbanos que aparentemente são utilizados para o discurso do bem estar da população, culminando no que se denomina de qualidade de vida. Ledo engano, o que se objetiva de fato é uma possibilidade de ampliar a malha urbana da cidade, utilizando-se inclusive alguns instrumentos jurídicos que legalizam e oficializam um índice de maior ocupação previsto nas normas e regulamentos do uso do solo urbano.

Por sua vez, essa estratégia tem a finalidade de responder aos reclames dos grupos de investidores do espaço urbano, acarretando uma ampliação do poder de ação das corporações sobre o espaço. Como resultado desse processo temos a instalação de um novo padrão de edificabilidade na cidade de João Pessoa, que em alguns pontos já se tornou predominantemente vertical.

De acordo com Corrêa (1999), a ação da classe dominante ocorre correlata com os desejos dos promotores imobiliários, que por seu turno, agem em áreas que possuem:

- a) preço elevado da terra e alto status do bairro
- b) acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transportes; amenidades naturais ou socialmente produzidas; e esgotamento dos terrenos para a construção e as condições físicas dos imóveis anteriormente produzidos.

Estas características em conjunto tendem a valorizar diferencialmente certas áreas da cidade, que se tornam alvos da ação maciça dos promotores imobiliários: são áreas nobres criadas e recriadas segundo os interesses dos promotores que se valem de maciça propaganda (Ibid., p. 23).

Dessa forma, constatamos que a atuação dos promotores imobiliários concatenada com as ações do Estado e de outros atores sociais, como por exemplo, os empresários da construção civil trazem consigo um aprofundamento na questão da segregação espacial que ocorre na cidade. O Estado, que poderia cumprir sua função social ou fazer com que a propriedade urbana cumprisse essa função, uma vez que ela é criada com esse fim, não podendo ser excludente como no momento se apresenta, utiliza-se do poder que possui para atender muito mais as corporações, sejam elas nacionais ou não, e esquece da maior parte da população que fica desassistida dos serviços básicos urbanos.

É interessante observar que no momento em que o Estado volta suas ações para os grupos hegemônicos da cidade, constituídos, principalmente, pelos promotores imobiliários, proprietários fundiários urbanos, proprietários de *shopping-centers*, empresários que comandam grandes equipamentos urbanos, como os hipermercados, acabam colaborando para o aumento e surgimento de novos núcleos de miséria urbana que se instalam na cidade e trazem consigo um corolário de problemas, comprometendo parte do tecido urbano e a sociedade de uma maneira geral.

Nesse contexto, a violência que grassa nas cidades brasileiras, principalmente nas grandes e médias, é uma das conseqüências dessas ações. Sendo assim, entendemos que os gastos despendidos pelo poder público, volvidos para as ações corretivas, requeiram mais recursos do que se utilizassem em ações preventivas, o que implica um aumento desnecessário da despesa pública.

Assim, dá-se também, condições para a construção do processo de acumulação capitalista através do uso diferenciado do espaço urbano e que se remete à propriedade privada da terra. Esta que foi uma das teorias amplamente trabalhada por Karl Marx.

Alguns mecanismos criados juridicamente e transformados em impostos atribuem um diferencial no tocante à ocupação desigual do espaço urbano, uma vez que, as áreas são

dotadas de valor tributário diferenciado. É dessa maneira que se legitima a ocupação desigual e diferenciada na cidade, pois, apenas os grupos sociais de maior poder aquisitivo podem pagar para morar em áreas privilegiadas do tecido urbano, áreas estas que, recebem, tanto da iniciativa privada, quanto das ações do poder público, uma gama de infra-estrutura e equipamentos de uso coletivo, resultando por um lado, em um maior aumento do número de impostos a pagar, e por outro lado, um aumento do seu preço, tomado isoladamente.

Desse aspecto resulta também uma maior valorização dessa área. A título de exemplo, o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) é um excelente demonstrativo de desigualdade sócio-espacial, evidenciando também que a cidade tem se tornado uma mercadoria e antes de se concebê-la como um lugar para morar, ela tendenciosamente vem sendo considerada como um grande negócio capitalista, fonte imensurável de lucro.

Levando em consideração o aspecto da localização e da infra-estrutura atribuída, resultando em um aumento do valor dos lotes e dos imóveis construídos, temos que um morador que reside nos pontos mais valorizados da cidade, como por exemplo, os bairros compreendidos por este estudo, e um outro que reside, por exemplo, no conjunto mais popular como Mangabeira ou Valentina de Figueiredo, pagam tributos com valores bastante diferenciados.

Hoje, torna-se cada vez mais difícil morar na cidade, exceção feita àqueles que podem pagar caro para morar, e aqui talvez, sob vários aspectos não se pode falar em morar bem, dado ao quadro caótico que a vida urbana alcançou, especificamente nas cidades grandes e médias brasileiras, onde esse problema tem alcançado níveis preocupantes.

Com efeito, o restante da população normalmente ocupa o que resta do espaço, salvo raríssimas exceções. Geralmente vão se fixar em áreas distantes do centro os chamados conjuntos residenciais - e na pior das hipóteses ocupam as periferias, as áreas de riscos ou ainda as de domínio público. São estas as “opções” que dispõem a maior parte da população que vive nas cidades brasileiras.

Acreditamos que, enquanto perdurar um pensamento econômico sobre a cidade, ou seja, sempre a concebendo como uma possibilidade de investimentos, de negócios e de lucro, este último o grande desejo do modo de produção capitalista, a cidade e seu espaço urbano sempre reproduzirão as desigualdades, as diferenças as injustiças sociais, as contradições e os movimentos contraditórios. Estes aspectos marcam profundamente a paisagem contemporânea de nossas cidades.

Mas, a cidade, é também o lugar onde tudo acontece, onde convivem tipos sociais diferentes, capitais, costumes, cultura, hábitos, cores, desejos, ansiedades e percepções.

Afinal, para ser cidade ela preconiza uma das grandes forças que é a de concentrar tudo em um só lugar, “lugar-cidade”.

E assim, a cidade mostra no seu espaço urbano e na forma como ela vai sendo construída, organizada, moldada, feita e refeita as espacialidades e os processos espaciais que vão lhe atribuindo dinâmica. Estes processos são forjados pela sociedade, e são portanto, de natureza social. Neles participam grupos sociais distintos e dinâmicos, ocorrendo com intensidade diferenciada estando sempre vinculados a uma ordem econômica e social, que no nosso caso, é capitalista.

Estes podem ocorrer simultaneamente na mesma cidade e circunscrevem em tempos distintos, deslocamentos no intraurbano criando novas paisagens, tecendo também uma configuração territorial diferenciada. Corrêa (1999) descreve os processos e suas respectivas formas espaciais em momentos distintos da cidade, assim de acordo com este autor ocorreria:

- a) centralização e a área central;
- b) descentralização e os núcleos secundários;
- c) coesão e as áreas especializadas;
- d) segregação e as áreas sociais;
- e) dinâmica espacial da segregação;
- f) inércia e áreas cristalizadas (Ibid., p.37).

Cada item acima citado demonstra que esses momentos vão se reproduzindo na cidade, preferencialmente na cidade capitalista. Demonstra também a intensificação das relações sociais de produção e reprodução nas unidades produtivas e na cidade de uma forma geral. Nesse aspecto, a centralização e sua área central seriam aqueles espaços da cidade que concentram indústrias, empresas e serviços, e próximas a estas unidades estariam os corredores ou fluxos de ligações da cidade com o mundo exterior, ou seja, os terminais de transportes.

Nessa fase, o transporte ferroviário foi o grande protagonista, uma vez que as exportações e importações de bens entre as cidades eram realizadas pelas ferrovias. Por sua vez, as pessoas também utilizavam esse meio de transporte para suas viagens. Para Corrêa (1999) há uma interconexão entre o aparecimento do capitalismo em sua fase industrial e o surgimento da área central. Porém, a fase atual deste modo de produção corresponde ao surgimento, no espaço urbano, da instalação de grandes redes ou corporações de lojas de departamentos, *shoppings*, e hipermercados que trazem mudanças significativas no intraurbano. Esses objetos são também constituídos de maciças cargas de informações, fazendo com que o espaço urbano se torne mais racional, o que nos remete a uma ordem estabelecida.

Assim, o poder das corporações na construção de novas configurações espaciais é praticamente imensurável. Elas moldam novos espaços, atribuem novos valores e constroem direcionamentos na malha urbana, atendendo sempre seus interesses. Poderíamos dizer que estas organizações que investem pesado na cidade com o grande capital no comando das suas ações, possuem um elemento facilitador, que é o Estado.

Este, sempre está pronto a atender os desejos e necessidades destes organismos, numa relação de trocas de interesses entre a esfera pública e as corporações. Hoje, o delineamento do espaço urbano mostra de forma bastante nítida que a cidade latino-americana, especificamente a brasileira, obedece a uma ordem imposta ou por grupos nacionais de construtoras e incorporadoras imobiliárias ou por grupos internacionais, nos mais variados setores da economia, principalmente, o de serviços.

É comandado por essa lógica capitalista de acumulação que ocorre o processo de descentralização do espaço urbano, demonstrando uma clara expansão da cidade e de sua malha urbana. Este processo confere também ao espaço urbano uma dinâmica, que se expressa em seu movimento de expansão. Ele surge no momento em que a área central já não mais comporta as ações das empresas sobre o espaço urbano.

Sendo assim, a área central torna-se um tanto limitada para a instalação de novos empreendimentos. Necessita-se, dessa forma, ampliar a atuação das empresas e para isso teria que haver uma descentralização dos serviços. Nas palavras de Corrêa (1999) isso foi possível graças à instalação de sistemas de transportes mais flexíveis, como os ônibus, caminhões e automóveis que facilitaram o fluxo de pessoas e mercadorias nos espaços intraurbano e interurbano.

A flexibilidade oferecida pelos novos meios de transportes originou deslocamentos mais rápidos de produtos, pessoas e serviços. Criou-se assim, um fluxo mais intenso nas cidades e a rapidez tornou-se um incrível diferencial, interferindo diretamente na produção e nos circuitos da economia de forma geral, influenciando também um maior consumo. Por seu turno, os ganhos foram afetados por uma produtividade de grande soma, alcançada pelas unidades de produção. Este processo, teve a finalidade de atender à nova demanda que se estabelecia.

A descentralização, no momento em que expande as atividades de serviços, de comércio e da indústria para outros pontos da cidade, faz com que haja uma diminuição do pequeno comércio dos bairros, que por sua vez, não consegue concorrer com o grande capital comercial. Por outro lado, faz-se oportuno lembrar que, de alguma forma, percebe-se que naqueles pontos mais distantes do centro e das redes de serviços, o pequeno comércio



sobrevive graças a outras relações não puramente econômicas. Mas essa é uma questão que será discutida posteriormente. Nesse sentido, o processo de descentralização ocorre de forma seletiva, obedecendo a alguns parâmetros relacionados ao poder aquisitivo das classes sociais, à localização e ao sistema de transportes.

Corrêa (1999), trabalha também com os processos que ele denomina de coesão e áreas especializadas, definindo-as como a aglutinação de certas atividades numa mesma área da cidade, principalmente, as ruas. “*As ruas especializadas em móveis, autopeças, lustres e confecções no atacado são exemplos típicos de coesão de firmas de uma mesma linha de produtos*” (Corrêa op.cit., p. 57).

Nesse contexto, observamos que algumas áreas concentram tipos diferentes de comércio e serviços em níveis igualmente diferenciados, originando especializações em determinados pontos da cidade. Por exemplo, algumas ruas abrigam comércio de óticas e relógios, outras de material elétrico e construção civil. No tocante aos serviços, algumas concentram clínicas e laboratórios de análises, escolas, agências bancárias, concessionárias de automóveis etc...

Remetendo essa questão para nosso estudo específico, talvez possamos observar o processo de coesão e áreas especializadas na primeira rua da orla marítima, onde constatamos a presença significativa de atividades ligadas ao lazer e entretenimento, a exemplo de bares, hotéis, pousadas, restaurantes e casas de diversão.

No tocante ao processo de segregação e da sua dinâmica espacial, discutiremos no capítulo III deste trabalho com maiores detalhes, no entanto, apenas para efeito de esclarecimento Corrêa (op.cit., p.61) trabalha com o conceito de segregação residencial dizendo que esta é uma *expressão espacial das classes sociais*. Em outras palavras, nós podemos entender esta afirmativa como uma extensão ou uma materialização das diferenças de classes que vão tomando forma na cidade, através, por exemplo, da localização das residências e do padrão residencial adotado por classes distintas.

Por fim, a questão da inércia e áreas cristalizadas, ocorrem naqueles setores da cidade onde as mudanças se delineiam muito lentamente, quase imperceptíveis aos olhos do observador. Pode ser considerado também um estado de permanência *de certos usos em certos locais* (CORRÊA, op.cit., p.76). Porém, este autor alerta que pelo fato das mudanças se processarem vagarosamente em um dado momento, passado um longo período, elas se tornam aos olhos de outro observador, bastante profundas.

Como veremos a seguir, a área que está sendo investigada possui uma significativa variedade de serviços e comércios. Nos últimos 20 anos constatou-se a instalação de unidades

residenciais, comerciais e de serviços, bem como uma transferência dessas unidades que se encontravam instaladas em outras porções da cidade, e que recentemente se fixaram junto às praias urbanas. Esse fato pode ter concorrido para um aumento no preço dos lotes e dos imóveis construídos, resultando em uma maior valorização desta área. Alguns aspectos da discussão que envolve a teoria do valor e o processo de valorização serão discutidos no próximo item.

### 1.3.1 A Noção de Valor no Modo de Produção Capitalista e o Discurso da Valorização do Espaço

O estudo que ora apresentamos, situa-se a nível locacional, em uma das áreas mais valorizadas da cidade de João Pessoa, talvez a mais valorizada, qual seja: a área litorânea. Para investigarmos sobre a possível ocorrência do processo de valorização que ocorre no espaço urbano, cumpre-nos entender a categoria valor, à luz do pensamento marxista, objetivando, posteriormente, compreendermos como se processa essa categoria no âmbito desse espaço.

A idéia é abstrair, do pensamento marxista, as elaborações científicas construídas sobre o valor e seus desdobramentos, com a finalidade de chegarmos a uma compreensão da manifestação dessa categoria no espaço urbano, especialmente no litoral. Não se pode esquecer igualmente que teóricos que antecederam Marx, como Adam Smith e David Ricardo, já tinham formulado suas teorias sobre valor. É com eles que iniciaremos esse estudo.

De acordo com Smith, a existência do valor estava condicionada à presença do trabalho. Para ele, o trabalho era uma mercadoria da qual se originava o valor. *O trabalho, portanto, é a medida real do valor de troca de todas as mercadorias* (SMITH, 1981, p.18). Desse modo, segundo Smith, toda vez que alguém adquire uma mercadoria, está implicitamente, adquirindo uma certa quantidade de trabalho. Ou seja, o trabalho está contido na mercadoria. Nesse contexto, o autor coloca que o valor contido na mercadoria é mais fácil de ser observado e apreendido porque este é concretizado pela própria mercadoria do que o valor contido no trabalho, porque este é uma “*noção abstrata*” (Ibid., p.19-20). Sendo assim, entendemos que a compra e venda de um bem são na verdade relações de trocas de diferentes trabalhos. A esse respeito o autor explica:

O trabalho foi o primeiro preço, a moeda de troca original, que pagava todas as coisas. Não era com ouro ou prata, mas pelo trabalho, que toda a riqueza do mundo foi originalmente adquirida; este valor, para aqueles que o possuem, e que querem trocá-lo por alguma nova produção, é precisamente igual à quantidade de trabalho que lhes permite comprar e comandar. (Ibid., p. 19)

Desta forma, entendemos que, para Smith (1981) o valor do trabalho é pois, invariável, não sofrendo mutações. Sucedendo Smith, Ricardo constrói uma teoria sobre a origem do valor correlacionada com a renda e o lucro. Mas, a diferença essencial da teoria do valor desenvolvida por Ricardo, se pauta em dois pilares: um seria a questão do tempo do trabalho, ou como coloca Ricardo, a quantidade de trabalho que é despendida numa dada produção. O outro seria a variabilidade desse valor. Este é o ponto de maior divergência, uma vez que para Smith (1981), o valor do trabalho seria invariável.

Desse modo, se valor é trabalho associado à questão do tempo, ele é uma unidade relativa, ou valor relativo. Agora é o tempo de trabalho que irá determinar o valor da mercadoria. Sobre essa questão Ricardo (1982) afirma:

Não é correto, portanto, dizer como Adam Smith, que, “como o trabalho muitas vezes poderá comprar maior quantidade e outras vezes menor quantidade de bens, o que varia é o valor deles e não o do trabalho que os adquire”; e que, portanto, o trabalho, não variando jamais de valor, é o único e definitivo padrão real pelo qual o valor de todas as mercadorias pode ser comparado e estimado em todos os tempos e em todos os lugares.” Mas é correto dizer, como dissera anteriormente Adam Smith, “que a proporção entre as quantidades de trabalho necessárias para adquirir diferentes objetos parece ser a única circunstância capaz de oferecer alguma regra para trocá-los uns pelos outros”; ou em outras palavras, que a quantidade comparativa de mercadorias que o trabalho produzirá é que determina o valor relativo delas, presente ou passado, e não as quantidades comparativas de mercadorias que são entregues ao trabalhador em troca de seu trabalho (Ibid., p.46).

Percebemos nesta reflexão de Ricardo, que a questão está pautada na quantidade de trabalho que será necessária para a produção de mercadorias, ou seja, a quantidade de trabalho ou tempo de trabalho gasto na produção é quem vai determinar as condições de troca, portanto, seu valor. Com efeito, observamos que a questão central está na quantidade de trabalho e não na equivalência das mercadorias. Aqui estaria contido o entendimento da acumulação capitalista, no tempo do trabalho e na mais-valia. Diante dessa questão o autor comenta:

No entanto, embora mercadorias produzidas em circunstâncias idênticas não variassem uma em relação à outra, a não ser em virtude do aumento ou da redução da quantidade de trabalho necessária para produzir uma outra, se forem comparadas com outras mercadorias não produzidas com a mesma quantidade proporcional de capital fixo, elas variariam por outra causa que mencionei anteriormente, a saber: um aumento no valor do trabalho, ainda que nem mais nem menos trabalho tenha sido empregado na produção de qualquer delas (RICARDO, op.cit., p.54).

Finalmente, o referido autor estabelece a condição para a existência de um aumento para o valor do trabalho. “*Não pode haver aumento no valor de trabalho sem uma diminuição nos lucro*” (Ibid., p. 55). Como podemos ver, Ricardo, ao contrário do que afirmava Smith, diz que o valor contido no trabalho possui variabilidade, visto que este possui temporalidade. Nesta discussão chega-se também à origem da mais-valia, no momento em que observamos que o valor do trabalho é sempre menor que o valor do produto por ele criado. E mais, o dinheiro pago aos trabalhadores pelos seus serviços é apenas uma porção do valor total. Por fim conclui “*o lucro é a sobra dos salários*” (Ibid., p.210).

Para Marx, Ricardo não alcança o entendimento da mais-valia absoluta, ou seja, aquela presente no capital constante que corresponde aos meios de produção, associando apenas a produtividade contida no trabalho. A renda do solo seria outro tipo de mais-valia estudada por Ricardo. Esta renda estaria vinculada, tanto ao capital investido na terra, como também pela fertilidade do solo presente, o que incidiria diretamente em uma maior ou menor produtividade.

É interessante observar na teoria ricardiana acerca do valor, há uma associação realizada entre valor e tempo de trabalho, no intuito de estabelecer uma relação mais íntima com a sociedade, distanciando-se de uma concepção natural ou dos ditames da natureza.

Marx (1977), reforça as considerações de Ricardo sobre a importância do tempo de trabalho na constituição do valor no momento que considera o tempo de trabalho como:

A existência viva do trabalho, não interessa a sua forma, o seu conteúdo, a sua individualidade; é o seu modo de existência viva na sua forma quantitativa e simultaneamente a sua medida imanente. O tempo de trabalho materializado nos valores de uso das mercadorias é ao mesmo tempo a substância que faz delas valores de troca, logo mercadorias, e o padrão para medir a grandeza precisa do seu valor (MARX, op.cit., p.34).

Ainda sobre o valor de troca e sua relação com o trabalho, o autor faz a seguinte reflexão:

Para que o resultado do trabalho do indivíduo seja um valor de troca, é necessário que se converta num equivalente geral: é necessário que o tempo de trabalho do indivíduo represente tempo de trabalho geral, ou ainda, que o tempo de trabalho geral represente o tempo de trabalho do indivíduo (Ibid., p.36).

As considerações sobre a teoria do valor em Marx têm início com a análise da mercadoria. Para este autor, toda e qualquer mercadoria apresenta em seu conteúdo interno uma duplicidade de valores, quais sejam: valor de uso e valor de troca. A mercadoria seria, num primeiro momento, *qualquer “coisa de necessário, útil ou agradável à vida, objeto de necessidades humanas, um meio de subsistência no sentido mais amplo do termo”* (Ibid., p.31).

Procurando evidenciar a importância do valor de uso e sua transformação em valor de troca, temos que o valor de uso só apresenta valor pelo uso e só alcança sua realização e/ou concretização no processo de consumo (Ibid p.31). É no valor de uso que se encontram as bases da formação do valor de troca. Desse modo, é na equivalência entre os valores de uso que se permite a troca. A esse respeito merece o comentário:

Enquanto valor de troca, um valor de uso tem exatamente o mesmo valor que outro, com a condição de se respeitarem as proporções devidas. *“O valor de troca de um palácio pode representar-se por um número determinado de caixas de graxa. Por seu lado, os fabricantes de graxa londrinos expressaram em palácios o valor de troca das suas milhares de caixas”* (Ibid., p.32).

Desse modo, entende-se que o valor de troca de uma mercadoria está contido no tempo de trabalho necessário à sua produção. Este tempo, contudo, possui uma variabilidade. Marx, porém, entendia o valor enquanto conteúdo social e sua existência estava condicionada à existência do trabalho. É com ele que surge uma divisão de valor: em valor de uso e de troca. O valor de uso estaria afeto à produção de gêneros básicos para a existência humana, ou seja, o valor de uso estaria presente nas necessidades humanas imediatas.

Todavia, esse tipo de valor foi, durante muito tempo, a marca característica da história da produção humana sobre a terra. Com o advento do modo de produção capitalista houve uma diversificação na produção, passando o valor de troca a predominar. Este passa a integrar e a atender aos novos reclames da produção e da circulação de mercadoria desde os primeiros momentos da inserção deste sistema produtivo nas relações de produção constituídas pela sociedade. Com o valor, de troca a produção atende a um desejo motivado pelo consumo alheio, e não necessariamente de quem o produz.

A produção de uma mercadoria no valor de troca ganha um componente a mais que é a circulação, que por seu turno, permite a troca. Há assim uma equivalência de valores de uso que possibilita a troca.

Nesse contexto, Moraes & Costa (1999) acreditam que a valorização do espaço ocorre obedecendo a uma dada sociedade e a um determinado modo de produção. O processo de valorização, no entanto, ocorre em qualquer época e em qualquer lugar. Isso, talvez, conceda um caráter intrínseco à sociedade no momento em que ela atribui valor ao espaço e com isso valoriza um bem. A sociedade vai criando e materializando valor no espaço urbano, a partir do que ela mesma vai criando, produzindo e construindo. Muitas vezes um valor vai se superpondo a outro.

Entretanto, entendemos que falar de valor relacionado ao espaço, tal qual compreendemos hoje, seria limitar essa categoria a um aspecto de sustentáculo, de base que serve para a reprodução da vida, um suporte apenas. O espaço seria mais que o substrato físico; ele é movimento, é dinâmico, e só podemos entendê-lo com a sociedade que lhe atribui vida. O espaço há muito deixou de ser apenas a base da reprodução social, ele participa e interage com essa produção. Parafraseando Milton Santos, o espaço seria o quadro social onde a história se dá.

Com efeito, acreditamos que seria mais cabível falar de valor relacionando-o à terra urbana e ao espaço urbano como atribuições da sociedade em seu movimento, especificamente este que estamos tratando, ou seja, o espaço urbano localizado junto às bordas litorâneas. O espaço urbano, assim como a terra urbana não são dádivas da natureza, mas sim produtos projetados pela ação humana no constante processo de produção e reprodução, sendo pois produtos sociais.

Nesse sentido, tanto a produção do espaço como da terra urbanas, bem como de seus elementos constituintes (casa, edifícios, empresas, avenidas, ruas, equipamentos urbanos e infra-estruturas), entram no jogo do mercado, submetendo-se às leis de oferta e procura, os quais são considerados traços da mercadoria que transformam o espaço e a terra urbanas em produtos sujeitos às regras do mercado. Assim, com a produção do espaço do urbano dá-se a produção do valor. Entretanto, de acordo com Villaça (2001, p.72), o valor deste espaço, além de ser distinto dos objetos que o constituem, é maior que a soma dos valores de todos os objetos, pois o valor do espaço urbano congrega também o valor das forças produtivas advindas da sociedade.

Ainda na concepção do autor, a produção resultante do trabalho social origina produtos e valores distintos entre si. Um tipo de valor estaria contido nos próprios produtos já

elencados anteriormente. Outro estaria na ação do conjunto da sociedade, representada pela aglomeração. Por sua vez, o valor da aglomeração está na localização dos objetos construídos nesse espaço (VILLAÇA, op.cit., p. 72).

A apreensão da importância que o espaço tem para a produção humana leva-nos a crer que ele é condição geral para a existência e para o trabalho humanos. Mas apreendemos também que o espaço, no momento atual, a partir das relações produtivas estabelecidas pela sociedade capitalista, transformou-o em um produto do capital, capaz de gerar lucros e riquezas a partir da renda diferencial que a terra urbana, em especial, proporciona.

O processo de valorização da terra urbana guarda intrínseca relação com a sociedade e seu modo de produzir. Nesse sentido, o que é criado e produzido no espaço, expresso em formas espaciais, refletem o modo de produção dominante naquele lugar.

Para Santos (1978) apud, Costa e Moraes, (1999, p.121), “*produzir é produzir espaço*”. Assim, as construções que vão ocorrendo no espaço urbano a partir das ações humanas, ações estas que vão se materializando através das formas espaciais, representam criação de valor, ou seja, o homem também atribui uma certa valorização à terra urbana. A partir de alguns pré-requisitos criados pela sociedade ela pode ter seu preço elevado.

No espaço urbano, esse processo de valorização muda de acordo com alguns atributos naturais ou acrescentados ao lugar. A questão da localização no espaço urbano é um dado extremamente importante de diferenciação de preço, gerando assim um valor diferenciado. A área litorânea, por exemplo, é constituída de especificidades e particularidades que lhe atribuem uma maior valorização em relação a outros pontos da cidade.

No caso específico da cidade de João Pessoa, já foi dito que os imóveis mais valorizados são aqueles que estão próximos à orla marítima. Estes recebem um aporte considerável de infraestruturas, serviços e equipamentos urbanos que superam em muito os outros espaços da cidade. Percebe-se então que nos bairros litorâneos, especificamente os que compõem este estudo, quais sejam: Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermars, o número de intervenções realizadas tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada, faz com que esta área na atualidade, concentre parte considerável dos fluxos de produtos e serviços da cidade de João Pessoa, transformando-a, no que Milton Santos consideraria, de “espaços luminosos” ou áreas de intensa dinâmica urbana.

No dizer de Costa e Moraes (op.cit., p.130) “*O valor no espaço diz respeito a condições espaciais universais de reprodução dos modos de produção, que não se atém às singularidades dos espaços*”. No entanto, pode-se criar um contraponto a esta afirmativa dos autores no momento em que se percebe que as singularidades que dão especificidades a cada

espaço, e aqui seria melhor colocar a cada lugar, sofre variações e adequações advindos do movimento global da produção capitalista. Esta, por seu turno, também passa por mutações ao se coadunar com as características inerentes a cada lugar. Se o lugar se adequa e se modifica em função da grande força hegemônica do capital, ele responde com suas singularidades construídas pelos atores sociais locais, e filtra o que é regido de fora e de longe, ou seja, cria uma contra-ordem. Sendo assim, o lugar se transforma à medida que vai transformando o que lhe é atribuído.

A produção nessa fase do capitalismo também ocorre pelos símbolos, pela moda, pelos falseamentos de um consumo impelido pela necessidade de homogeneizar. O consumo de elementos vitais às necessidades humanas, talvez, há muito tenha perdido terreno para o consumo do que teria o caráter de supérfluo ou “desnecessário”. Daí porque o capitalismo tem uma ávida necessidade de produzir objetos efêmeros. A cidade por seu turno é *locus* imediato dessa produção. Vive-se o espaço-tempo da efemeridade, de uma produção voltada, não para os desígnios humanos e sim para os movimentos desejantes do capital. Ainda assim, é preciso reconhecer que a sociedade em seu movimento interno cria outras necessidades.

Nesse quadro de vida, a existência é vivida não tanto para a consagração dos valores, mas para a busca das coisas, o produtor se tornando submisso ao objeto produzido. É o produto que ganha em poder, enquanto o trabalhador se despoja de seu próprio poder[...] A força das coisas é o contraponto da alienação (SANTOS, 2000, p. 37).

Assim, compreende-se que o homem atribui uma qualidade ao espaço, dependendo do ele pode dar ou extrair dele. Isto modifica o processo de organização do espaço porque, o pensamento que rege a cidade é permeado por uma forte corrente economicista. Estas questões criam as condições estruturantes para a construção dos processos desiguais na cidade.

## 1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Com a finalidade de realizar esta pesquisa, bem como compreender a reprodução acelerada e contraditória do espaço urbano de João Pessoa, na porção litorânea norte, foram desenvolvidas diversas atividades, distribuídas em dois níveis: teórico e empírico. Dessa



forma, além do levantamento bibliográfico, que ocorreu durante todo o trabalho, utilizamos de dados primários e secundários.

Nesse contexto, a análise bibliográfica foi de grande valia, pois forneceu os fundamentos teóricos para a compreensão e os encaminhamentos do problema investigado, bem como para a confecção do trabalho de uma maneira geral. A análise se respalda em leituras dirigidas à temática urbana de uma forma geral, e de forma específica, à reprodução do espaço urbano de João Pessoa, utilizando para isso uma bibliografia local. Além do mais, com o intuito de destacarmos a área de estudo, consultamos os mapas do município de João Pessoa, bem como dos bairros contemplados nesta pesquisa. Este recurso metodológico foi de fundamental importância nesta fase do trabalho, uma vez que nos possibilitou a localização espacial e a delimitação da área em questão.

No que diz respeito aos dados secundários, foi preciso visitar alguns órgãos públicos e privados, bem como algumas empresas do setor da construção civil e corretora de imóveis. Finalmente, alguns cartórios de João Pessoa (Eunápio Torres e Carlos Ulisses) e Cabedelo (Figueiredo Dornelas). Estes organismos nos forneceram informações valiosas na medida em que nos ajudaram na análise e compreensão da problemática estudada, além de confirmar algumas hipóteses levantadas no trabalho. Igualmente, foram realizadas diversas visitas aos órgãos: PMJP, SEDURB, SEPLAN, PMC/SEDURB, IBGE, SEBRAE, CAGEPA, FAC, entre outros. As informações coletadas nestes órgãos foram analisadas, quantificadas e transformadas em tabelas, gráficos e quadros, revelando assim, uma realidade até então desconhecida.

Desta feita, após finalizada esta etapa do trabalho, fomos *in loco* objetivando reunir e comparar os dados e informações colhidas, tanto nos órgãos, quanto nos registros feitos pelas visitas na área de estudo. Desse modo, foi preciso percorrer toda área, indo principalmente àquelas ruas que apresentaram maior fluxo de pessoas e veículos, ou seja, os principais corredores dos bairros que compõem a área de estudo. Tais pontos foram visitados em função da representatividade que possuem no que se refere ao entendimento da reprodução do espaço urbano, principalmente na concentração de edifícios residenciais e serviços etc, observando principalmente a dinâmica que estes objetos atribuem à área.

Por fim, a aplicação dos formulários nas construtoras e corretoras de imóveis nos permitiu conhecer melhor o comportamento deste segmento da economia no âmbito da cidade de João Pessoa e especificamente no litoral norte, devido a sua grande atuação enquanto agentes produtores do espaço urbano. Entretanto, devemos salientar que os formulários empregados foram distintos entre as construtoras e corretoras de imóveis.

## 2 A TRAJETÓRIA DA EXPANSÃO URBANA PARA O LITORAL

### 2.1 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE JOÃO PESSOA

*De fato, João Pessoa é uma das poucas capitais brasileiras que oferecem condições agradáveis de vida aos seus habitantes. No entanto, a cidade cresce vertiginosamente. Expande-se por sítios nunca antes imaginados, espraia-se pela antiga mata atlântica, fazendo brotar por meio dos conjuntos habitacionais grandiosos bairros periféricos que haverão de multiplicar os seus problemas e as dores de cabeça de seus ocupantes. E nessa febre de crescimento a quatrocentona cidade haverá de chegar ao seu milhão de habitantes, o que vale dizer, haverá de tornar-se uma cidade infernal. (Flávio Sátilo, 1989)*

Os estudos de geografia urbana têm demonstrado a real necessidade de incursões através do espaço e do tempo para quem pretende analisá-los e assim compreendê-los. Daí porque entendemos que uma história do quadro urbano, concatenado com a dinâmica espacial, torna-se condição ímpar para uma melhor apreensão do processo de construção espacial da cidade. Desse modo, julgamos necessário introduzir uma breve explanação do processo de formação da cidade, de uma maneira geral, antes de iniciar a abordagem que tratará especificamente da formação do espaço urbano de João Pessoa.

Posteriormente, será também demonstrada a importância que teve os primeiros meios de transportes públicos para a ocupação litorânea, considerando-os como bases estruturais, que condicionaram a ocupação e propiciaram a formação e fixação dos primeiros núcleos urbanos do litoral de João Pessoa.

Esse método de trabalhar a cidade e seu espaço urbano a partir de uma contextualização histórica, ou também poderíamos denominar através da construção de uma geografia histórica da cidade é apontado, por alguns autores com Milton Santos (1997), como de fundamental importância para apreendermos a criação e formação da cidade. Apreendendo e ensinando como as cidades se formaram. Para tanto, o autor relata que

No passado, isso era parte obrigatória do trabalho dos geógrafos. Nenhum estudo de geografia urbana que se respeitasse podia começar sem alusão à história da cidade, às vezes até de forma abusiva. Era impossível abordar esta ou aquela cidade, sem essa preocupação de contar o que foi seu passado (SANTOS, 1997, p. 69).

As cidades em toda sua dimensão histórico-espacial surgem para responder aos objetivos, interesses e necessidades de uma dada formação social, bem como de um modo de

produção dominante. Desse modo, algumas cidades eram criadas para defesa, outras eram consideradas como centro comercial e administrativo ou ainda como centro de peregrinação. O surgimento das cidades está também relacionado às estruturas de poder, que pouco a pouco vão se instalando e se superpondo à cidade, atribuindo-lhe uma nova configuração espacial e determinando seu perfil.

Desse modo, as cidades surgem com as marcas características de um sistema dominante e de uma classe social detentora de poder que impõem regras, necessidades, desejos e até mesmo utopias. Esses condicionantes sociais ganham respaldo através do Estado que garante legitimidade às ações impostas pelo sistema produtivo. Essas características que permeiam a cidade ocorrem em graus diferenciados, tanto de intensidade, quanto de tempo. Mas, a cidade de ontem, de hoje, e as cidades que virão, carregam consigo esses aspectos.

Assim, surgem as cidades com suas finalidades, objetivos, desejos e articulações. Desde as suas origens, elas são frutos das relações que se estabelecem entre lugares próximos ou distantes. Seu primeiro “passo” dá-se através de uma teia de articulações de sistemas econômicos, formação social e de poder que ditam as normas e as leis. Todavia, algumas cidades, no momento atual, alcançam uma dimensão tão expressiva que recebem a denominação de cidades mundiais. Estas, comandam e ditam as regras para o mundo.

Munford (1998, p.11) nos fala que cada vez que buscamos estudar as cidades desde suas origens, acabamos conduzindo esse estudo para o que está materializado na paisagem da cidade, ou seja, em seu aspecto físico. Não que isso deixe de ser importante, porém, não é a única forma de abordar a cidade em sua totalidade, pois confere um aspecto reducionista ao estudo.

Nesse contexto, aprendemos com a geografia, que a paisagem por si só não explica nada. Sendo assim, devemos buscar seu entendimento nas relações que conduziram ao seu surgimento. Desse modo, o autor informa que devemos compreender a cultura, hábitos e costumes de uma dada época, aspectos estes que participam da construção histórico-espacial da cidade.

Dessa forma, Lewis Munford (1998, p.9) acredita que existem alguns pré-requisitos para compreender a cidade em suas origens. Nessa busca, lança alguns questionamentos como: “O que é a cidade?, Como foi que começou a existir?, Que processo promove?, Que funções desempenha?, Que finalidades preenche?”.

Fica claro, nas palavras do autor, que não existem definições que possam abranger na totalidade toda a expressão da cidade em seus vários aspectos e diversos momentos, ou seja, dos seus primórdios até a fase atual. Considera desse modo, as origens da cidade como um

estudo muito difícil de ser evidenciado, uma vez que este não se apresenta de forma clara, permanecendo na obscuridade do tempo. Essa questão é também levada para o futuro, pois as perspectivas para a cidade são um tanto difícil de decifrar.

A vida nas cidades está ligada diretamente às novas formas de ocupação implementadas pelo homem. Com o surgimento da cidade, a vida no campo vai perdendo sua magnitude e dinâmica. Por sua vez, na cidade, a vida vai ganhando nitidez com a denominação de urbana. Acreditamos, porém, que a vida na cidade ou a vida urbana, não deva ser compreendida apenas à luz de parâmetros históricos, ou seja, considerando somente sua natureza histórica. Compreender a nova maneira de habitar do homem requer outros referenciais como: a dimensão espacial e o fenômeno urbano. Desse modo, nossa abordagem tem início com o processo histórico de formação da cidade de João Pessoa.

Os documentos históricos registram que João Pessoa<sup>1</sup> nasceu cidade sem jamais ter passado pela condição de povoado ou vila. Surge como cidade através de um decreto da Coroa Portuguesa. A fundação de João Pessoa estava intrinsecamente relacionada à necessidade de Portugal ocupar a costa norte do Brasil, que na época estava submetida ao domínio dos franceses, os quais eram aliados dos potiguara. Esse grupo indígena dominava boa parte do litoral da Paraíba e do Rio Grande do Norte. A criação da Capitania Real da Paraíba, em 1574, tinha então esse objetivo, ou seja, expulsar os inimigos da coroa portuguesa, no caso, os franceses. Esse intento foi se consolidando com a fundação de Felipéia em 1585 e demais cidades ao norte da Paraíba.

De fato ocorreu durante o governo dos Felipes a ocupação e povoamento da costa norte, consolidando a vitória sobre os rivais franceses. (...) Além do povoamento, da penetração, da fundação das cidades e da abertura de caminhos, fatos realizados todos durante o período dos Felipes, cumpre assinalar talvez o mais importante aspecto desse período. É que, ao iniciar o mesmo, os franceses eram, na verdade, inimigos muito mais sérios e onipresentes do que se pode supor. A conquista do Nordeste e Norte foi uma conquista feita aos franceses. Desde a fundação da Paraíba em 1584 (sic), até a ocupação do Pará em 1616, há toda uma história importante (REIS FILHO, 1968, p.79-80).

Vê-se que a fundação e conquista de Felipéia marcam o avanço das forças portuguesas para o norte, configurando-se também como uma retomada de parte do território que estava

---

<sup>1</sup> O nome que a cidade recebeu no momento de sua fundação em 1585, foi Nossa Senhora das Neves. Passou a se chamar Felipéia de Nossa Senhora das Neves, na época em que Portugal ficou sob domínio da Espanha, quando Felipe II assumiu o trono dos dois reinos. Frederiksdadt, no momento que ficou sob domínio holandeses (1634 – 1654), posteriormente, tornou-se Paraíba, e só em 1930, é que recebeu o nome de João Pessoa, em homenagem ao presidente da Província.

nas mãos dos franceses. Essa cidade surge em uma área localizada entre o rio Sanhauá (afluente direito do rio Paraíba) e uma colina. O sítio escolhido para a construção da cidade foi delimitado por João Tavares nas proximidades do Varadouro. O acordo para a escolha do lugar ocorreu em 5 de agosto de 1585, mas as primeiras construções só foram iniciadas em 04 de novembro de 1585.

A 4 de novembro desse ano, o Ouvidor Geral Martim Leitão, aportava em terras paraibanas, trazendo soldados, colonos e famílias, artesãos e padres da Companhia de Jesus, no intuito de firmar o novo núcleo colonial que, então tomou o nome de Filipéia, em honra a Filipe II da Espanha, nessa época dominando Portugal (RODRIGUEZ, 1994, p.5).

Para Janete Lins (1980), o surgimento da cidade de Felipéia (atualmente João Pessoa), ocorre em função das necessidades de expansão do capital mercantilista europeu, especificamente o português. Surge desse modo, para responder aos ditames do capital colonial português, caracteristicamente subordinada pela relação que se estabelecia entre a Metrópole (Portugal) e a colônia (Brasil).

João Pessoa foi criada durante o Antigo Sistema Colonial para exercer funções administrativas e comerciais. Com um sítio favorável como local de defesa, tornou-se logo um centro comercial responsável pela coleta da produção local, cujo produto principal no Brasil colônia, foi o açúcar que se destinava à Metrópole. Portanto, foi uma cidade que surgiu pela imposição do mercado externo, com uma estrutura que ia se construindo na busca de satisfazer as necessidades da Metrópole como porto exportador (RODRIGUEZ, 1980, p.44).

Durante um longo período que vai dos finais do século XVI, ou seja, da fundação da cidade até o início do século XX, João Pessoa, que não era uma cidade litorânea, estava cercada por sítios e chácaras. Algumas propriedades como o Sítio Boi-Só abastecia a cidade de verduras, legumes e frutas, demonstrando que João Pessoa possuía hábitos predominantemente rurais. O núcleo urbano de João Pessoa, por volta de 1910, estendia-se do local inicial de sua fundação, ou seja, do Varadouro até o Parque Solon de Lucena. Após esta área só se encontravam sítios, chácaras e vivendas, que não se configuravam como extensão da cidade, visto que estavam fora dos limites do núcleo urbano.

Alguns autores que escreveram sobre a cidade de João Pessoa, como Wellington Aguiar, Walfredo Rodriguez, José Otávio entre outros, afirmam que João Pessoa, durante o século XIX e início do século XX, não possuía um traçado urbano definido. Suas ruas eram irregulares, em “zig-zag”, e a maioria delas não era calçada.

Na primeira metade do século XIX, observamos algumas mudanças na infra-estrutura urbana da cidade, ou seja, alguns serviços urbanos como aberturas e calçamento de ruas começam a fazer parte da paisagem urbana de João Pessoa. Rodriguez (1994) relata que até 1830 a cidade não possuía nenhuma rua calçada. É no governo de Henrique de Beaurepaire Rohan, presidente da Província da Paraíba, no ano de 1858, que algumas intervenções começam a ser efetivadas. Dentre elas temos: aberturas de ruas e confecção da planta da cidade, indicando ruas e praças, conferindo, desse modo, uma nova configuração espacial à cidade. Em uma breve descrição, Rohan demonstra o estado em que se encontrava a cidade da Paraíba na primeira metade do século XIX.

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. [...] “Este inconveniente tão palpável já foi sentido pelos legisladores paraibanos e o §6º do artigo 5º da Lei nº 22 de 15 de outubro de 1857, autorizou a Presidência a mandar levantar a planta da cidade com alinhamento das ruas e designação das praças[...] Mandei proceder ao nivelamento geral para um sistema de esgotos questão que interessa a salubridade pública[...]” (ROHAN, 1858 apud RODRIGUEZ, 1994, p.24).

A partir desse momento, vê-se nos registros históricos várias citações sobre as mudanças pelas quais passava a cidade de João Pessoa. O núcleo urbano assumia paulatinamente novas feições, ampliando seu perímetro urbano.

Nos governos de Saturnino de Brito e Álvaro Machado foram executadas obras de grande destaque, tanto pela importância, quanto pela dimensão que para a época eram bastante significativas. Esse governo deu início à instalação da rede de esgotamento sanitário, marcando o perfil das obras de infraestrutura urbana durante a década de 1920. Esta é considerada uma das maiores obras em esgotamento sanitário de todo o século XX, pois até o momento atual, a rede de saneamento básico de João Pessoa utiliza as lagoas de estabilização e tratamento de esgotos construídas nessa época. Porém, a mesma já não comporta o fluxo de dejetos líquidos que são lançados diariamente, o que levou o poder público a construir novas lagoas.

Nesse sentido, percebemos que, pouco a pouco, vai ocorrendo na cidade a implantação de algumas infraestruturas urbanas. Posteriormente, a cidade passa a receber o transporte público, ou seja, os bondes. Em João Pessoa, podemos afirmar que o elemento impulsionador do crescimento urbano, especialmente voltado para o litoral, foi sem sombras de dúvida o transporte público. A ligação entre a cidade de João Pessoa e as demais vilas do interior

como: Pilar, Itabaiana, Areia, Mamanguape e outras era realizada pela estrada de ferro Conde d'Eu, posteriormente substituída pela “*Great Western*”, de capital inglês.

Contudo, no circuito interno da cidade, não se registrava nenhum sistema de transporte público e a população já sentia necessidade de um transporte coletivo. Em 24 de agosto de 1895, no governo de Álvaro Machado, é iniciada a construção da “Ferro Carril Paraibana”. A inauguração da obra ocorreu em Junho de 1896, quando por um trecho provisório, os bondes de tração animal começavam a circular pela cidade da Paraíba. O primeiro percurso percorrido pelos bondes resumia-se às ruas mais próximas do centro. Walfredo Rodriguez (1994), descreve com precisão todo o trajeto coberto pelos bondes (ver figuras 01).



**FIGURA 01** – 1903, Antiga rua direita atual Duque de Caxias, trecho entre a Igreja da Misericórdia e a Praça Rio Branco.

**FONTE:** RODRIGUEZ, Walfredo. **2 séculos da cidade.** Passeio retrospectivo. (1870-1930). João Pessoa.

Partindo da Praça Álvaro Machado, a linha passava pela Praça Pedro II (atual 15 de Novembro), subia a Visconde de Inhaúma, curvando a direita pela rua do comércio (posteriormente Maciel Pinheiro); subia Canudos, (denominada de Barão do Triunfo), passando em curva à direita, pela frente do Antigo Quartel do 27º Batalhão de Linha, no largo do Coronel Bento da Gama (na atualidade, Praça Pedro Américo), daí curvando à esquerda, subia a rua do Fogo (Avenida Guedes Pereira dos nossos dias), para tornar a fortemente íngreme Ladeira do Rosário. Ali, bifurcando à direita, seguia pela Rua Direita, passando em frente ao Palácio do Governo, Rua Bom Jesus dos Mártires até a igreja do mesmo nome onde estava a ponta dos trilhos (RODRIGUEZ, 1994, p. 181).

Nesse período, segundo Rodriguez (1994) o bairro atendido pelas linhas de bondes era o Varadouro, considerado a principal artéria comercial da cidade, mas existia um projeto de ligar o Varadouro aos dois únicos bairros existentes na cidade alta, quais sejam: Trincheiras e Tambiá. Tentando expandir os limites da cidade em direção ao mar, bem como facilitar o acesso das pessoas até a praia de Tambaú, o então presidente da Província cria a Ferrovia Tambaú. Essa ferrovia tinha início no sítio Cruz do Peixe, onde também estava instalada a estação denominada Cruz do Peixe.

Sendo assim, o primeiro trecho da ferrovia Tambaú é inaugurado em 1906, partindo de Cruz do Peixe até o bairro de Imbiribeira, atual Tambauzinho. No ano seguinte, os bondes alcançam a praia de Tambaú. A partir desse momento começa a haver um maior deslocamento de pessoas da cidade da Paraíba para veranear e passear em Tambaú, que na época era um lugar fora dos limites da cidade. Por um tempo considerável, Tambaú permaneceu como distrito, sendo incorporado como bairro da cidade de João Pessoa na década de 1970.



**FIGURA 02** - 1910 Estação de bondes de tração animal na linha de Tambaú.  
**FONTE:** RODRIGUEZ, Walfredo. **2 séculos da cidade.** Passeio retrospectivo. (1870-1930). João Pessoa.

Contudo, algumas mudanças tiveram que ser empreendidas para que houvesse a instalação definitiva da Ferrovia Tambaú. Destacamos aqui o aterramento do “maceió”, que possibilitou a implantação dos trilhos. A descrição do itinerário realizado pelos bondes e a ampliação dos trilhos levam-nos a depreender que, desde os primeiros anos do século XX, a



ocupação e posteriormente a expansão urbana no litoral de João Pessoa, seguiram a direção norte.

Rodriguez (1994), comenta que o percurso da Ferrovia Tambaú foi concluído com um novo itinerário localizado entre a parada do “maceió”<sup>2</sup> e a Escola de Aprendizes Marinheiro, localizada onde hoje se encontra o bairro de Manaíra, confirmando, dessa maneira, a hipótese de que o processo de construção do espaço urbano no litoral pessoense tomou a direção norte, desde os primeiros momentos de sua ocupação. No tocante a esse crescimento, o autor comenta: *“A cidade de então, pequena e pobre, ia crescendo pouco a pouco, nas suas diversas atividades. A necessidade já palpitante de um transporte urbano às margens do Atlântico próximo, se fazia sentir”* (Ibid., p.189).

É interessante também colocar que, do surgimento dos bondes de tração animal em 1895, para a instalação de bondes elétricos na cidade da Paraíba em 1914, decorreram dezenove anos. A cidade então foi contemplada com um serviço de transporte público mais moderno.

Pode-se afirmar, de acordo com o exposto, que Tambaú só começa a ser freqüentado pela sociedade da Paraíba com a chegada dos bondes. As praias de veraneio dessa sociedade estavam em Cabedelo, na época, um pequeno povoado pertencente a João Pessoa. Ponta de Matos, Camboinha, Poço e Formosa eram as praias mais procuradas para fins de lazer e de veraneio desde os finais do século XIX aos primórdios do século XX. O deslocamento das pessoas que vinham veraneiar em Cabedelo era realizado por meio do trem.

Segundo Rodriguez (1994), dois eventos podem justificar as mudanças desse itinerário. Um seria a questão da erosão marinha, que no final do século XIX, destruiu ruas e casas de veraneio no povoado de Cabedelo. As pessoas amedrontadas por esse processo foram, pouco a pouco, deixando essas praias. Uma outra razão foi a implantação do sistema de bondes que facilitou os deslocamentos dos moradores da cidade da Paraíba até a Praia de Tambaú, bem como o aterramento de lagoas, “maceiós” e outros ambientes lacustres que abrigavam grandes focos do mosquito transmissor da malária, e por consequência, afastavam as pessoas desta praia. Com isso o movimento de veranistas que se dirigiam a Cabedelo foi gradativamente diminuindo. Nesse sentido, o autor comenta:

---

<sup>2</sup> A denominação “maceió” é utilizada localmente para fazer referência a certos ambientes lacustres que entram em contato com o mar.

Aos primeiros dias do século atual<sup>3</sup>, quando já se fazia notar o veraneio de alta roda, que da cidade de N. S. das Neves se transportava às praias, buscando minorar as noites e os dias de prolongado verão, “Ponta de Mato” alarmou-se com a devastação produzida pelas grandes marés em seu casario (Ibid, p.253).

O estudo do espaço urbano de João Pessoa pode ganhar denominações, que se relacionam tanto a alguns aspectos sócio-econômicos, da cidade, quanto aos elementos que compõem seu substrato físico. Desse modo é que Madruga (1992) divide a cidade em três áreas diferenciadas.

A João Pessoa “tradicional”, correspondendo a área localizada entre as bacias do rio Paraíba e do rio Jaguaribe; a “além Jaguaribe”, para a porção da cidade que ultrapassa esse rio e a “João Pessoa dos Vales e Encostas”, tendo o rio Jaguaribe como destaque por abrigar, nas suas margens, grande número de favelas, como também o uso rural, principalmente de vacarias (MADRUGA, 1992 apud MAIA 2000, p.13).

A área delimitada para o estudo encontra-se localizada na porção denominada por Madruga (1992), “além Jaguaribe”. Já no entender de Maia (2000), este setor corresponde ao que ela denomina de “cidade modernizada” compreendida pela autora como a porção da cidade que recebe incrementos tecnológicos advindos do mundo moderno ou do que as cidades concebem e espelham como modernidade. Numa observação mais atenta, percebe-se que a cidade de João Pessoa cresce espaiada, deixando ao longo desse crescimento “espaços vazios”. No entanto, esse modelo de crescimento não é particular de João Pessoa.

A cidade cresce ultrapassando vale dos rios, expandindo-se em direção ao mar, indo encontrar-se com o então distrito de Tambaú. Já na década de 40, fora aberto um caminho em direção a Tambaú, constituindo em um traçado para a avenida Eptácio Pessoa, que na verdade, vai se transformar em um eixo de expansão da cidade na década de sessenta, quando os bairros adjacentes foram sendo ocupados. Na década de 70, a expansão no sentido leste, é reafirmada com a abertura da avenida José Américo de Almeida (1976), popularmente conhecida como Beira Rio (Maia, op.cit., p.15).

A intensificação dos processos de ocupação e de expansão urbana em João Pessoa foi motivada, pela implantação de políticas públicas. Estas ações, por seu turno, foram incrementadas pelos programas nacionais de desenvolvimento urbano implementados pelo governo federal, que por sua vez alavancou o processo de urbanização no território brasileiro.

---

<sup>3</sup> Se faz oportuno esclarecer que, o autor ao se referir na citação acima, ao “século atual”, está referindo-se ao século XX, época em que editou seu livro.

Os diversos programas de políticas públicas no setor urbano, no tocante a serviços, infraestrutura e habitação criados pelo governo federal, principalmente, no período de ditadura, também vão provocar mudanças substanciais no espaço urbano de João Pessoa como um todo.

A década de 1960 é marcada pelo surgimento de vários órgãos federais destinados ao desenvolvimento de políticas de planejamento e financiamento da habitação para o território nacional, principalmente, durante a gestão dos governos militares, cuja visão integracionista e centralizadora do território fez surgir uma expansão urbana desconexa com a realidade de cada cidade.

Portanto, em uma época denominada por Geraldo Serra (1991) de “*Centralismo Autoritário*”, questionava-se a criação de um banco que viria a solucionar o problema da habitação que se instalava no país. Engenheiros, arquitetos e urbanistas acreditavam que os aspectos técnicos deveriam ser considerados, enquanto que para o governo militar, o problema repousava sobre o financeiro, daí porque, o poder executivo acreditava que a solução estaria na criação de um banco.

Desse modo, de acordo com a lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, o então Presidente da República, Castelo Branco, cria o Banco Nacional de Habitação (BNH). Neste mesmo período, são criadas as COHABS (Companhias de Habitação), sob a tutela dos governos estaduais. Em 1967, fica estabelecido que os recursos para o financiamento da construção de moradias viriam de duas fontes, quais sejam: as cadernetas de poupança e o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço).

Um outro órgão importante para o processo de desenvolvimento urbano é a CEF (Caixa Econômica Federal), que até os dias atuais, vem operando com linhas de créditos para a construção de habitações, muito embora sabendo-se que esse órgão atende, na maioria das vezes, a uma classe de renda intermediária brasileira, deixando de fora a maior parte da população carente.

Voltando a época da criação do BNH, constatamos que a CEF, trabalhava através do FAS (Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social), e o BNH – operava com linhas de créditos e programas. Dentre estes, os mais importantes para as obras urbanas eram o CURA (Comunidade Urbana para a Renovação Acelerada), o FINC (Financiamento para a Urbanização dos Conjuntos Habitacionais) e o FINEC (Financiamento para equipamentos de Conjuntos Habitacionais). Por um determinado período, o BNH operou com uma linha de crédito voltada para a elaboração de planos e projetos, conhecida por FIPLAN (Financiamento de Planos e Projetos). Além da CEF e do BNH, os municípios podiam

também contar com o BNDS (Banco Nacional de Desenvolvimento Social) a fim de aplicar os recursos recebidos em máquinas e equipamentos.

No entanto, é preciso esclarecer que, mesmo tendo lançado no território nacional diversos programas que tinham por objetivo sanar a problemática urbana, principalmente, no tocante a habitação e saneamento básico, há que considerarmos a metodologia e a ideologia em que se deu a criação desses programas, bem como sua implantação nos diversos recantos desse país.

Entretanto, não intentamos afirmar com isso que, não houve momentos que tais programas surtiram efeitos positivos. Todavia, o distanciamento da comunidade, dos prefeitos e dos vereadores na criação destes programas, resultou muitas vezes na inoperância destes, ou seja, o que se propunha nos escritórios do BNH e de outros órgãos não correspondiam à realidade local, mesmo porque, como já colocamos, as autoridades locais e a população não foram efetivamente convidadas a participar.

A visão tecnocrata e autoritária dos militares abolia qualquer tentativa de discussão, mantendo-se a ação por eles imposta. Desse modo, a construção das cidades brasileiras deu-se, segundo Serra (1991), sob a égide de governos militares de características autoritárias e centralizadoras. Os municípios por sua vez, conseguiram apenas linhas de financiamentos. Contudo, não puderam participar da elaboração dos projetos e do planejamento que era imposto pela esfera federal, gerando com isso uma série de distúrbios no espaço urbano das cidades brasileiras.

Apesar de ter sido criado em 1964, apenas em 1972 o BNH começa a atuar na área de desenvolvimento urbano. Destaque pode ser dado para alguns subprogramas, a exemplo do FIDREN (Fundo de Investimento para Drenagem Urbana), órgão destinado ao financiamento da drenagem urbana. Porém, este programa apresentava um sério obstáculo para o ingresso dos municípios, pois estes, tinham que participar com 50% dos recursos como contrapartida do governo municipal. O problema é que grande parte dos municípios brasileiros, sempre enfrentou problemas de recursos financeiros, o que resultou numa exclusão de número considerável de municípios do programa de drenagem urbana.

No tocante à criação de programas de desenvolvimento do espaço urbano brasileiro, surge no final da década de 70, mais precisamente em 1979, a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), definida pela Resolução nº 003, de 11 de setembro de 1979 do Ministério do Interior. Entretanto, o que observamos, de acordo com as colocações de Serra (1991), é que essa política surge permeada de vários questionamentos sobre sua

própria existência, principalmente no que diz respeito a sua área de atuação. Assim, esse programa deveria contemplar quais setores do espaço urbano? O intra-urbano ou interurbano?

Decorridas as diversas discussões a respeito da criação desse órgão e de seus objetivos, ficou definido que este se voltaria para:

- Melhoria da qualidade de vida urbana;
- Melhor distribuição espacial da população e das atividades produtivas;
- Reestruturação de um sistema de cidades harmonizado com as diretrizes e prioridades setoriais e regionais (SERRA, op.cit., p.83).

No entanto, as prerrogativas que justificaram a criação dos órgãos de desenvolvimento urbano nesse país não se efetivaram. A produção do espaço urbano brasileiro e a criação de cidades sempre estiveram atreladas às estruturas de poder de uma determinada classe. Neste país, dada a altíssima concentração de renda, - fato historicamente comprovado, - as elites dominantes detém o comando e a organização espacial em grande parte do território brasileiro.

Portanto, desde os primeiros momentos da construção e da expansão do espaço urbano em nosso território, a concepção de cidade enquanto mercadoria, ou produto já estava efetivada. Ela foi apenas sendo incrementada ao longo das décadas do século passado (XX), ganhando velocidade surpreendente no final do mesmo e início deste, quando a mercadoria ganhou primazia e importância. Ao invés do cidadão, o produto. Este é o pensamento que rege a organização da cidade capitalista hoje.

A PNDU contemplava essencialmente as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Notamos, porém que, devido a sua magnitude, o projeto tornou-se difícil de ser executado, visto que seus objetivos eram gigantescos e necessitavam ser repensados para não se tornar objeto de especulação, transformando-se em uma falácia. Nesse sentido, buscando uma forma de amenizar a concentração de atividades econômicas em uma determinada área do território nacional, detalhou-se os objetivos e as ações do programa, dividindo as categorias espaciais em: “áreas de descompressão”, “áreas de dinamização”, “áreas de expansão controlada”, e “áreas com funções especiais” (SERRA, op.cit., p.84).

Já para uma melhor aplicação, o programa foi compartimentado em Centros Metropolitanos, Centros de Porte Médio e Centros de Pequeno Porte. Para os Centros de Porte Médio, que contempla cidades como João Pessoa, foi proposto o Programa de Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM). *Este programa estabelecia uma correlação entre aglomeração e desenvolvimento, bem como entendia que havia uma possibilidade de concentrar investimentos federais em determinados pontos do espaço* (Ibid., p.88).

Por seu turno, o referido programa de cidades médias estava apoiado na teoria dos pólos de crescimento. No caso em tela, este crescimento estava voltado para o âmbito regional. Sobre esse aspecto, Pontes (2001) relata:

Do ponto de vista técnico, o Programa tinha seu fundamento na teoria de pólos de crescimento regionais [...] A teoria dos pólos, abrangendo a análise de complexos industriais e atentando para o fenômeno do crescimento econômico, facultou uma abertura analítica quanto às preocupações da teoria clássica com interesse na firma. Dessa forma, o Programa visava ao estabelecimento de pólos regionais cujo desenvolvimento favoreceria a desconcentração econômica e populacional (PONTES, 2001, p.594-595).

Esse pensamento que regia o programa, contribuiu incisivamente para o processo de segregação espacial na cidade, uma vez que, afirmava textualmente privilegiar alguns pontos isolados do território nacional, deixando de fora outras áreas que em última instância não interessavam de imediato ao capital imobiliário. Nesse contexto, o processo de exclusão nas cidades brasileiras foi aprofundado no momento em que se tem um aumento significativo das periferias urbanas nas cidades.

Este problema arrasta-se por décadas e o crescimento acelerado das periferias, fruto de uma política de urbanização excludente, não incorpora as populações mais pobres, mostrando seu lado mais nefasto, através das várias formas de violência que a cidade enfrenta cotidianamente. Nem de longe as políticas governamentais acompanham esse crescimento.

Ao que parece, o Estado brasileiro, não tem demonstrado, ao longo do tempo, interesse em solucionar tais problemas sociais. Ao contrário, prefere dirigir suas ações para o crescimento econômico do país. Por outro lado, crescem assustadoramente os níveis de miséria social, disseminando-se em vários pontos do território nacional. Assim, observamos que, o pensamento incluso nesses projetos tem contribuído para aprofundar as diferenças e desigualdades regionais no território brasileiro.

O método de trabalho, criado através do Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio, pretendia concentrar investimentos e ações nas cidades que se colocava nesse estágio, fazendo com que estas cidades atingissem um certo nível de desenvolvimento em infra-estrutura urbana. Sendo assim, as cidades foram divididas em dois grupos, quais sejam: centros com função de desconcentração, que se achavam localizados nas proximidades das metrópoles nacionais, como Rio de Janeiro e São Paulo, e centros com função de dinamização, no qual está inserida a cidade de João Pessoa.

Todavia, sabemos que houve alguns critérios para a seleção das cidades que seriam contempladas pelo programa, os quais foram divididos em: espaciais e intra-urbanos. Muitas foram as críticas em relação ao programa, uma vez que a mesma problemática se repetia, na medida em que não havia participação popular. Mais uma vez, a visão tecno-burocrata dos agentes empreendedores predominou, deixando de fora muitos municípios e com eles uma população quase sempre desassistida.

Em João Pessoa, além do programa do governo federal que contemplava as capitais e cidades médias, tivemos também as ações do Projeto CURA. Este projeto foi criado pelo Conselho de Administração do Banco Nacional de Habitação (CABNH) em 30 de março de 1973. O CURA (Comunidade Urbana para Renovação Acelerada) era um projeto que tinha por objetivo preencher os vazios deixados no espaço urbano, bem como dotar este espaço de infra-estruturas, no tocante a equipamentos sociais urbanos. As causas que levaram à criação do Projeto são apontadas por Serra (1991 p.105)

- a) O crescimento urbano brasileiro é desordenado;
- b) Os loteamentos, em geral, não obedecem às especificações satisfatórias;
- c) Os padrões de infra-estrutura urbana e comunitária desses loteamentos não são bons;
- d) A insuficiência de áreas urbanizadas propicia o encarecimento do lote urbano;
- e) Existe retenção especulativa de vazios urbanos, os quais se beneficiam quando da realização de obras públicas;
- f) Não é racional deixar recursos sociais coletivos sem uso.

Como podemos ver, a problemática que justificou a criação do CURA, tem origem na falta de ordenamento do crescimento das cidades brasileiras. Como resultado dessa “desordem” no espaço urbano, muitos problemas começaram a surgir, instalando uma crise sócio-espacial na cidade. O aumento do número de loteamentos de baixo padrão técnico é um exemplo.

Nesse sentido, o Projeto CURA, em João Pessoa, bem como outras políticas públicas a nível federal, efetivadas principalmente por programas como PNDU, SFH e mais, as cooperativas habitacionais dos estados trouxeram significativas mudanças no espaço urbano dessa cidade, proporcionando uma ampliação de sua malha urbana.

De acordo com Maia (2000), as primeiras intervenções se fizeram sentir, principalmente, no início dos anos 60 com a implantação do Anel Rodoviário<sup>4</sup> do Distrito

---

<sup>4</sup> O referido Anel Rodoviário estabelece o cruzamento das BR(s) Federais – 101 e 230. A BR- 101 Norte liga João Pessoa a Natal, e a 101 Sul, liga João Pessoa a Recife. A BR-230, faz a ligação da capital paraibana com o interior do estado. Recentemente, em virtude do intenso fluxo de veículos que passou a se verificar nesta área, os

Industrial e do Campus Universitário da Universidade Federal da Paraíba. Estas, foram de suma importância para o crescimento urbano de João Pessoa, uma vez que trouxeram consigo um novo dinamismo para o seu crescimento. Com estas intervenções, a cidade passou a apresentar novas direções em seu movimento de expansão urbana.

#### A implantação do Anel Rodoviário teve

O papel de imprimir maior fluidez ao tráfego que vinha se tornando cada vez mais intenso nas ligações com o interior do estado e com as demais capitais da região, além de possibilitar uma alternativa rodoviária ao escoamento de mercadorias do Porto de Cabedelo, que até então se dava apenas pela via ferroviária (LAVIERI & LAVIERI, 1992, p.10 apud MAIA, 2000, p. 15).

Assim como o Anel Rodoviário, a instalação do Distrito Industrial e do Campus da Universidade Federal da Paraíba propiciaram “*a expansão da cidade na direção sul (cujo maior índice de crescimento deu-se nas décadas de 70 e 80), desencadeando o processo que culminou no surgimento do que chamamos de “cidade dos conjuntos habitacionais”*” [...] (MAIA, 2000, p.16).

Contudo, é principalmente no surgimento dos conjuntos habitacionais, que se expressa com mais intensidade as políticas públicas urbanas na cidade de João Pessoa. Portanto, do final da década de 1960 até a primeira metade da década de 1990, tivemos aproximadamente a construção de 10 conjuntos habitacionais. A esse respeito, Maia (2000) escreveu:

A partir do final da década de 60, tem-se início a construção da *cidade dos conjuntos habitacionais* que integra o conjunto da *cidade modernizada*. Iniciando com a construção do Conjunto Castelo Branco (três etapas: 1969, 1970 e 1974), nas proximidades do vale do Jaguaribe e ao lado do campus universitário, seguido pelo Conjunto dos Bancários (1980), limitando-se com o rio Timbó, o Conjunto Mangabeira<sup>6</sup> margeando o rio Laranjeiras, e por fim, mais aos sul, o Conjunto Valentina de Figueiredo (1985), transpondo o rio Cuia. Na porção sul-sudoeste, vários outros conjuntos foram construídos como o Costa e Silva (1971), Ernani Sátyro (1977), José Américo (1978), Ernesto Geisel (1978), Cristo Redentor (1981) e Bairro das Indústrias (1983). No período de 1970 a 1983, foram construídos um total de 15.632 domicílios financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH) [...] (Ibid., p. 16).

---

governos federal e estadual construíram um viaduto na área denominada três lagoas, possibilitando uma ampliação na capacidade do tráfego de veículos.

<sup>5</sup> Essa denominação “cidade dos conjuntos habitacionais” é utilizada por Lavieri & Lavieri (1992) para demonstrar a porção da cidade que abriga um grande número de conjuntos habitacionais.

<sup>6</sup> O Conjunto Habitacional Mangabeira foi construído em 8 etapas, abrigando atualmente, segundo o censo demográfico 2000 - IBGE uma população de 67.398 habitantes.



Dessa forma, percebemos, de acordo com a citação de Maia (2000), que grande parte dos conjuntos habitacionais de João Pessoa foram construídos nas décadas de 70 e 80, justamente no período da ditadura militar, daí porque, também constatamos que alguns desses conjuntos recebem a denominação de ex-presidentes do período militar.

Com efeito, observamos que o levantamento das ações implementadas na esfera federal, por meio de políticas públicas, contribuiu para nortear o crescimento desordenado do projeto de ocupação e expansão urbana de João Pessoa o qual, se direcionou para o litoral, área por excelência de investimentos públicos e privados que, por sua vez, impulsiona a valorização do solo urbano em toda a faixa litorânea, criando, desse modo, uma espacialidade segregada.

Ao trabalhar a geografia da cidade de João Pessoa, Maia (2000) põe em pauta as questões do sítio e da situação, os objetos, as funções, bem como a forma e fisionomia que esta vem assumindo. A autora trabalha dessa forma no intuito de apreender as variantes e diversidades da realidade social encontrada na cidade.

No dizer de Maia (2000), é preciso mais que a descrição de sua fisionomia ou de sua materialidade presentes na paisagem, através do construído, para que, dessa forma, possamos compreender as particularidades e diversidades da cidade, manifestas em seu espaço urbano, pois cada cidade resulta em produtos diferenciados. A esse respeito merece o comentário: *A forma e o sítio, por mais que sejam particulares, não explicam per si o que é diferente, o que é singular neste lugar, pois mesmo que a urbanização caminhe para a homogeneização, as cidades resultam em produtos únicos* (Ibid., p.10).

Após o relato de alguns aspectos da formação do espaço urbano de João Pessoa, percebeu-se que a cidade crescia em direção ao mar, o que demandou um tempo considerável. Associado às particularidades que cada cidade abriga, interferindo na forma que o espaço vai sendo montado e projetado, tivemos a influência dos agentes promotores do espaço urbano, como o Estado, principalmente em sua instância federal, e os agentes imobiliários. Toda as ações que foram aqui registradas deram ampla contribuição para o processo de expansão urbana da cidade de João Pessoa.

A próxima etapa mostrará quais foram os primeiros moradores ou freqüentadores do litoral pessoense, seus hábitos, seus desejos e suas aventuras. Sim, porque para sair da cidade da Paraíba e ir até a praia se constituía numa verdadeira aventura.

## 2.2 A INSTALAÇÃO DOS PRIMEIROS MORADORES – USOS E COSTUMES LITORÂNEOS

Os primeiros núcleos populacionais que se instalaram no litoral de João Pessoa ocuparam uma área onde hoje se encontra o bairro de Tambaú. De acordo com Almeida apud Aguiar e Melo (1989), este bairro era dividido em duas partes. Olhando para a direita estava o Cabo Branco e à esquerda, localizava-se o bairro de Santo Antonio. Como já foi dito, a cidade de João Pessoa foi fundada entre o rio Sanhaúa (afluente direito do rio Paraíba) e uma colina próxima a um lugar denominado Varadouro. Foi uma cidade que nasceu de costas para o Atlântico. Seu encontro com o mar só se deu muito tempo depois. De acordo com os documentos históricos, é apenas no final do século XIX e início do século XX, que ocorre a instalação dos primeiros núcleos populacionais junto ao litoral, como mostra a figura 03.



**FIGURA 03** - 1935 Trecho do antigo Tambaú, na confluência com a Avenida Epitácio Pessoa.

**FONTE:** RODRIGUEZ, Walfredo. **2 séculos da cidade.** Passeio retrospectivo. (1870-1930). João Pessoa.

Os primeiros moradores a se instalar nesse espaço foram os pescadores, seguidos dos veranistas (moradores temporários ou sazonais) que, posteriormente, fixaram residência e se tornaram moradores efetivos. A descrição de José Américo de Almeida op.cit., é notória para

obtermos uma idéia da paisagem litorânea que compunha aquele núcleo na primeira metade do século XX.

Segundo Almeida op.cit., a cidade passa a ser considerada marítima a partir da abertura da avenida Eptácio Pessoa na década de 40, demonstrando, também que a instalação de novas vias não só ampliou e diversificou a malha urbana da cidade, como também fez com que esta chegasse até o mar.

João Pessoa tornou-se, com a pavimentação da avenida Eptácio Pessoa, cidade marítima, e o paraibano gosta de mostrar a praia. O primeiro encontro é com o busto de Tamandaré. Isso era apenas solidão e mataria. Servia antigamente, de veraneio, mas às primeiras chuvas, o pessoal desertava enxotado pela malária. Nesse tempo dançava-se “coco”, famílias e mais famílias batendo palmas ao som das marcações. Exibia-se também a nau catarineta<sup>7</sup>, que se conhece ainda (ALMEIDA, 1969 apud AGUIAR e MELO, 1989, p.165).

Num outro momento, Almeida op.cit., descreve de forma poética os encantos e as belezas naturais da praia de Tambaú. Esta descrição nos remete a um tempo não muito distante (década de 1960), na qual predominava uma paisagem marcada por extensos coqueirais bem característicos do litoral paraibano. Percebe-se então que, os moradores possuíam hábitos simples, ou seja, eram muito arraigados à cultura local. Tal fato se expressava em danças típicas litorâneas como a nau catarineta e o coco.

Estamos em TAMBÁÚ,(sic) topônimo que quer dizer: “onde se apanha ostras ou conchas”, a praia de mais luxo e movimento. A enseada é um encanto. O coqueiral intacto compõe a paisagem e as ruas têm outra personalidade. Na avenida Cabo Branco, as casas são esparsas e os ventos mais contidos(...). Ali está o Cabo Branco, com sua piástica monumental, prolongando-se por mais de uma milha e sofrendo um contínuo desgaste, pela erosão das ondas e dos ventos (Ibid., p.165).

Mas, por outro lado, vemos também que Tambaú era um lugar insalubre, ou seja, não oferecia boas condições de saúde pública. Esta área, pela sua natureza topográfica e morfogenética, era constituída de lagoas, “macéios” e outros ambientes lacustres que, em épocas de chuvas se transformavam em grandes criadouros para os mosquitos transmissores da malária. Os registros mostram também que, a cólera assolou Tambaú no início do século XX.

---

<sup>7</sup> “A Nau Catarineta – ou simplesmente Barca – reproduz, através dos tempos, a história triste de uma embarcação que se perdeu em alto mar “sete anos e um dia” e afinal foi poupada graças à fé na Virgem da Conceição. Romance de origem comprovadamente lusitana, a Nau Catarineta condensa um drama de extraordinário heroísmo e, ao mesmo tempo, de profunda religiosidade” (SOBRINHO, 19?, p. 89).

Outros relatos dão conta de uma epidemia que ceifou a vida de muitas pessoas, o que concorreu para o fechamento da Escola de Aprendizes Marinheiro, bem como para o deslocamento da sociedade que veraneava nas praias do povoado de Cabedelo, a exemplo de Ponta de Matos e Formosa. Estas eram consideradas as melhores praias e as preferidas pela sociedade da cidade da Paraíba. “Viajei numa maxambomba<sup>8</sup> que ia para Tambaú. Tinha uns sete anos e estava com meu pai. Mas a praia melhor e mais freqüentada era Ponta de Matos, nos anos 10 a 20” (GOMES, 1983 apud AGUIAR e MELO, op.cit., p.213).

Com efeito, Tambaú começa a viver seu apogeu após alguns serviços de melhorias e infraestrutura tais como: a instalação da ferrovia Tambaú e a ampliação dos trilhos, fato que resultou no aterramento de vários ambientes lacustres, que como já foi dito, eram na verdade criadouros de mosquitos. A partir desse momento temos vários relatos de autores que devotam sua admiração, paixão e sentimentos pelo lugar conhecido como Tambaú.

De diversas formas, vamos encontrar um significativo número de literatos que se debruçaram em demonstrar seu apreço a este lugar que, por sua vez, consideravam inspirador. Isto era possível porque, até o início dos anos de 1970, esta praia abrigava uma paisagem constituída por coqueiros, cajueiros e outras espécies típicas de áreas litorâneas, não possuindo muitas construções. Alguns relatos tratam bem essa questão.

A orla marítima, de belíssimas enseadas, marcou muitos pontos em nossas primeiras impressões. Longas praias em estado quase primitivo, povoadas de coqueiros frutíferos e areias claras onde predominavam casebres de pescadores e rareavam residências de veraneio (CAVALCANTI, 1983 apud AGUIAR e MELO, op.cit., p.272).

Em um outro relato, Duarte, (1983) apud Aguiar e Melo, op.cit., descreve:

No tempo em que Tambaú exercia uma atração misteriosa para a juventude pelo seu isolamento da cidade e falta de meios de comunicação, como todos os jovens nós também sentíamos nossa pontinha de mistérios, com sabor de aventuras mais das vezes amorosas. Onde hoje se localiza a praia de Manaíra era, naquelas priscas eras, uma espécie de pueblo abandonado, onde as ruínas da velha Escola de Marinheiros traía os mais recônditos desejos de ser diferente. Os cajueiros abundavam em sua fartura e liberdade absoluta(...) Era um verdadeiro paraíso, sem qualquer intervenção de possíveis proprietários ou mesmo do Governo(...) Da antiga empresa de luz

---

<sup>8</sup> De acordo com do dicionário brasileiro globo, esse foi um tipo de transporte utilizado no sul do país, especialmente na cidade de Porto Alegre, que se caracterizava por ser pesado e movido a vapor, podendo ser considerado, também, um carro de estrada de ferro. Interessante colocar que outros autores também fazem a citação desse veículo que trafegava na cidade da Paraíba no início do século XX, ligando a cidade à praia de Tambaú. (Fernandes, Luft e Guimarães, 1991)

da Cruz do Peixe até a praia, raramente se via uma casa. Era um deserto absoluto. A natureza era plena (Ibid., p.245).

Diante do que foi exposto, ir a Tambaú traduzia-se numa verdadeira aventura empreendida, principalmente, pelos jovens da época. O autor conta com ar saudosista o percurso que fazia da cidade até a praia, mostrando, ainda, outras façanhas e desejos que a praia despertava nos mais jovens.

Dessa forma, nos poemas, sonetos e canções dedicados a Tambaú, estão expressos também o prazer de estar e de pertencer. Era o lugar dos que queriam viver uma outra vida. Os escritores e intelectuais da época faziam uso de sua paisagem inspiradora e de sua tranqüilidade contagiante. *“Foram surgindo assim alguns divertimentos, como a nau catarineta, os cocos praieiros etc. Por esse tempo os jovens poetas começaram a se enfeitiçar por Tambaú escrevendo sonetos e poemas laudatórios e até esboços de romances(...)”* (DUARTE, 1983 apud AGUIAR e MELO, op.cit., p.246).

Além das danças típicas destas áreas litorâneas, tinha-se também o hábito do banho de mar. Este se fazia por recomendações médicas, pois se acreditava que a concentração de iodo das águas marinhas tinha um poder curador para muitas doenças.

Comprovamos através de vários relatos que, há indícios de formação de núcleos urbanos no litoral de João Pessoa desde o século XX. Com a instalação das linhas de bondes, ligando a cidade à praia de Tambaú, o fluxo de pessoas começa a ficar mais intenso, o que nos leva a crer ter contribuído para a instalação das primeiras unidades habitacionais voltadas ao veraneio da sociedade da Paraíba.

Vimos também que, até os anos 60 do século passado, chegar à praia de Tambaú traduzia-se como uma verdadeira aventura para os moradores da época, principalmente os mais jovens, que optavam por fazer o trajeto a pé, partindo da cidade até a praia. Esta expressão “da cidade até a praia”, significava que Tambaú era um outro lugar. A cidade não chegara definitivamente, ou não incorporara sua faixa litorânea, fato esse que só vai se consolidar nos anos 70. Daí porque no seu relato, o escritor e político José Américo (1969) afirmara que *“João Pessoa não era uma cidade marítima”*.

### 2.3 A CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO URBANO LITORÂNEO

No Brasil, e particularmente na região Nordeste, o processo de ocupação das áreas litorâneas está praticamente consolidado, uma vez que restam poucas áreas a serem definitivamente ocupadas. Esse modelo de ocupação concentrado nas bordas litorâneas do território nacional está intrinsecamente relacionado à própria história de conquista e formação do território brasileiro, que se sabe, ter-se iniciado a partir do litoral, e só posteriormente, ter adentrado no interior do país, salvo pouquíssimas exceções. No entanto, vimos anteriormente que João Pessoa, mesmo estando próxima ao mar não era uma cidade litorânea, uma vez que, só veio incorporar a faixa litorânea ao seu tecido urbano depois de alguns séculos de sua fundação.

Numa tentativa de avaliar e analisar a pressão humana sobre os espaços litorâneos, Antonio Carlos Robert de Moraes, em seu livro “Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil”, aponta uma série de dados que nos informa sobre a estrutura que foi montada ao longo do litoral brasileiro, trazendo à tona um quadro sócio-ambiental preocupante, resultante da instalação dos assentamentos humanos ocorridos de forma desordenada.

Conforme Moraes (1999), a consolidação da economia centrada na indústria traz consigo mudanças substanciais na ocupação das faixas litorâneas, pois, juntamente com a implantação de unidades produtivas veio também um intenso crescimento urbano alimentado principalmente pelos fluxos migratórios. Esta análise é reafirmada em Becker (1968), no momento em que a autora, estudando os fluxos migratórios no Brasil da década de 50 e suas conseqüências para o crescimento de uma população urbana entre 1940 e 1960, acentua: “*são principalmente as capitais litorâneas que recebem maior contingente da população*” (BECKER, 1968, p. 106 apud MAIA, 2000, p.23).

Os contingentes populacionais que se dirigiam às cidades, suscitaram também o surgimento de uma rede de serviços para atender às necessidades da população que ali chegava, acarretando desse modo significativas mudanças espaciais. Porém, o acelerado crescimento urbano, motivado pelos fortes fluxos migratórios, não era acompanhado igualmente pela implantação de uma crescente rede de infra-estrutura urbana que as cidades necessitavam para atender toda a demanda populacional gerando, dessa maneira, graves transtornos nos espaços intra e interurbano, acompanhado também de conflitos sociais intensos.

Começava então a se construir uma nova paisagem que já surgia conflitante com o aparecimento de uma periferia decadente ao longo dos espaços litorâneos brasileiros. As aglomerações sub-normais<sup>9</sup>, compõem esse quadro, passando a ser um aspecto indesejável na paisagem urbana, tanto para o morador local, quanto para o visitante. Na área litorânea de João Pessoa, bem como em outras capitais litorâneas do Brasil, pode-se perceber claramente estas contradições.

No entanto, ao lado dessa problemática, surgem nas cidades litorâneas imensos paredões de concreto e aço margeando a orla marítima, trazendo consigo uma gama de problemas para o lugar litorâneo, aspecto também não menos indesejável aos olhos de alguns atores sociais.

Aqui, temos também o surgimento de uma relação conflituosa. Pois, se para alguns (empreendedores), isso significa desenvolvimento para a cidade, para outros atores, esta questão se configura como implantação de uma série de problemas sócio-ambientais que culmina diretamente com o comprometimento da qualidade de vida na cidade.

Estão postos aqui dois segmentos sociais que convivem em espaços seletivamente diferenciados no contexto da cidade. Os que moram nos aglomerados sub-normais (classe<sup>10</sup> de menor poder aquisitivo), e os que ocupam as áreas mais valorizadas da cidade (classe de renda mais elevada).

A questão é que, na maioria das vezes, a problemática que conduziu parte da população às áreas periféricas da cidade não são postas em evidência, levando as classes sociais de maior poder econômico a “olhar” as populações de baixa renda como se fossem responsáveis por essa situação, gerando um clima de indiferença e desconfiança entre as partes.

Neste momento, nos deteremos especificamente a abordar a construção e organização do espaço urbano litorâneo de João Pessoa, suas particularidades e similaridades em relação ao conjunto do território brasileiro. Para tanto, entende-se também ser necessário a realização de uma abordagem da problemática que se instalou nos espaços litorâneos brasileiros e seus rebatimentos na área litorânea de João Pessoa.

Os estudos de geografia urbana têm demonstrado que a produção de um espaço dá-se sempre pela sociedade, que por sua vez, desencadeia relações de produção e reprodução.

---

<sup>9</sup> Aglomerados subnormais é um termo adotado pelo IBGE, para designar domicílios que não possuam arruamentos, que sejam construções desordenadas e que as pessoas não possuam títulos de posse. É condição para receber a denominação de aglomerados subnormais que a área abrigue 51 domicílios.

<sup>10</sup> Numa concepção marxista, classes sociais são grupos antagônicos em que um se apropria do trabalho do outro por causa do lugar diferente que ocupam na estrutura econômica de um modo de produção determinado. (cf. Harnerck em: “Os conceitos elementares do materialismo histórico”. Global, 1971: p.157)

Nesse sentido, o conteúdo espacial, bem como a sua própria existência, depende da sociedade em seu movimento dialético, e ao modo de produção a que está vinculada. O espaço, contém vida, portanto, movimento.

No caso de João Pessoa, o processo de construção de um espaço urbano, próximo ao litoral, pode ser também apreendido a partir do momento em que ela ultrapassa, ou em que há a saturação dos dois pólos nos quais a cidade estava limitada, ou seja, cidade baixa e cidade alta, compreendendo seu centro histórico. Esta porção recebe também a denominação de *cidade histórica ou tradicional*. É interessante salientar que até os dias atuais, os termos cidade baixa e cidade alta são igualmente utilizados pela população. Essa denominação está relacionada à natureza topográfica e morfogenética da cidade.

Como dissemos, anteriormente, a área delimitada para o presente estudo compreende a faixa litorânea do município de João Pessoa<sup>11</sup>, que vai do bairro do Cabo Branco até o bairro do Bessa, bem como a porção sul do município de Cabedelo, mais precisamente o bairro de Intermares. Esse feito é justificado no momento em que entendemos o surgimento de Intermares como resultado do crescimento de João Pessoa para além dos limites municipais, o que faz de Intermares uma extensão do crescimento de João Pessoa no setor norte da costa.

Neste setor, encontram-se localizados, os bairros que compreendem a pesquisa. De acordo com a geomorfologia litorânea as praias de Tambaú, Manaíra, Bessa e Intermares encontram-se situadas em áreas de enseadas. Os bairros de Cabo Branco e Tambaú estão assentados em parte na planície litorânea e nos baixos planaltos costeiros. Já os bairros de Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclub, Bessa e Intermares, estão situados totalmente na área de restinga que segue em direção a Cabedelo. Ao que parece, a própria topografia plana, típica de restingas, facilitou a expansão urbana para o sentido norte do litoral pessoense.

Conjuntamente, a área escolhida e delimitada para o desenvolvimento desse estudo, reúne, por assim dizer, o lugar de mais intensa ocupação urbana, não apenas do município de João Pessoa, mas de todo estado da Paraíba. Daí ser, também, a que mais tem sofrido intervenções na paisagem, demonstrando sua força para atrair investimentos por parte da indústria construção civil/mercado imobiliário, bem como pela atividade turística. O foco principal desses investimentos ocorre principalmente de Tambaú a Intermares.

No caso de Intermares, é interessante observar, que ele já surgiu como um bairro essencialmente vertical, pois o número de unidades multifamiliares desde as primeiras

---

<sup>11</sup> O município de João Pessoa possui uma superfície de 210 km<sup>2</sup>. Encontra-se localizada na mesorregião da mata paraibana, e na microrregião de João Pessoa, que é composta por João Pessoa, Santa Rita, Bayeux, Cabedelo, Conde e Lucena, também denominada grande João Pessoa. De acordo com o censo do IBGE/2000, João Pessoa possui uma população de 594.922 habitantes.



construções já superava o das unidades unifamiliares, fazendo com que a verticalidade imperasse na sua paisagem urbana, fazendo-o parecer uma outra cidade, dentro do município de Cabedelo, aproximando-o cada vez mais de João Pessoa, em suas diversas características.

É principalmente nos bairros de Tambaú, Manaíra, e mais recentemente, Jardim Oceania, Aeroclube e Bessa (área de estudo) que têm surgido construções residenciais horizontais e verticais (nos últimos anos, esta última, tem caracterizado mais a paisagem, assumindo assim um aspecto mais vertical), unidades comerciais (*shoppings-centers*, hipermercados, supermercados e outros), unidades de serviços de saúde (clínicas, consultórios médicos e odontológicos, laboratórios de análises médicas) e outras unidades de serviços (escritórios, construtoras, e shoppings empresariais) e finalmente alguns equipamentos urbano-turísticos que mostra, tanto uma diversidade, quanto uma intensidade da reprodução espacial urbana nesse setor litorâneo de João Pessoa (ver Mapa 01 na página 19).

A indústria da construção civil<sup>12</sup>, juntamente com o mercado imobiliário, vêm patrocinando uma verdadeira “onda” de ocupação acelerada, sendo os principais responsáveis pelas transformações observadas nesta área.

Mesmo sendo composta por bairros, cuja espacialidade urbana é constituída por uma população de maior poder aquisitivo da cidade, é possível observar diferenças marcantes entre as camadas sociais que ocupam este espaço. Enquanto as classes sociais mais favorecidas ocupam as áreas mais estruturadas e por isso mesmo mais valorizadas, marcando a paisagem com habitações horizontais e verticais de elevado padrão, bem como grandes equipamentos urbanos, as populações de menor poder aquisitivo habitam basicamente as encostas (falésias) e os vales dos rios. No litoral de João Pessoa, as habitações de baixo padrão encontram-se mais ou menos obscurecidas na paisagem litorânea, uma vez que se localizam nos vales dos rios, entre as falésias e os edifícios.

Como pudemos observar, é principalmente no litoral norte de João Pessoa, que a problemática urbana encontra-se mais latente, até porque foi essa direção que a ocupação e a expansão urbana tomaram.

O nível de ocupação e a celeridade em que se percebe a expansão urbana do litoral norte pessoense, seus rebatimentos sobre a vida das pessoas e a qualidade deste lugar, uma

---

<sup>12</sup> Magnus Amaral da Costa (2000) considera que: “As empresas de engenharia e construção civil executam obras para terceiros ou sob administração ou sob a empreitada. Enquanto que a atividade imobiliária compreende o desmembramento de terrenos, loteamento, incorporação de imóveis, construção própria ou em condomínio, locação de imóveis próprios ou de terceiros e administração de Centros Comerciais, Shoppings-Centers e Condomínios Residenciais” (COSTA, 2000, p.13 e 32).

vez que o mesmo tem recebido uma massa populacional significativa, têm nos preocupado. Essas constatações e as muitas interrogações que se apresentam, levaram-nos a desenvolver um estudo do processo de reprodução do espaço urbano de João Pessoa no eixo litorâneo que compreende a pesquisa.

É preocupação desse estudo evidenciar a problemática instalada nesse setor da cidade a partir da ocupação e do processo acelerado de expansão urbana que a cidade assumiu nessas duas últimas décadas, bem como as contradições encontradas na área.

Desse modo, observamos que ao lado da instalação de objetos no espaço urbano, associados à modernidade, temos a implantação de uma crescente periferação urbana nesta área, acentuando ainda mais a problemática relacionada às questões ambientais, como por exemplo, a poluição dos rios e praias deste setor.

A década de 1950 é importante para o processo de expansão urbana no litoral de João Pessoa, quando registramos a criação dos primeiros loteamentos e posteriormente dos primeiros conjuntos habitacionais, bem como a abertura de novas vias sempre tomando a direção norte do litoral pessoense. Desse modo, temos a construção do conjunto habitacional Manaíra e o surgimento de loteamentos nas proximidades de Tambaú, intensificando a ocupação da orla marítima no sentido norte.

Nesta direção, temos o surgimento do bairro do Bessa<sup>13</sup>, localizado na praia homônima, ao norte de Manaíra. Ainda na década de 1950, mais precisamente em 1954, dá-se a criação dos primeiros loteamentos que compreendem hoje o Bessa. Nessa época foram lançados os loteamentos Oceania e, posteriormente, o Jardim América, dando início à ocupação definitiva da orla marítima norte de João Pessoa.

Dessa forma, após a ocupação quase que total do Bessa, iniciado na década de 80, e incrementado na década de 90, assistimos o lançamento em 1982 do loteamento Intermares, já no município de Cabedelo. Intermares surgiu no “boom” do crescimento do setor imobiliário e da construção civil em João Pessoa, fazendo com que a cidade ultrapassasse seus limites municipais e adentrasse no município de Cabedelo. Nesse contexto Madruga comenta:

A intensidade na ocupação, aumentou em muito a partir da construção da Via Litorânea, que valorizando os terrenos provocou uma intensidade na porção Norte do município de João Pessoa, já quase praticamente conurbado com Cabedelo, em sua linha de costa, através dos Bairros de Intermares, Poço e Camboinha (MADRUGA, op.cit., p.120).

---

<sup>13</sup>A terra recebeu esse nome em homenagem ao português Antonio Bessa (LEANDRO, 1992: p.32).

A construção de um espaço urbano litorâneo é motivado de maneira geral por uma tendência que, neste país, e especificamente em João Pessoa, passa a se consolidar a partir da década de 70. Reportamo-nos aos desejos de uma parcela da sociedade, cujas características econômicas e sociais, lhes confere poderes de morar junto ao mar. A característica da localização das melhores áreas da cidade, ou do poder de escolha, estão atrelados ao status sócio-econômico de uma dada classe, o que resulta também em uma estratificação social do espaço urbano.

Desse modo, como pudemos constatar, esta área vem recebendo uma série de investimentos por parte do terceiro setor (comércio e serviços), contribuindo significativamente para a ocupação e valorização do litoral de João Pessoa, notadamente, a norte e a leste do município.

Um dos problemas verificados na área de estudo são as altas taxas de densidade urbana. Esta densidade pode ser constatada pelo levantamento realizado junto ao IBGE, Secretaria de Desenvolvimento Urbano de João Pessoa, bem como pelo SEBRAE. Sendo assim, participam da composição dessa densidade, as unidades residenciais, de serviços e de comércios, contribuindo, dessa forma, para a existência de uma concentração urbana no litoral norte de João Pessoa.

Na tabela 01, podemos observar o aumento populacional dos municípios que compõem a microrregião de João Pessoa, bem como, a taxa de crescimento no período 1991/2000. O percentual de crescimento de alguns municípios como Conde que apresentou um índice de 58%, e Cabedelo, 47%, nos chama particular atenção. Podemos depreender que, possivelmente, esse acréscimo significativo se deve em última instância ao crescimento urbano de João Pessoa, que condiciona o crescimento populacional nos municípios do seu entorno.

**TABELA 01**  
População Residente da Microrregião de João Pessoa e Taxa de Crescimento no  
Período 1991 a 2000

Municípios	População		Taxa de crescimento (%)
	1991	2000	1991 - 2000
João Pessoa	497.600	594.922	19,5
Santa Rita	94.412	115.537	22,0
Bayeux	77.325	87.298	14,0
Cabedelo	29.052	42.798	47,4
Conde	10.396	16.416	58,0
Lucena	7.174	9.394	31,0
<b>Total da Microrregião</b>	<b>715.967</b>	<b>866.365</b>	<b>21,0</b>

**FONTE:** IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censos Demográficos de 1991 e 2000

Percebemos que as construções residenciais associadas às atividades de comércio e serviços têm contribuído, significativamente, para a expansão urbana nessa área, comandando, por sua vez, esse processo.

Dessa forma, constatamos também que nos bairros de Manaíra e Tambaú, principalmente, está ocorrendo um acelerado processo de instalação de unidades comerciais e de serviços. As pessoas que residem nestes bairros, tendem a se mudar para outras áreas que não apresentem uma dinâmica urbana tão intensa. Sobre essa problemática Paul Singer (1978, p.28), relata: “*resta referir ainda o fato de que em determinadas condições, empresas e indivíduos disputam áreas idênticas do espaço urbano*”.

Os novos hábitos, valores e costumes vão ganhando materialidade no espaço urbano através dos objetos construídos. Se antes, as residências de alto padrão se restringiam às ruas próximas ao centro da cidade como nas avenidas João Machado, Trincheiras e mais recentemente Epitácio Pessoa, hoje, elas se instalam nesses novos espaços litorâneos. Porém, é preciso colocar que, mesmo as residências de alto padrão têm cedido lugar aos grandes edifícios que neste momento passam a povoar o litoral de João Pessoa, tornando a cidade mais vertical em determinados pontos.

Como foi visto, os programas de urbanização a nível federal estimularam a ocupação e conseqüentemente a construção e expansão de um espaço urbano litorâneo. As mudanças advêm também com a chegada de novos atores que, pouco a pouco, vão se instalando e atribuindo um novo sentido ao lugar. Assim, no caso de João Pessoa, observamos que os primeiros moradores a se instalar nesse espaço foram os pescadores, posteriormente, os veranistas, - moradores temporários ou sazonais, que fixaram residências, tornando-se depois moradores efetivos.

Na atualidade, constata-se na área, a chegada dos investidores, podendo ou não ser moradores. Estes estão inseridos muito mais por conveniência ou por desejo de extrair renda e lucrar com negócios nos mais variados setores, tais como: construção civil, mercado imobiliário, hotéis, bares, restaurantes, casas de diversão e outros, conferindo a suposição de que esta representa, na atualidade, a área mais valorizada da cidade.

Fica claro de acordo com o que foi exposto que, os bairros que compõem o estudo (Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa, e Intermares), foram construídos para atender a uma classe sócio-econômica de médio e alto padrão. Esta ocupação, como dito anteriormente, teve início em Tambaú com a chegada dos bondes em 1907. Já dissemos também que o crescimento mais forte e mais acelerado tomou a direção leste-norte, consolidando-se com o surgimento do bairro de Intermares, localizado no município de Cabedelo.

Entretanto, não podemos deixar de mencionar que, apesar de não estar inserida na área de estudo, a proximidade da BR-230 a área em questão, vem ao longo dos últimos anos, notadamente, às suas margens, apresentando um intenso crescimento no que se refere a comércio e serviços. Esse processo tornou-se mais acelerado em função da duplicação dessa rodovia, que além de servir de acesso às pessoas, também serve de escoamento de produtos do porto de Cabedelo.

O processo de ocupação e expansão urbana observado na faixa litorânea de João Pessoa pode também ser caracterizado por dois momentos. O primeiro, corresponde à visível predominância de construções residenciais horizontais, ou unifamiliares. O segundo, remete-se aos dias atuais, configurando-se pelo predomínio de construções residenciais verticais ou multifamiliares e de unidades de serviços verticais, demonstrando uma mudança no padrão de edificabilidade da cidade, o que desencadeia o processo de verticalização.

É preciso colocar ainda que o artigo 229 da Constituição do Estado da Paraíba, afirma que:

A zona costeira, no território do Estado da Paraíba, é patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, histórico e ecológico, na faixa de quinhentos metros de largura, a partir da preamar de sizígia para o interior do continente, cabendo ao órgão estadual de proteção ao meio ambiente sua defesa e preservação na forma da lei: Os itens “a”, “b” e “c” do § 1º deste mesmo artigo diz ainda: a) nas áreas já urbanizadas ou loteadas, obedecer-se-á um escalonamento de gabaritos a partir de doze metros e noventa centímetros, compreendendo pilotis e três andares, podendo atingir trinta e cinco metros de altura, no limite da faixa mencionada neste artigo; b) nas áreas a serem urbanizadas, a primeira quadra da praia deve distar cento e cinquenta metros da maré de sizígia para o continente, observando o disposto neste artigo; c) constitui

crime de responsabilidade a concessão de licença para a construção ou reforma de prédios na orla marítima, em desacordo com o disposto neste artigo.

Por sua vez, o artigo 175 da lei orgânica do município de João Pessoa, bem como o artigo 25 do Plano Diretor desta cidade, reafirmam o que rege a Constituição Estadual, ao estabelecer critérios disciplinadores para a construção de edifícios na orla marítima da cidade, não permitindo, portanto, a instalação de grandes empreendimentos verticalizados, denominados também “espigões”. A esse respeito vale a citação: *“É preciso acrescentar que João Pessoa é uma cidade baixa por isso ‘espalhada’ ou ‘esparramada’. Só recentemente houve uma difusão do apartamento como o modo mais ‘moderno’, mais seguro de habitar”* (MAIA, op.cit., p. 29).

É notória a contribuição dos meios de transportes como condicionantes para uma ocupação mais acelerada do litoral de João Pessoa. A partir da instalação dos bondes vieram, posteriormente, outros meios de transportes que suscitaram também a abertura de novas artérias transformando-se mais tarde em avenidas e corredores, o que fez aumentar vertiginosamente o fluxo de pessoas às praias.

Com isso, novos hábitos, valores e costumes foram se disseminando e passaram a fazer parte da vida das pessoas. O ato de veranejar, as danças típicas do litoral, o banho de mar, ou mesmo a contemplação da paisagem litorânea foram ganhando adeptos. No segundo momento, pudemos constatar também que a reafirmação da construção de um espaço urbano litorâneo dá-se com a instalação de moradores fixos, bem como, de empresas ligadas a comércio e serviços, resultando na demanda de uma rede de infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos para a área. Este momento será discutido no capítulo a seguir.

### 3 A PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO CONTRADITÓRIA DO ESPAÇO URBANO NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA

*A realidade urbana modifica as relações de produção, sem, aliás, ser suficiente para transformá-las. Ela torna-se força produtiva, como a ciência. O espaço e a política do espaço “exprimem” as relações sociais, mas reagem sobre elas. Na realidade urbana tudo se passa como se tudo o que a compõe pudesse se aproximar, ainda e sempre mais. Assim se concebe o urbano, assim ele é percebido, assim é sonhado confusamente. (LEFEBVRE, 1999)*

#### 3.1 A MONTAGEM DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA URBANA NO LITORAL NORTE DE JOÃO PESSOA

A criação da estrutura fundiária urbana na porção litorânea em estudo, pode ter se iniciado com as primeiras doações de terras (sesmarias) realizadas durante o período imperial. Os historiadores que se debruçaram em estudar a fundação da cidade de João Pessoa comentam em seus trabalhos que as propriedades eram concedidas a grupos de senhores que tivessem títulos de nobreza. Pode-se assim, observar traços da apropriação privada da terra, tendo como monopólio dessa terra, uma elite local.

A título de exemplo podemos citar o bairro do Bessa, cujo nome foi emprestado de um português denominado Antonio Bessa, que recebeu uma sesmaria do imperador Pedro-II. É interessante essa observação que se volta ao tempo, no momento em que se apreende a perpetuação do processo de concentração de terras, nas mãos de um grupo dominante. Este processo atravessou os séculos, vindo a se consolidar no momento atual.

No entanto, sabemos que o processo de doação de terras foi sendo transformado quando esta terra passou a ser vendida, ou seja, comercializada como um produto, um bem. Porém, o que não mudou até os dias atuais é o seu monopólio que se encontra nas mãos de um grupo dominante. Ou seja, o acesso à terra continua sendo dado a algumas frações privilegiadas da sociedade. No caso da cidade nós poderíamos perguntar: quem possui as melhores localizações? Continua sendo aqueles grupos ou camadas de alta renda. Sobre essa questão Arlete Moysés (1994) comenta que:

Até 1822 a distribuição de terras no Brasil era realizada pelo regime de sesmarias. Sem levar em conta a ocupação indígena, após o descobrimento, por *graça* de Deus, as terras passaram a “pertencer” ao monarca, o qual por

este “Direito” fazia concessões de sesmarias (grandes extensões de terras) e doações de datas (lotes menores). Estas formas de atribuir terras, impunha obrigações para quem as recebia e, teoricamente, o não cumprimento de algumas obrigações fazia com que a terra fosse devolvida (devolutas). Em 1822, foram suspensas as concessões reais, e, desta data até 1850, a terra passou a pertencer a quem “quisesse” ocupá-la – melhor seria dizendo, *pudesse ocupar*. Até 1850 a terra não era uma mercadoria, não podia ser comprada ou vendida (RODRIGUES. 1994, p.17).

A estrutura fundiária é um tema bastante polêmico e também complexo. De acordo com Marx (1977), essa questão surge inicialmente no campo, e só posteriormente ela se projeta na cidade com a denominação de urbana. Dessa forma, apesar de guardar estreitas relações, em suas origens, com a questão fundiária que se processa no campo, a estrutura fundiária urbana que é construída na cidade conserva alguns aspectos bastante peculiares.

A estrutura fundiária urbana pode ser entendida como a base que é projetada e montada para receber a implantação de objetos em suas mais variadas formas bem como para fins diversos da sociedade, do capital, e de toda cadeia produtiva. Dessa forma, no processo de produção do espaço urbano, criam-se áreas destinadas à instalação de residências (vertical ou horizontal), comércios, serviços, indústrias etc. Percebe-se então que, tudo o quanto for implantado no solo urbano resulta de interações entre a sociedade, o capital e o trabalho. Sobre essa questão Paul Singer (1978), comenta:

Sendo a cidade uma imensa concentração de gente exercendo as mais diferentes atividades, é lógico que o solo urbano seja disputado por inúmeros usos. Esta disputa se pauta pelas regras do jogo capitalista, que se fundamenta na propriedade privada do solo, a qual – por isso e só por isso – proporciona renda e, em conseqüência é assemelhada ao capital (SINGER, op.cit., p.27).

A terra urbana é, desse modo, criada para atender a fins diferenciados no que diz respeito ao conjunto da sociedade. Porém, devemos enfatizar que esta deveria ser criada, principalmente, para cumprir uma função social. Para o capitalista, no entanto, a finalidade primordial é extrair renda, lucro, mais-valia, contribuindo dessa maneira para a acumulação e concentração de capital. Desde que a terra passou a ter valor de mercado, ou seja, foi transformada em um produto do capital, conseqüentemente, sujeita a leis estabelecidas pelo modo de produção capitalista, os interesses capitalistas se distanciaram da função social<sup>1</sup> que

---

<sup>1</sup> O Estatuto da cidade, lei recentemente aprovada pelo Congresso Nacional, “é encarregada pela Constituição de definir o que significa cumprir a função social da cidade e da propriedade urbana, a nova lei delega esta tarefa aos municípios, oferecendo para as cidades um conjunto inovador de instrumentos de intervenção sobre seus territórios, além de uma nova concepção de planejamento e gestão urbanos” (ROLNIK, 2001, p. 5).



a propriedade urbana deveria ter. A terra, de uma maneira geral, passa a ser vista como uma mercadoria.<sup>2</sup>

Como já foi afirmado anteriormente, a estrutura fundiária nasce no campo e passa a ser também reproduzida na cidade. Contudo, tanto no campo quanto na cidade, quem possui as maiores e melhores porções de terras, sempre são aqueles grupos que estão no nível mais elevado do edifício social, detendo dessa maneira o controle das terras. Configura-se, dessa forma, o seu monopólio.

Portanto, pode-se considerar que, a formação da estrutura fundiária urbana, precisamente das cidades localizadas na periferia do capitalismo, está vinculada a uma série de questões reveladas no espaço urbano. O surgimento de espaços segregados na cidade é um dos muitos problemas que podemos constatar. No caso brasileiro, essa situação é agravada pela altíssima concentração de rendas que já se tornou uma marca característica de nossa sociedade.

No entanto, não é apenas o capital *per se* que constrói as contradições sócio-espaciais. O Estado é também um agente bastante representativo. A situação é agravada quando este deixa de cumprir suas funções sociais, principalmente no que diz respeito á questões primordiais como habitação, trabalho, fornecimento de água tratada, saneamento básico e energia elétrica. É incrível observar que no século atual, e mesmo nas capitais dos estados não tenhamos esses serviços para toda a população. Essa situação também é reproduzida em nossa área de estudo, principalmente no tocante ao sistema de esgotamento sanitário.

No entanto, não podemos deixar de reconhecer, que os promotores imobiliários<sup>3</sup> agindo em conjunto com a elite dominante local, somado ao apoio recebido pelo Estado, criaram uma forma de ampliar e concentrar capitais a partir da venda destes imóveis. Como toda mercadoria tem seu preço, a terra urbana passou a ser considerada um produto de alto custo a partir das novas relações que se estabeleciam entre o capital, o trabalho, e a sociedade.

No caso específico do litoral, considerando a valorização que o próprio capital e a sociedade imprimiram às áreas litorâneas, o preço dos imóveis situados nesta porção da cidade aumentou significativamente, valorizando ainda mais os terrenos localizados não apenas nestas áreas, como também em suas proximidades.

---

<sup>2</sup> Para Marx (1983), “a mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie. A natureza dessas necessidades, se elas se originam do estômago ou da fantasia, não altera nada na coisa. Aqui também não se trata de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se imediatamente, como meio de subsistência, isto é, objeto de consumo, ou se indiretamente, como meio de produção” (MARX, 1983, P. 45).

Desse modo, a atuação dos agentes imobiliários incide no comércio de terras, numa operação que envolve compra, venda e troca de imóveis construídos ou não, pelos mais diferentes produtos. Dessa forma, são comercializados imóveis (lotes), apartamentos, residências unifamiliares, salas comerciais, escritórios, consultórios e outras modalidades de construção que servirão para os mais variados fins.

Por seu turno, o Estado, ao implantar as condições necessárias para o parcelamento das terras transformando-as em quadras e lotes, prepara o “terreno” para a ampliação desenfreada da malha urbana da cidade. No caso da área litorânea de João Pessoa esta ampliação como vimos foi direcionada para o norte do município. A esse respeito Topalov (1979, p.59) escreve:

Das operações imobiliárias pequenas aos grandes empreendimentos seguidas das cidades novas, a reprodutibilidade das condições urbanas de valorização do capital vão se estendendo: constatamos que este processo de socialização capitalista pressupõe a constituição de grupos imobiliários e de sua articulação com a ação do Estado em um “mecanismo único.

O projeto de montagem da estrutura fundiária urbana do litoral norte de João Pessoa vai se configurando com a transformação de antigos sítios ou propriedades rurais em imóveis urbanos. Desse modo, estas propriedades vão sendo distribuídas em parcelas. No caso em estudo, ocorreu sob a forma de loteamentos ou desmembramentos, que também são conhecidos como parcelamentos<sup>4</sup> do solo. Assim, de uma propriedade única, geralmente pertencente a um só proprietário, a terra passa a ser dividida em quadras e lotes, que passarão a ser ocupadas por diferentes pessoas.

---

<sup>3</sup> Na operação de promoção de imóveis estão envolvidas as construtoras, incorporadoras, corretoras de imóveis, e os agentes financeiros que podem ser as instituições bancárias ou grupos de empresários de outros setores produtivos. Por fim, temos a participação do Estado nas ações de implementação de infra-estruturas.

<sup>4</sup> A Lei de urbanização, que também recebe os nomes de Lei de parcelamento do solo, Lei Lehmann ou ainda Lei de Loteamentos, publicada no Diário Oficial da União sob nº 6.766, de 20 de Dezembro de 1979, atribui as seguintes considerações para parcelamento do solo urbano, loteamentos, desmembramentos e lotes. O artigo 2º do capítulo I da referida lei define: “O parcelamento do solo urbano poderá ser feito mediante loteamento ou desmembramento, observadas as disposições desta lei e das legislações estaduais e municipais pertinentes”. Já §1º do artigo 2º relata que: “considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.” Enquanto o §2º do mesmo artigo diz que desmembramento “é a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.” E finalmente o § 4º considera “lote o terreno servido de infra-estrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definido pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe.” Este parágrafo, conforme a lei de urbanização diz que ele foi acrescentado pela lei nº 9.785, de 29/01/1999, no DOU de 01/02/1999. (Texto eletrônico: Lei de urbanização, acessado em 22/08/2001)

Estas áreas, como vimos, eram denominadas inicialmente de propriedades ou sítios, porque na verdade eram grandes porções de terras, que só foram adquirindo aspecto de terra urbana, quando a cidade de João Pessoa foi se expandindo em direção ao leste, ou seja, ao mar, incorporando, portanto, ao seu tecido urbano, aquelas propriedades. Realiza-se, dessa forma, o que se denomina de produção do espaço urbano. Sobre esse aspecto podemos nos apoiar nas palavras de Paul Singer (1978), quando ele afirma: “A *‘produção’ de espaço urbano se dá em geral, pela incorporação à cidade de glebas que antes tinham uso agrícola*” (Ibid., p.23).

Entretanto, no caso da área em estudo, tínhamos a coexistência de duas atividades primárias, talvez, complementares entre si. A pesca – utilizada como meio de manutenção das populações litorâneas (pescadores), e algumas culturas de subsistência, que também serviam para complementar a dieta alimentar dessas populações. A propriedade Tambaú e o sítio Cabo Branco estão nos relatos dos historiadores como áreas que tinham a finalidade agrícola.

No entanto, Lefebvre (1999) lembra que o tecido urbano vai além do construído na cidade. Ou seja, ele alcança o campo através de suas representações. Sobre essa questão o autor comenta:

Estas palavras, “o tecido urbano”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. (Ibid., p. 17)

Nesse contexto, de acordo com as informações colhidas junto ao setor de cadastro imobiliário da Prefeitura Municipal de João Pessoa, bem como nos cartórios Eunápio Torres e Carlos Ulysses nesta cidade, e o cartório Figueiredo Dornelas, em Cabedelo, a base para a produção do espaço urbano litorâneo pessoense, em sua porção norte, era constituída pelas propriedades Enseada do Cabo Branco e Tambaú, e pelos loteamentos São Gonçalo, Pan América, Jardim Oceania I, Jardim Oceania IV Jardim Bessamar, Pontal do Bessa I, Jardim América e mais recentemente Intermares, que tinha a denominação de fazenda Bela Vista, pertencente à família dos Garcia Ximenes.

No quadro 01, organizamos alguns dados, como a localização do loteamento, data em que foi criada a área total com número de quadras e lotes. Desse modo, pudemos observar que as certidões obtidas nos cartórios não trazem todas as informações. Um esforço muito grande foi realizado para obter estes documentos, levando-nos, inclusive, a contratar um advogado

para entrar com mandado de segurança contra o cartório Eunápio Torres, que obstaculou o acesso aos registros desses imóveis.

**QUADRO 01**  
Levantamento da Base Fundiária da Área de Estudo

<b>Loteamento/ Propriedade</b>	<b>Localização</b>	<b>Proprietário</b>	<b>Data do registro em cartório</b>	<b>Área total</b>	<b>Número de lotes e quadras</b>
Propriedade da Povoação de Tambaú	Tambaú	Antonio de Brito Lyra	22/05/1902	--	--
Propriedade Enseada do Cabo Branco	Cabo Branco	Paulo Miranda de Oliveira	02/08/1952	488,11 Ha*	--
Loteamento São Gonçalo	Tambaú	Djair Nóbrega	14/12/1943	--	754 lotes
Loteamento Jardim América	Bessa	Sociedade Imobiliária Jaguaribe Ltda	22/09/1953	156.177,50m <sup>2</sup>	2.064 lotes
Loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa	Bessa	Cândida Gomes da Silva	05/02/1981	123,80 Ha	35 quadras
Loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	Bessa	Albany Gomes Pinheiro e herdeiros	11/12/1989	121,96 Ha	53 quadras e 1.668 lotes
Loteamento Jardim Pan América	Tambaú	Companhia Imobiliária Jaguaribe Ltda	05/07/1958	34.000m <sup>2</sup>	44 quadras e 734 lotes
Loteamento Pontal do Bessa I	Bessa	Alberto Ribeiro Gomes da Silva	08/01/1971	14,80 Ha	13 quadras e 138 lotes
Loteamento Jardim Bessamar	Bessa	Ramos – Empreendimentos imobiliários	10/12/1990	--	--
Loteamento Jardim Oceania I	Bessa	Isidro Gomes da Silva e herdeiros	13/01/1971	--	--
Loteamento Intermares	Intermares	Gladys de Amorim Garcia Ximenes	02/03/1982	136,93	97 quadras e 1.134 lotes

**FONTE:** Certidões de registros de imóveis e memoriais descritivos – cartórios: Eunápio Torres, Carlos Ulysses e Figueiredo Dornelas.

**\*Obs:** A certidão de registro de imóveis da propriedade Enseada do Cabo Branco inclui também a Propriedade Timbó, atribuindo apenas uma área para as duas propriedades.

Desse modo, tivemos acesso a alguns memoriais descritivos dos loteamentos que hoje compreendem os bairros em estudo. Estas informações foram cruciais para o entendimento do processo de produção do espaço urbano. Por exemplo, descobrimos que os loteamentos: Pontal do Bessa I, Jardim Oceania I e IV, pertenciam ao senhor Isidro Gomes da Silva. Este senhor possuía outras porções de terras que se situavam fora dos limites do nosso campo de estudo. Hoje, as áreas que pertenceram à família Gomes correspondem aos bairros do Bessa, Jardim Oceania e Aero clube.

De acordo com o quadro 01 é possível observar que o conjunto da área de estudo é formado por nove loteamentos e duas propriedades. As propriedades mais antigas como a Povoação Tambaú, que data de 1902, e a Enseada do Cabo Branco, não foram transformadas em loteamentos como as demais descritas neste mesmo quadro. Sabemos, no entanto, por meio de um diálogo estabelecido com um antigo funcionário do cartório Carlos Ulysses, que a terra foi vendida pouco a pouco mas não foi registrada enquanto loteamento, no referido cartório.

Ainda de acordo com o quadro 01 (base fundiária), é possível constatar como é recente o processo de produção e reprodução do espaço urbano, essencialmente naquela área que envolve os bairros de Jardim Oceania, Aero clube e Bessa, pois até a década de 1990 ainda estavam criando loteamentos, como o Jardim Bessamar, por exemplo. Sobre essa porção, podemos afirmar que a maioria dos loteamentos foi criada nesses bairros que acabamos de citar.

Todavia, é preciso esclarecer que, se por um lado o surgimento dessa área loteada é recente, sua ocupação vem ocorrendo de forma tão acelerada que já não se encontra com facilidade lotes à venda, isto talvez, seja mais visível no bairro de Intermares, onde foram abertas novas áreas, as quais denominamos de novas frentes de expansão urbana no litoral norte. Esta colocação pode ser comprovada com a figura 04.



**FIGURA 04** – Novas frentes de expansão urbana de Intermares.

**FONTE:** João Manoel, Dezembro de 2002.

Com efeito, vemos que a terra que foi transformada em urbana era monopolizada por algumas famílias tradicionais que faziam parte da elite local. É possível ainda demonstrar, que de acordo com o memorial descritivo do Loteamento Pontal do Bessa – I, juntamente com o Pontal do Bessa II, estes constituíam o lote 13 da antiga propriedade “Boi Só” ou “Ribamar”. Estas, por sua vez, também pertenciam ao Sr. Isidro Gomes.

Todas essas áreas foram sendo transformadas pelos agentes imobiliários, e ao invés da propriedade, sítio ou fazenda, verificou-se o loteamento. O solo passa adquirir características de urbano a partir da infra-estrutura que vai sendo instalada, e também pelos novos usos e valores que vão sendo impressos. Isto ocorre em função da ampliação do território da cidade, que sugere novas áreas para serem construídas, não apenas para as residências, mas também para o comércio, serviços e outras atividades.

Com efeito, a ampliação territorial da cidade ocorre também de forma descontínua. O Estado mais uma vez é o grande parceiro dos proprietários privados da terra. Um bom exemplo é a implantação desses loteamentos que estão em evidência no quadro 01. Foram criados pelos seus proprietários com o aval das Prefeitura Municipais sem o mínimo de infra-estrutura, mas valorizados a partir da instalação dos serviços e dos equipamentos urbanos cobrados a uma camada da população que se dirigia para a área, essencialmente, aquela porção que envolve os bairros setentrionais (Jardim Oceania, Aeroclub, Bessa e Intermares).

Mesmo assim, estes bairros carecem de uma melhor infraestrutura, principalmente, de saneamento básico, calçamento de ruas e drenagem das águas pluviais. Movido por financiamento adquirido através de convênios com a Caixa Econômica Federal e PRODETUR, os governos estaduais e municipais deram início ao programa de implantação dessas infraestruturas.

Nesse processo ocorre uma valorização dos terrenos, que agora contam com esses benefícios, e o que é mais importante, os proprietários desses imóveis não despenderam nem um gasto para isso, gerando dessa maneira uma especulação imobiliária, ou seja, o poder público utilizou recursos que foram pagos em impostos por uma coletividade, mas estes tributos foram destinados apenas a uma parcela da população, que foi desse modo, beneficiada.

Contudo, vale ressaltar que após as mudanças ocorridas na política econômica brasileira, a partir do início da década de 1990, principalmente sob o aspecto do processo de privatização, alguns desses serviços deixaram de ser públicos, como por exemplo: o fornecimento de energia elétrica e o sistema de telecomunicações, os quais passaram a ser controlados por grupos estrangeiros que atuam no mercado mundial. No entanto, há que se considerar que essa orientação de caráter neoliberal constitui uma imposição da atual conjuntura econômica de âmbito global.

Sendo assim, ao invés de encontrar meios para solucionar estas questões, o Estado brasileiro se desobriga de sua função social, aprofundando a problemática aqui discutida. Certamente, esse posicionamento tomado pelo Estado vai se refletir na vida das pessoas e na cidade.

Como vimos, o poder público não implantou de imediato as infra-estruturas necessárias à ampliação dessa parte da cidade. Só depois de ter os equipamentos urbanos e outros objetos já construídos é que a esfera pública começou a instalar a rede de drenagem urbana, de saneamento básico, vias de acesso asfaltadas e iluminação. Mesmo assim, estes bairros cresceram com uma velocidade surpreendente. O que muda com essa infra-estrutura é o índice de ocupação dessas áreas que passa a ser maior. Ou seja, pode-se construir mais numa área menor, sugerindo uma maior densidade urbana. Esta questão é de suma importância uma vez que vai contribuir para o processo de verticalização da cidade.

Isto demonstra que, ao se transformar em terra urbana, as antigas propriedades se sobrevalorizaram, havendo, portanto uma valorização do solo urbano litorâneo. Aqui fica claro a ocorrência de uma especulação imobiliária patrocinada pelos agentes imobiliários e pelos proprietários privados da terra urbana. Indica também que a cidade, na visão do capital

é uma mercadoria bastante disputada e que a melhor parte é “dada”, àqueles que podem pagar caro para obtê-la.

Com efeito, a discussão da estrutura fundiária urbana leva-nos a refletir sobre a questão da renda fundiária. Nesse caso, a leitura e interpretação marxista de teóricos como Christian Topalov (1979) e Jean Lojkine (1979) nos oferece uma análise mais atual das interpretações de Marx no tocante à renda fundiária, em especial da renda fundiária urbana. Trabalharemos também com as discussões elaboradas por Paul Singer (1978). Nesse sentido, estes autores reconhecem três tipos de renda fundiária, quais sejam: a renda diferencial, a renda absoluta e a renda de monopólio. A título de esclarecimento, Lojkine apesar de reconhecer três tipos de renda fundiária, utiliza as denominações: renda diferencial I, renda diferencial II e renda absoluta.

De acordo com Lojkine (1979), a criação de uma renda fundiária urbana está ligada não apenas aos agentes promotores do espaço urbano, como por exemplo: os empresários da construção civil e do mercado imobiliário, mas também aos grupos hegemônicos dos mais variados setores da economia, que passam a exercer a função de agentes financiadores. Nesse contexto, o autor explica: “*O novo proprietário fundiário do estágio monopolista é o empresário financiado pelos grandes grupos monopolistas –, que utiliza o espaço urbano como uma fonte de sobrelucro*” (Ibid., p.89-90).

Ainda sobre esse aspecto este autor reforça a afirmativa quando diz:

Restam, pois os casos onde as relações entre proprietário fundiário e construtora vinculam-se com os agentes que não pertencem à esfera do capital produtivo, mas à esfera da circulação do capital – centros de distribuição comercial, estabelecimentos financeiros, escritórios, sedes centrais de empresas não diretamente ligadas à produção industrial, administrações públicas... (Ibid., p. 84).

De acordo com Jean Lojkine (1979), para existir uma renda fundiária é preciso duas condições: A primeira condição diz que a composição do capital investido deve ser menor do que a média social do capital. Em outras palavras, o valor despendido para a produção deve ser inferior ao valor dos produtos obtidos. Mas o autor adverte: *Esta condição não é no entanto suficiente: “Ela não impede que o sobrelucro seja eliminado pelo livre jogo da concorrência isto é, da livre circulação de capital entre esferas econômicas”* (Ibid., p. 81).

A segunda condição, que seria aquela que definiria com mais firmeza a existência dessa renda fundiária é atribuída ao que o autor denomina de obstáculo, entendido aqui como a monopolização da propriedade privada da terra por um determinado grupo social. É preciso



esclarecer que, de acordo com reflexão de Lojkin (1979) estas condições estão em suas origens no setor de terras agrícolas, mas que transcendem para o âmbito do solo urbano, com algumas variações.

Nesse contexto, trazendo essa discussão para a especificidade dessa investigação científica, entendemos que a renda fundiária urbana existe, embora se deva considerar suas particularidades e mutações que a distanciam de uma terra agrícola. Sobre esse tema o autor pergunta se de fato existe uma renda fundiária urbana:

- a) A renda fundiária urbana existe no nível da construção civil (de imóveis) em terrenos com este fim[...].
- b) A renda fundiária urbana existe, mas sob uma forma desvirtuada pouco importante, na relação entre proprietário de imóveis residenciais e seus ocupantes não capitalistas (locatários ou co-proprietários submetidos ao aluguel-venda) (Ibid., p.82).

Ao nosso ver, é bastante oportuna a reflexão deste autor, no momento em que ele coloca de forma transparente que a renda fundiária urbana passa a existir de fato na construção civil de imóveis e nas relações constituídas entre o proprietário privado desses imóveis e outros setores da cadeia produtiva, envolvendo agentes que não estão ligados diretamente ao mercado de imóveis, mas que dão suporte a estes.

Com efeito, percebemos também que alguns aspectos inerentes aos imóveis como, por exemplo: a localização, a escassez, os custos de transportes, infra-estrutura e outros, possuem uma clara influência na composição do valor da renda fundiária urbana.

No tocante ao litoral norte de João Pessoa, a localização e a escassez são dois elementos importantes na contribuição da elevação do preço do solo urbano, como também dos imóveis construídos. Já dissemos anteriormente que a terra urbana litorânea vem se tornando cada vez mais escassa, principalmente, na porção que está sendo investigada. É preciso sempre enfatizar onde esse processo vem ocorrendo por dois substanciais motivos: um seria pela própria delimitação do campo de estudo, o outro é devido à realidade diferenciada do litoral sul de João Pessoa que apresenta consideráveis extensões de terras que ainda não foram efetivamente ocupadas.

Tanto para Topalov (1979), quanto para Paul Singer (1978), a renda diferencial, vista essencialmente sob o aspecto do processo de produção do espaço urbano, está diretamente ligada à questão da localização. Sendo assim, as áreas mais bem localizadas da cidade irão proporcionar aos seus proprietários uma renda maior do que aquelas que estiverem na periferia, por exemplo.

Com efeito, remetendo este assunto para a área de estudo, podemos afirmar que, sem sombras de dúvidas, todos os imóveis localizados nos bairros litorâneos possuem preços mais elevados em relação ao conjunto da cidade. Vale salientar que isso ocorre mesmo com os imóveis que estão próximos aos aglomerados subnormais. Nesse contexto, percebemos que o aspecto locacional para o presente estudo é enfático, sendo, portanto, o eixo fundamental, gerador de uma renda diferencial. Sobre essa questão Topalov escreve:

(...) Para produzir duas unidades habitacionais idênticas, do ponto de vista do valor de uso, o montante de capital que deve ser empregado pelo empreiteiro é diferente segundo as localizações: para realizar a mesma operação, a soma do preço da produção das mercadorias particulares que a compõe variará; o empreendedor compara, segundo os terrenos, o “*preço de custo construção mais equipamentos*” a um valor de uso idêntico – a diferença desta grandeza, segundo as localizações, vai ser um primeiro componente da formação do preço no mercado de terrenos (TOPALOV, op.cit., p. 69).

Dessa forma, observamos de acordo com as colocações de Topalov (1979) que a base de sustentação da renda diferencial está na localização. Ao afirmar que os empreiteiros dispõem somas diferentes em um valor de uso idêntico, entendido aqui, o uso para moradia e a diferença no custo da produção da unidade habitacional, resultam da localização do terreno, gerando o que o autor denomina de “sobrelucros de localização”.

A renda diferencial atua, portanto, sobre a produção de imóveis construídos, levando em consideração a localização. O autor ainda coloca que a renda diferencial estaria nas condições de construtibilidade reproduzíveis, ou seja, na produção de apartamentos e outros tipos de unidades habitacionais.

No tocante à renda absoluta, Topalov (1979) coloca que, a condição primordial para sua existência no âmbito da construção civil é o “terreno a construir”, que apresenta duas características fundamentais, quais sejam: monopolizado por um determinado grupo social e não reproduzível. Desta forma o autor definiria este importante elemento constituidor de uma renda absoluta. “*Compreende-se por terreno a construir uma fração de espaço, onde a produção de uma construção é possível e onde esta construção possa fornecer o valor de uso necessário a sua realização comercial*” (Ibid., p.72).

A renda de monopólio pode constituir-se também a partir da implantação de infraestruturas, necessárias às condições de construção de moradias, que por sua vez, são empreendidas pela esfera pública. O proprietário desses imóveis se beneficia, quando seus imóveis alcançam maior preço no mercado.

Desse modo, entendemos que a renda absoluta atua sobre as condições não reproduzíveis de construtibilidade, ou seja, sobre os terrenos a construir, bem como sobre o excedente gerado pela produção dos imóveis (casas e apartamentos). Por fim, a renda de monopólio no processo de construção civil está nas mãos de grandes empresas que realizam a construção de empreendimentos de grandes dimensões, como por exemplo: edifícios, grandes centros de compras, conjuntos habitacionais etc. A esse respeito o autor comenta:

As grandes construtoras estão em posição favorável para se beneficiarem destes sobrelucros. De um lado, o volume de seu capital produtivo e de sua produção permite-lhe produzir certas mercadorias a um preço de produção inferior ao das pequenas empresas. De outro, sendo as únicas capazes de realizar certas obras, elas podem se beneficiar de uma situação de monopólio sobre os mercados correspondentes (grandes conjuntos, grandes edifícios etc.) (Ibid., p. 69).

Já no dizer de Paul Singer (1978), a renda de monopólio resulta da utilização de uma determinada atividade, em uma dada área, que possui a exclusividade sobre o fornecimento de uma mercadoria que será comercializada.

Desse modo o autor afirma: “*Nestas condições, os que dispõem do monopólio, graças à localização podem cobrar preços mais elevados pelos produtos que vendem, o que dá lugar a uma renda de monopólio que é, em geral, apropriada no todo ou em parte pelo proprietário do imóvel*” (SINGER, op.cit., p.26). Este autor cita, entre outros exemplos, o caso das pessoas que têm lojas em *shopping centers*. Tais proprietários, dispõem de monopólios de vendas de determinadas mercadorias. Por fim, o autor distingue a renda diferencial da renda de monopólio.

A renda diferencial é auferida quando as empresas que a pagam se encontram em mercados competitivos, sem que os produtos por elas vendidos sofram qualquer majoração de seus preços. A renda de monopólio porém surge do fato de que a localização privilegiada da empresa lhe permite cobrar preços acima dos que a concorrência normalmente forma no resto do mercado (Ibid., p. 27).

Esta complexa rede que podemos denominar de comércio de terras urbanas é um importante elemento da projeção da estrutura fundiária no espaço urbano. Topalov (1979) entende, no entanto, que a necessidade da existência de uma base para a reprodução do espaço construído é um dos obstáculos que o capital encontra para sua reprodução.

A produção de habitações, desde que desenvolva as relações de produção capitalistas, está subordinada a uma mesma lei e, no entanto, o processo de produção capitalista da habitação apresenta características tais que a

reprodução das condições de acumulação encontram obstáculos específicos: por um lado, no que se refere ao período de rotação, por outro, no que se refere à base fundiária da produção (Ibid., p. 53).

Na afirmação do autor, notamos que ele evidencia dois problemas que se traduzem como entraves para a reprodução capitalista no âmbito da produção de imóveis, quais sejam: o tempo de rotatividade do capital investido, e a necessidade, ou condição da existência de uma base material para a consolidação da construção de um imóvel.

Desse modo, Chistian Topalov (1979) explica que o processo de produção de um imóvel é longo, conseqüentemente, o retorno do capital investido em forma de dinheiro é lento. *“O período de produção de um imóvel de habitação é longo, pois a entrega do produto final exige um processo de trabalho muito maior porque o valor de uso que ele resulta é divisível”* (Ibid., p.54). No tocante à base fundiária, considerada um pré-requisito para que se processe a produção de imóveis, o autor explica que: *“[...]A disponibilidade de um fluxo permanente de solo urbanizável é uma condição da acumulação ampliada na esfera da construção civil”* (Ibid., p.59).

No entanto, é preciso lembrar que hoje, devido às inovações tecnológicas nos mais variados setores da economia e da vida na sociedade, esse tempo do qual se refere Topalov (1979), está cada vez mais suprimido. Não é à toa que Milton Santos (1999) lembra-nos também que vivemos o tempo da celeridade dos acontecimentos e que o mesmo ocorre em função do uso das mais modernas tecnologias, em todas as relações que se processam na sociedade.

Contudo, no que diz respeito à condição da existência de terra urbana para a instalação dos imóveis, o homem ainda não conseguiu um substituto que dispense as exigências de um suporte físico para a reprodução do espaço.

É interessante observar na área que estamos desenvolvendo este estudo que, até a década de 1980 e início dos anos 90 era fácil se encontrar lotes vazios, prontos para construção. Tomando como referência as observações realizadas no local, as fotografias, e o levantamento dos objetos construídos durante as décadas de 80 e 90, constatamos que existem poucas áreas para serem ocupadas, exceção feita à porção sul do bairro de Intermares que abriga uma considerável área já loteada e algumas áreas dispersas do bairro do Bessa.

Dessa forma, pode-se dizer que é uma raridade encontrar um lote vazio para ser construído. Observamos que a reprodução deste espaço, que ocorre de forma acelerada, dá-se a partir da substituição de objetos construídos, principalmente, nos bairros de Cabo Branco, Tambaú e Manaíra. Constatamos ainda que há uma contínua substituição de residências

unifamiliares por residências multifamiliares. Ocorrem ainda os casos de atribuição de novos usos às residências mais antigas, principalmente, na primeira rua da orla marítima. Estas vêm sendo transformadas em pousadas, hotéis, restaurantes, bares, boates etc.

Este aspecto tem caracterizado bem essa área. A escassez de imóveis (lotes) bem como a localização privilegiada que ela possui, torna-se um diferencial significativo que incide diretamente e contribui para um aumento no preço dos imóveis construídos ou não. Um imóvel, em Tambaú e um outro em Mangabeira com as mesmas condições de instalações e infraestrutura possuem preços diferenciados. A distinção de preço no mercado de imóveis ocorre porque um está localizado próximo à praia, o outro, não. A localização é, portanto, um gerador de aumento de preço dos imóveis. Sobre essa questão tem-se que:

Quase sempre a propriedade fundiária urbana é dotada de certas benfeitorias – ela é desmatada, arruada, cercada e não poucas vezes construída –, que dá a impressão que seu valor resulta das inversões feitas nestas benfeitorias. Mas, na realidade, a influência de tais inversões sobre o “valor” do imóvel muitas vezes é negligenciável. Para perceber isso, basta lembrar que imóveis com as mesmas benfeitorias podem ter preços completamente diferentes, conforme sua localização (SINGER, op.cit., p. 22).

Desse modo, percebemos que o valor da renda, especificamente de uma parcela do solo urbano, pode ser atribuído por vários parâmetros, tais como: a localização, a escassez, a infra-estrutura, e a instalação de equipamentos sociais urbanos. Estes, contribuem em larga escala para um aumento do preço da terra urbana bem como de seu valor, interferindo também no processo de organização espacial da cidade.

No tocante ao litoral norte,<sup>5</sup> fortemente caracterizado por uma expressiva densidade urbana, o processo de reprodução do espaço urbano é, no mínimo, digno de registro, uma vez que observamos uma expansão urbana surpreendentemente acelerada e, ao mesmo tempo, reveladora de inúmeras contradições. Desse modo, se por um lado observamos o surgimento de um número significativo de construções para os mais variados fins e direcionados para uma classe social de maior poder aquisitivo, expressando modernidade em sua arquitetura, por outro lado, não podemos deixar de registrar a presença dos aglomerados subnormais, que também marcam o perfil do crescimento urbano desta área.

Soma-se a esse processo, o fato de que parte da população de classe média de João Pessoa tem manifestado o interesse de morar cada vez mais próximo ao mar. Reforçando esse aporte populacional, temos informações junto à imprensa local de que está havendo um

deslocamento de pessoas de outros estados, tanto da região Nordeste, quanto de outras regiões do país. Segundo as entrevistas concedidas aos jornais locais, essas pessoas buscam a cidade de João Pessoa por acreditar que ela oferece uma relativa tranquilidade para se morar. Outros, todavia, buscam investir no setor imobiliário que se encontra em ascensão.

Desse modo, pudemos observar que, neste local há uma oferta expressiva de imóveis, que talvez supere a demanda. Por outro lado, no tocante a lotes urbanos, a oferta não poderia ser significativa, uma vez que registramos poucas áreas para serem ocupadas.

A esse respeito, Gersonete Cunha (1987) comenta que a onda crescente de escassez de terras conduz a um aumento do preço da terra urbana. Quando remetemos esta questão para o setor que estamos discutindo, a situação torna-se mais latente, justamente pelas especificidades que aqui já foram colocadas da terra urbana litorânea.

Nesse sentido, a localização, a acessibilidade e a escassez de lotes dos bairros estudados são, sem dúvida alguma, características importantes, no momento em que condicionam um aumento do preço, tanto do solo urbano quanto do imóvel construído. Como vimos, esta foi uma área que cresceu repentinamente e isto pode ser considerado um traço marcante das cidades latino-americanas, pois crescem sem a infra-estrutura necessária. Daí porque surge toda ordem de distúrbios. O bairro do Bessa é bastante ilustrativo sob esse aspecto. Na figura 05a, 05b e 06 podemos demonstrar algumas dessas questões.



**FIGURA 05a** – Exemplo de carência de infraestrutura urbana – bairro do Bessa.  
**FONTE:** João Manoel, Março de 2002.

---

<sup>5</sup> Para nós, o uso da terminologia litoral norte faz referência ao perímetro litorâneo, que tem início no bairro do Cabo Branco e termina no bairro do Bessa, acrescentando ainda o bairro de Intermares, que se encontra localizado no município de Cabedelo. Esta delimitação territorial compreende a área em estudo.



**FIGURA 05b** - Exemplo de carência de infraestrutura urbana – bairro do Bessa.  
**FONTE:** João Manoel, Março de 2002.



**FIGURA 06** - Lotes à venda no Bessa.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.

Dessa forma, constatamos que a acessibilidade foi socialmente produzida pela esfera pública. Contudo, observamos também que naquelas áreas mais carentes ou próximas a estas, o problema é ainda mais dramático e muito pouco tem sido feito para amenizar a situação das populações de baixa renda que residem, no caso deste estudo, às margens do rio Jaguaribe<sup>6</sup>, ou mesmo nas encostas das falésias. Percebemos também que o Estado investiu primeiro naquelas áreas que em que os objetos já tinham sido instalados. Principalmente, aqueles de grande representação espacial, como os edifícios, os grandes equipamentos urbanos, a exemplo do Hiperbompreço e dos shoppings, entre outros.

Esse tipo de crescimento urbano, muito acelerado e desorganizado, é um traço comum das cidades que se encontram na periferia do capitalismo. Talvez, por isso, não possamos falar literalmente em um processo de urbanização, visto que este termo não se limita apenas ao surgimento da cidade e seu crescimento, mas é algo muito mais amplo, envolvendo todo um suporte de infra-estruturas nos mais variados setores da sociedade e da cidade, influenciando em larga medida a qualidade de vida de seus moradores.

Com efeito, notamos que, as construções se realizam antes mesmo de haver a preparação da estrutura física da cidade. Sendo assim, a velocidade com que ocorrem as construções na cidade, resultando em um rápida ampliação do seu tecido urbano, é bem superior à implantação de um suporte necessário ao seu crescimento. Ainda podemos afirmar que, a incrível “onda” de objetos instalados, supera todas as diretrizes atribuídas no Plano Diretor.

No caso da área litorânea de João Pessoa que nos propusemos a estudar, este é um fato visivelmente observado. Uma outra característica dessa área é que, com raríssimas exceções, o que há de novo na cidade de João Pessoa, ocorre aqui, não é à toa que nos últimos vinte anos, este setor registrou os mais expressivos índices de construção para os mais variados fins, de toda a cidade, notadamente dos serviços e comércios. Inclusive, pode-se afirmar que a cidade vem assumindo um perfil vertical, a partir de sua porção litorânea.

Sendo assim, acreditamos que o estudo da estrutura fundiária urbana, não pode estar desvinculado do fato urbano, mesmo porque existem relações intrínsecas entre a estrutura

---

<sup>6</sup> O rio Jaguaribe é considerado o mais importante rio urbano da cidade de João Pessoa. Ele nasce em uma área denominada três lagoas, onde recentemente foi construído o viaduto, no entroncamento das BR-230 e 101. Nasce na porção sudoeste da cidade, percorrendo em direção NE até o limite dos bairros Cabo Branco e Miramar, tomando a partir deste ponto a direção N. Seu curso original foi desviado na década de 20 do século passado. Desaguava em dois pontos distintos, um nas proximidades do hotel Tambaú e outro entre os atuais bairros do Bessa e Intermars. Devido ao crescimento desestruturado da cidade, este importante fluxo hídrico teve suas margens ocupadas ilegalmente por dois grupos sociais distintos: os equipamentos urbanos de grande expressão como hipermercados, condomínios residenciais, o Manaíra Shopping, etc., e os aglomerados subnormais.



fundiária que é montada na cidade e os objetos que são projetados sobre ela. Do mesmo modo, não poderíamos ter discutido estas questões sem o entendimento da renda diferencial assimilada como resultado das relações sociais de produção que se operam na cidade.

Após ter discutido sobre a produção do espaço urbano no litoral norte de João Pessoa, apresentaremos a seguir o processo de reprodução desse espaço, motivado pelo mercado de imóveis, tendo como agentes principais as corretoras e incorporadoras, que contribuem de forma mais intensa para a aceleração da reprodução do espaço urbano na área de estudo.

## 3.2 A PARTICIPAÇÃO DA ATIVIDADE IMOBILIÁRIA NA REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

### 3.2.1 A Atuação das Corretoras no Mercado de Imóveis na Área Litorânea

Esta etapa da pesquisa corresponde ao momento de ir *in loco* averiguar algumas questões, mas principalmente, estabelecer o diálogo com as empresas que participam de forma mais intensa do processo de reprodução do espaço urbano litorâneo de João Pessoa.

O universo da pesquisa científica é surpreendentemente interessante. Não apenas na construção do arcabouço teórico, mas também e principalmente, no local a ser investigado. Este é um momento de grandes descobertas. O diálogo por exemplo, que se estabelece entre o pesquisador e o objeto, bem como entre o pesquisador e o entrevistado, nesse caso o corretor de imóveis ou outro profissional ligado à atividade imobiliária, fornecem informações que não estavam colocadas no formulário. Estas informações adicionais são muitas vezes reveladoras de fatos e situações importantes que poderão ser incluídas na presente investigação.

Iniciamos este trabalho pelas imobiliárias pela questão da localização. Como tínhamos que nos deslocar a pé, a partir de um determinado ponto, resolvemos dar início pelas imobiliárias, por estas se localizarem nos bairros litorâneos da área de estudo.

Portanto, o trabalho que desenvolvemos nas principais corretoras de imóveis da cidade de João Pessoa tem por objetivo demonstrar, entre outras questões, a competitividade do mercado imobiliário de João Pessoa, precisamente na área da pesquisa. Evidenciamos também o acelerado processo de reprodução deste trecho do litoral pessoense. Uma das primeiras questões que se apresentou, foi: De que forma seria feita a escolha das empresas?

Decidimos visitar os órgãos que representam as construtoras e corretoras de imóveis, tais como: SINDUSCON – PB (Sindicato da Indústria da Construção Civil da Paraíba), SINDIMÓVEIS – PB (Sindicato dos Corretores de Imóveis da Paraíba) e SECOVI – PB (Sindicato das Imobiliárias e Condomínios da Paraíba). Não obtivemos êxito, pois estas instituições informaram que não dispunham de dados sistemáticos que enunciassem o montante de construções e de imóveis vendidos por cada empresa. Essa informação permitiria estabelecer uma classificação das maiores empresas que atuam na área de estudo.

Tentamos ainda buscar tais informações junto ao setor de habitação da Caixa Econômica Federal. Descobrimos que esta instituição financeira não financia grandes empreendimentos neste setor. Sendo assim, resolvemos buscar informações nos principais jornais de circulação local. Na página de classificados encontramos algumas empresas que lançavam imóveis na área litorânea de João Pessoa. Para comprovar se estas de fato eram as que mais participavam desse mercado de imóveis, procuramos contactar profissionais experientes ligados ao setor o que foi comprovado. Assim selecionamos as cinco maiores construtoras e corretoras de imóveis que mais atuavam na área da pesquisa.

Desse modo, o formulário preparado para ser aplicado nas imobiliárias conta com quatorze questões e o documento preparado para as construtoras é constituído de dezenove questões. As informações obtidas no diálogo e na aplicação dos formulários foram selecionadas e transpostas para o quadro 02. A análise desses dados tem início pelas imobiliárias por estas terem sido mais receptíveis, apresentando os resultados de maneira mais ágil.

**QUADRO 02**

O Perfil da Atuação do Mercado de Imóveis no Litoral Norte de João Pessoa

QUESTÕES APRESENTADAS	IMOBILIÁRIAS VISITADAS				
	EXECUT	SÓLIDA	TERRA NOVA	DAMÁSIO	TEIXEIRA DE CARVALHO
1 – Qual o bairro da cidade com maior nº de imóveis disponíveis para a venda	Manaíra	Manaíra e Bessa	Bessa	Intermares	Bessa
2 – Tipo de imóvel mais vendido	Apartamento	Apartamento	Apartamento	Apartamento	Apartamento
3 – É fácil encontrar lotes vazios para a venda	É raro	Não. Apenas Bessa e Intermares	Não. Apenas no Bessa	É difícil	Só no Bessa e Intermares
4 – Fator de atração para investimentos	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização
5 – Média de imóveis vendidos ao mês*	De 10 a 20 unid.	De 5 a 10 unid.	De 5 a 10 unid.	De 5 a 10 unid.	De 5 a 10 unid.
6 – Perspectiva de crescimento para o setor	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
7 – Como encaram a questão da Lei nº 175	É bom para João Pessoa. Esse é o diferencial	É positiva	É muito positiva. Facilita a Venda de imóveis	Bastante positiva. Expressa qualidade de vida	Poderia haver flexibilidade
8 – Perfil sócio-econômico do cliente	Classe média alta	Classe média alta	Classe média alta	Classe média alta	Classe média alta
9 – Novas áreas para investimentos	No momento não.	O litoral sul	Cidade universitária e Bancários	Litoral sul	Não. A longo prazo é o Litoral sul
10 – O mercado de imóveis de João Pessoa é Competitivo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

**FONTE:** Pesquisa direta do autor – Dezembro/2002.

**\* O mês de Dezembro foi tomado como referência.**

Nesse sentido, tomando por base as informações do quadro 02, as três primeiras questões tratam essencialmente da expansão urbana da cidade, do processo de verticalização e da forma que ocorre a reprodução desse espaço. No item que perguntava qual o bairro da cidade que mais possuía imóveis para serem vendidos, quatro, das cinco imobiliárias, responderam Bessa e Manaíra. Apenas uma respondeu Intermares. Isto comprova a tese levantada por nós, desde o início deste trabalho, que o setor litorâneo norte representa a mais expressiva reprodução do espaço urbano litorâneo de João Pessoa.

No tocante ao tipo de imóvel que é mais comercializado, todas as empresas entrevistadas responderam apartamentos. Para nós foi bastante significativo, pois além de reforçar a afirmação de que esta área, principalmente em sua porção norte ao assumir um padrão vertical de crescimento, imprime à cidade de João Pessoa uma edificabilidade verticalizada, originando o processo de verticalização. E mais, uma verticalização, essencialmente voltada para fins de moradia, assemelhando-a dessa forma aos padrões brasileiros.

Na terceira questão quisemos saber se nesta área há um número significativo de lotes à venda. Apenas os bairros do Bessa e Intermares foram citados como áreas que possuem lotes vazios para serem comercializados. No restante da área, as imobiliárias responderam que é um fato raro alguém encontrar um terreno para comprar, demonstrando uma alta taxa de ocupação e densidade urbana. Mais uma vez este dado foi referendado, pois ao caminharmos pela área tínhamos percebido esta questão, fato este registrado em fotografias.

As questões restantes tratam principalmente da atratividade que a área possui para investimentos, competitividade do mercado de imóveis, a questão da Lei nº 175 que regulamenta o gabarito das construções e a classe econômica a que procura morar nesta área. Nesse momento, ocorreu um fato interessante que nos chamou particular atenção, referendando inclusive, as teorias acerca do preço e valor dos imóveis que tínhamos realizado a partir de uma bibliografia específica. Estamos nos remetendo ao aspecto da localização. Em todas as empresas visitadas, a localização aparece tanto como condição para atrair investimentos, quanto norteadora da renda diferencial, assunto esse já debatido neste capítulo.

Nesse contexto, pudemos confirmar as orientações de Topalov (1979), Lojkine (1979) e Singer (1978). Pois também, e principalmente nesta área o preço dos imóveis é discutido a partir do aspecto locacional e não das inversões que são atribuídas à área, como nos lembrou Paul Singer (1978).

Desse modo, é a localização que irá determinar o menor ou maior preço, principalmente se compararmos esta área com uma da periferia que possui também saneamento básico e rede de drenagem urbana. As inversões nesse sentido são contribuidoras no que diz respeito ao preço dos imóveis, mas não são determinantes. Esses aspectos são, sem sombra de dúvida, gerador de uma renda fundiária urbana.

Uma outra questão que nos causou uma relativa perplexidade, uma vez que acreditávamos obter uma resposta diferente, foi a lei de ordenamento da altura dos edifícios. Quatro, das cinco empresas visitadas responderam que a lei facilita o comércio de imóveis e expressa qualidade de vida, sendo portanto, o grande diferencial de João Pessoa em relação a

outros centros urbanos, principalmente às capitais litorâneas. Essa questão também foi reforçada porque grande parte dos compradores de imóveis em João Pessoa vem de outras regiões do país, principalmente, Sul e Sudeste. Também temos participação de pessoas da própria região Nordeste.

Com efeito, todas as imobiliárias acreditam numa perspectiva de crescimento para o setor imobiliário de João Pessoa. Uma comentou que o crescimento pode ser maior a partir de um incremento da atividade turística. Quando se perguntou sobre novas áreas de crescimento urbano, elas responderam que no momento ainda predomina o crescimento do litoral norte, mas no futuro próximo o litoral sul e a área compreendida pelo conjunto dos bancários e cidade universitária, apresenta grandes perspectivas.

Em termos de obstáculos enfrentados pelo mercado imobiliário no momento da venda de imóveis, três empresas ponderaram sobre o aspecto do crédito. Ou seja, não há a participação de agentes financiadores. E os clientes são muitos exigentes, mas dispõem de pouco capital para investir. Duas imobiliárias se reportaram à questão da competição como sendo um grande obstáculo, pois além da concorrência existir entre as próprias imobiliárias, estas têm que também enfrentar a concorrência com as construtoras e incorporadoras.

Não obstante, alguns corretores de imóveis consideram desleal a concorrência. Um corretor me relatou que muitas vezes a compra do imóvel se realiza na própria construção. Informou ainda que todo construtor dessa cidade possui um registro no CRECI (Conselho Regional de Corretores de Imóveis), o que o autoriza também a comercializar imóveis. Essas informações são valiosas porque demonstram uma corrida desmesurada no âmbito do mercado de imóveis dessa área, refletindo dessa maneira no processo de reprodução do espaço urbano.

Finalmente, de acordo com as informações contidas no quadro 02 podemos afirmar que área de estudo é o foco de investimentos do mercado imobiliário do litoral de João Pessoa, que contribui em larga escala para que o mercado de imóveis de João Pessoa seja competitivo. Por sua vez, o fator localização é essencial no momento da compra de imóveis. E mais, o apartamento é o tipo de imóvel mais vendido, reafirmando que uma parcela da população adota um novo estilo de morar.

## 3.2.2 A Participação das Incorporadoras na Produção de Imóveis na Área de Estudo

**QUADRO 03**

## A Participação das Incorporadoras na Reprodução do Espaço Urbano na Área de Estudo

Questões apresentadas	Incorporadoras visitadas				
	Cobrás	Conserpa	Planc	Hema	RD
1. Qual o preço do m <sup>2</sup> do solo urbano na área litorânea?	R\$ 120,00	R\$ 140,00	R\$ 100,00	R\$ 350,00	R\$ 1.100,00
2. Há uma variação de preço de um bairro para outro. Por quê?	Sim. Devido a infraestrutura de esgoto.	Sim. Devido a infraestrutura.	Sim. Devido a infraestrutura de saneamento.	Sim. Devido as diferenças de infraestrutura dos bairros.	Sim. Devido as infraestruturas há diferentes demandas.
3. Em que área do litoral de João Pessoa a construção civil investe mais?	Onde há rede de esgotos a ocupação é mais livre.	Manaíra e Cabo Branco devido a infraestrutura.	Na área litorânea norte. Por causa da atratividade da praia e infraestrutura.	Tambaú e Manaíra. Localização e completa infraestrutura.	De forma generalizada em toda a orla do Cabo Branco ao Intermares
4. As políticas públicas implantadas correspondem com as expectativas do setor?	Não. Precisa haver um consenso entre os governos, federal, estadual e municipal.	Não. Precisa haver mudanças no gabarito dos edifícios e no índice de ocupação do solo. Falta infraestrutura.	Não. As políticas públicas são defasadas.	Não. Existe grande deficiência nos bairros do Bessa e Intermares.	Não totalmente.
5. Quais os obstáculos mais freqüentes para os investimentos em construção civil nesta área?	Falta de agentes financeiros e legislação específica. Há um desinteresse dos governos estadual e municipal.	Conciliar gabarito, índice de ocupação e preço do terreno em empreendimentos numa cidade com baixo poder aquisitivo.	Ausência de lotes em Manaíra, Tambaú e Cabo Branco. Falta de infraestrutura no Bessa e em Intermares.	A dificuldade está na aprovação de projetos da SUDEMA, e no atendimento das Leis 223 e 175.	Carência de financiamentos bancários
6. Quais as perspectivas dos empresários da construção civil para a área de estudo?	Espera-se um crescimento lento e Seguro.	Espera-se um crescimento	Depois da infraestrutura do Bessa e Intermares, teremos um crescimento.	Um maior crescimento estimulado por um incentivo ao turismo.	Boas perspectivas.
7. De que forma esta empresa se preocupa com a qualidade de vida na cidade?	Promovendo debates como estatuto da cidade e revisão do código.	Observando os critérios de qualidade da construção	Preocupando-se com o saneamento e respeitando os códigos e leis.	Cobrando dos políticos um maior empenho na implantação de infraestrutura.	De forma muito atenta.

Continua

### CONTINUAÇÃO DO QUADRO 03

#### A Participação das Incorporadoras na Reprodução do Espaço Urbano na Área de Estudo

8. Como se comportou este setor em João Pessoa, considerando a década de 1980 e 1990?	Não respondeu.	Pior período: Plano Collor. Melhor período: os primeiros três anos do Plano Real.	Período crítico: final dos anos 80 – Plano Collor. Melhor período: Plano Real 1ª etapa.	Período crítico: primeiros cinco anos de 1980 e os últimos 3 anos do de 1990. Melhor período: os primeiros sete anos de 1990.	Houve períodos de picos e depressões sem maiores problemas.
9. Quais os parâmetros para a escolha do local de investimentos.	Experiência das incorporadoras.	Um bom reconhecimento da área.	A localização, a posição do terreno no loteamento e a infraestrutura.	O público que se deseja atingir, o porte das construções e o preço do m <sup>2</sup> do solo	Através de pesquisa de mercado.
10. O que determina o padrão das construções no eixo litorâneo de João Pessoa?	A concorrência.	Localização e tamanho do lote.	Localização e tamanho do lote.	Localização, acabamento e tamanho da construção.	Omix de produtos e a estratégia de cada empresa.
11. Como esta empresa analisa o problema das favelas na área litorânea norte?	Está disposta a ajudar em qualquer iniciativa.	Ver como um problema ecológico e social.	Ausência de políticas habitacionais para as pessoas de baixa renda.	Reflexo da situação econômica do país.	Falta de políticas agrárias que fixe o homem no campo.
12. Qual a opinião desta empresa no que diz respeito a lei que regulamenta a altura dos edifícios na área litorânea?	Precisa ser revista com a responsabilidade e que o tema exige.	Deve ser revista com urgência, pois, parâmetros como o nível do mar e o índice de ocupação não foram levados em consideração.	Poderia ser flexibilizada. Respeitando, contudo, o meio ambiente e o conforto.	Deve existir um controle da altura. Porém, deve ser revista porque as atuais medidas são rigorosas.	Adequada em alguns aspectos e necessitando de alguns reparos e flexibilização.
13. Quais as perspectivas da construção civil para o litoral de João Pessoa?	Crescimento mais lento e seguro.	O litoral sul poderá crescer com o incremento do turismo.	A implantação do pólo turístico seria um elemento impulsionador do crescimento.	Espera-se que se desenvolva o setor turístico.	Uma evolução lenta e gradual.
14. Quais as razões para o grande número de construções comerciais e de serviços às margens da BR-230, em direção a Cabedelo	Crescimento da cidade para o norte e necessidade de estacionamento e bom fluxo.	Disponibilidade de terrenos, acessibilidade e concentração populacional.	Localização, acessibilidade e duplicação da BR-230.	São áreas com menor índice de ocupação, maior oferta de terrenos e menores preços.	Aumento da demanda interna dos consumidores.

Continua

### CONTINUAÇÃO DO QUADRO 03

A Participação das Incorporadoras na Reprodução do Espaço Urbano na Área de Estudo

15. De que forma se realiza a produção de imóveis no setor litorâneo em estudo?	Cabo Branco, Tambaú e Manaíra, por substituição. Bessa e Intermares, lotes vazios.	De Cabo Branco a Manaíra, por substituição, nas demais áreas em lotes vazios.	Em Manaíra, Tambaú e Cabo Branco, por substituição. Bessa e Intermares em lotes vazios.	No Bessa e em Intermares, a partir de lotes vazios. O restante da área por substituição.	Predominante -mente Pela substituição de imóveis já edificados.
---	--	---	---	--	---

**FONTE:** Pesquisa direta realizada pelo autor - (2002-2003)

Os formulários aplicados nas construtoras contém dezenove questões que tratam de uma maneira geral do preço do solo urbano desta área, de investimentos, infraestrutura, financiamento na construção de imóveis, perspectivas de crescimento urbano e o uso da Lei que regulamenta a altura dos edifícios. A utilização da denominação incorporadoras é justificada pelo fato da maioria das construtoras ser também incorporadora, uma vez que, a construção de imóveis é auto-financiada pela própria construtora.

Selecionamos um conjunto de 15 questões que foram tabuladas no quadro 3, objetivando dessa forma uma melhor visualização das informações obtidas. A análise comparativa dos dados foi realizada a partir de um bloco de questões que tratam do mesmo assunto. Seguindo essa orientação, escolhemos as cinco perguntas que tratam do preço do solo urbano, investimentos, políticas públicas e crescimento urbano.

Desse modo, no tocante ao preço do solo urbano e a variação de preço segundo o bairro, em todas as empresas visitadas o preço médio do solo urbano apresentou uma variação considerável de R\$ 100,00 a R\$ 1.100,00 o m<sup>2</sup>. Este valor de R\$ 100,00 atribuída por uma construtora, foi descartado uma vez que está desconexo com a realidade do preço do m<sup>2</sup> do solo urbano deste setor. Sendo assim, não acreditamos no primeiro preço aqui referenciado, uma vez que se trata de uma área que sofre um constante processo de valorização, sendo este aquém da realidade atual.

No tocante à segunda questão, todas as empresas associaram a diferença de preço à infraestrutura, principalmente o saneamento básico. Dessa constatação poderíamos afirmar que o solo urbano nos bairros de Cabo Branco, Tambaú e Manaíra é mais valorizado. Por outro lado, afirmamos que não há uma homogeneidade do valor da terra urbana em toda a área.

A segunda questão, de uma certa maneira responde à terceira. De acordo com as empresas, os investimentos por parte do setor da construção civil são maiores onde existem



uma melhor infraestrutura. Apenas uma empresa respondeu que, de forma geral, isto ocorre em todos os bairros da área de estudo.

No que diz respeito às políticas públicas, as empresas responderam que tais políticas são deficitárias, não atendendo, portanto, às expectativas do setor, nem dos moradores. Uma única empresa salientou que, além da ausência de uma ação mais participativa do poder público, há que se considerar também as mudanças no índice de ocupação do solo e no gabarito da altura dos edifícios.

Já para as dificuldades de investimentos, por parte das empresas houve respostas bastante diversificadas. Quatro empresas atribuíram que os obstáculos estão na ausência de agentes financeiros, na precariedade da infraestrutura e na legislação, principalmente, no que se refere ao índice de ocupação e altura dos prédios. Uma empresa relacionou como obstáculos a ausência de lotes nos bairros de Cabo Branco, Tambaú e Manaíra, e a falta de infraestrutura no Bessa e em Intermares.

Nesse contexto, a apreensão dessa questão é relevante no momento em que percebemos uma preocupação generalizada por parte das incorporadoras em mudar a legislação, sem, no entanto, pensar sobre as conseqüências dessa mudança para a sociedade e para o lugar. A visão destes empreendedores, como vimos, é essencialmente mercantilista e porque não dizer retrógrada, uma vez que a tendência hoje é buscar alternativas que amenizem as ações da sociedade para o lugar que ela habita.

No segundo bloco de questões, iniciamos com as perspectivas do empresariado da construção civil para a área de estudo. Todas afirmaram que são boas estas perspectivas, no entanto, cobram uma maior participação e agilidade do poder público no que diz respeito à implantação de uma infraestrutura adequada à realidade do lugar e ao turismo. Este ponto de vista dos empresários é interessante porque referenda nossa posição quando afirmamos que área tem um forte poder de atrair investimentos.

A questão que evidencia a qualidade de vida está nas respostas das empresas atreladas à infraestrutura e a cobrança desse suporte, no sentido de que haja um maior empenho do setor público. Fala-se também no respeito aos códigos e leis. Ora, parece-nos que está havendo uma situação paradoxal, uma vez que há momentos em que estas empresas cobram dos governantes uma flexibilização na legislação, e noutro momento falam de respeito à lei, o que é no mínimo duvidoso.

Contudo, estamos percebendo que apenas obedecer à lei ainda não é suficiente para garantir uma melhor qualidade de vida à cidade. Só para se ter uma idéia desse problema, tomaremos como exemplo o aspecto da arborização da cidade de João Pessoa. Esta é

considerada uma das cidades mais arborizadas do país. No entanto, é justamente nesta porção litorânea que mais sentimos a ausência de árvores. Isto também não tem impedido um aquecimento gradual da cidade. Este problema certamente está associado ao número de construções verticais que João Pessoa vem recebendo.

Foi também de fundamental importância o tema que trata dos períodos de maior rendimento e de crise do setor da construção civil. A situação observada reafirma o levantamento dos objetos construídos para as décadas de 1980 e 1990. Por exemplo, as empresas associaram a instabilidade deste setor, em João Pessoa, aos planos econômicos instituídos pelo governo federal.

Desse modo, o momento de retração da indústria da construção civil está relacionado ao Plano Collor, no início da década de 1990. Já a melhor fase que este segmento da economia vivenciou está associada à primeira fase do Plano Real, no período de 1994 a 1999.

No entanto, podemos afirmar, de acordo com o levantamento realizado na Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de João Pessoa e pela Secretaria de Obras e Urbanismo da Prefeitura Municipal de Cabedelo, que mesmo sendo acometido pela crise que se instalou no setor da construção no âmbito do território nacional, em João Pessoa ele continuou a se expandir, ainda que não apresentasse o mesmo ritmo. Além do mais, pudemos constatar que as construções verticais cresceram em ritmo acelerado.

Certamente, pelo fato de as construtoras serem também incorporadoras, os impactos decorrentes dos planos econômicos não repercutiram de forma tão acentuada na construção civil da cidade de João Pessoa.

O último bloco de perguntas reúne situações dos: parâmetros tomados para a escolha das construções; o que determina o padrão dessas construções, a presença das favelas, a opinião sobre a lei de ordenamento da altura dos edifícios e a produção de imóveis.

No que se refere aos dois primeiros aspectos mencionados, as respostas dadas são muito parecidas. A escolha das construções foi relacionada à localização, e infraestrutura, bem como à posição do terreno no loteamento e o público que se deseja atingir. No que diz respeito ao padrão de edificabilidade, além de apresentar estes requisitos, foram também citados os fatores concorrência e estratégia no âmbito do mercado de construção civil local.

Com efeito, a presença das favelas não foi vista como um problema ou um entrave para o setor da construção civil. Tal questão é encarada, ora como falta de política habitacional para as populações de baixa renda, ora como a ausência de ações que garantam a sobrevivência do homem no campo e, por fim, a situação de instabilidade econômica do país (geradora de desemprego).

No tocante à lei, todas as empresas são unânimes em afirmar que ela necessita de flexibilização. Contudo, os empresários do setor alegam que isso precisa ser feito com “critério e responsabilidade que o tema exige”. Este ponto é bastante polêmico e tem causado acaloradas discussões entre a sociedade civil organizada, os órgãos públicos de proteção ao meio ambiente, os empresários da construção civil e os deputados da Assembléia Legislativa estadual, que são, em sua maioria, os representantes legais dos empresários.

Desta feita, em recente matéria publicada pela imprensa local, vem à tona, mais uma vez, a discussão das mudanças da Lei nº 223 da Constituição do Estado da Paraíba, que regulamenta a altura dos edifícios junto à área litorânea. Com um discurso demagógico e falacioso, alguns deputados alegam que a cidade só atingirá um maior desenvolvimento, principalmente no setor turístico, se houver a construção de grandes edifícios nas primeiras ruas da orla litorânea.

Ademais, de acordo com as informações obtidas junto às construtoras, a produção de imóveis nos bairros de Cabo Branco, Tambaú e Manaíra é realizada predominantemente por substituição de residências unifamiliares. Este fato corrobora a afirmativa que o processo de verticalização vem se instalando, principalmente, na área litorânea norte do município de João Pessoa.

No entanto, como veremos a seguir, este crescimento acelerado em uma área de grande valor para o mercado imobiliário, não ocorre sem contradições, porque ao lado da construção dos edifícios e das unidades de comércios e serviços, ocorre também a instalação das favelas, demonstrando o quanto à cidade é fragmentada e desigual. Nesse contexto, achamos necessário discorrer sobre os processos excludentes que determinam a divisão de classes que se opera no espaço urbano.

### 3.3 A FORMAÇÃO DE UM ESPAÇO URBANO CONTRADITÓRIO – SEGREGAÇÃO, FRAGMENTAÇÃO, DESIGUALDADE E EXCLUSÃO.

O estudo da cidade capitalista leva-nos a perceber que ela é extremamente desigual, ou seja, é constituída de segregações e fragmentações que se consolidam em sua paisagem urbana. Espaços diferenciados abrigam classes sociais desiguais. As classes dominantes, por seu turno, possuem maior poder de mobilidade no espaço urbano, o que leva a transformar mais fortemente esse espaço, enquanto as outras classes vão se organizando de acordo com as

articulações que possuem, manifestadas, principalmente, nas entidades civis de direitos do cidadão. Desse modo, as associações de moradores, e outras organizações lutam por uma melhoria da qualidade de vida na cidade. Buscam, assim, um modelo de cidade onde a justiça social se faça presente.

Existe uma discussão que trata do processo de segregação residencial, ou seja, das diferenças do padrão de habitação, que por sua vez, está relacionado à divisão de classes e de trabalho. Este processo conceitualmente surge com a “*Escola de Chicago*”, primeiramente com Robert Park e a seguir com Mackenzie, que define como uma concentração de tipos de população dentro de um dado território (CORRÊA, op.cit., p.59).

Equivalente à segregação residencial existem as áreas sociais que se distribuem em três níveis, quais sejam: o sócio-econômico, o da urbanização, e o étnico. (Ibid., p.60). Juntas, estas características originam uma tendência á homogeneização dos bairros, caminhando, desse modo, para uma segregação.

Quando nos remetemos à área de estudo, observamos nitidamente, que esta se constitui em um espaço de segregação no contexto da cidade de João Pessoa, pois a população, em sua maioria é constituída por uma classe detentora de um poder econômico mais elevado, demonstrando uma relativa homogeneidade. Contudo, constatamos a existência de focos de pobreza urbana no interior desses bairros ou em suas proximidades, aspecto já evidenciado anteriormente.

Diante do exposto, percebemos que a segregação residencial da cidade capitalista está relacionada às diferenças de classes e à localização destas no espaço urbano. É neste espaço que se verifica como as classes utilizam e se apropriam de espaços localmente diferenciados. Quem pode pagar mais escolhe onde e como morar. Aqui surge também uma dura realidade das cidades brasileiras que é a questão da habitação. Os índices demonstram que o déficit habitacional brasileiro é da ordem de 10 milhões de moradias, correspondendo a 10% do *déficit* mundial.

Nesse sentido, os grupos que detêm o poder na cidade podem escolher o padrão da residência que deseja ocupar, bem como a área onde fixará sua moradia (RODRIGUES, 1994, p.12). A terra, no Brasil, a partir de 1850, tornou-se mercadoria. Ao longo do tempo ela vem ganhando valores elevados, e quanto mais escassa mais cara. No tocante à nossa área de estudos, ou seja, o litoral, existem particularidades que a torna ainda mais valiosa, conseqüentemente, mais seleta e mais cara.

No momento atual, fala-se em escassez de imóveis urbanos litorâneos, no contexto do território brasileiro. Este é um outro dado extremamente importante para o comércio de

imóveis na cidade. Aliás, de uma maneira muito geral, vem se observando que morar na cidade é cada vez mais caro, paga-se praticamente por tudo.

É preciso lembrar, que no tocante à problemática habitacional, o Estado intervém, mas não consegue solucionar ou amenizar a questão. Se por um lado, desprende grandes somas para os investidores, incorporadores imobiliários e construtores, por outro, produz habitações a partir da instalação dos conjuntos habitacionais. Quem não consegue habitar em nenhuma das alternativas aqui colocadas produz sua própria moradia da maneira que as condições permitem.

É desse modo que os grupos sociais mais favorecidos vão produzindo e reproduzindo o processo de segregação sócio-espacial na cidade. Estes grupos, através do poder que lhes é conferido e pelo status sócio-econômico que ocupa na escala social, detêm o controle do espaço, através da apropriação ou da propriedade privada da terra urbana.

Uma outra questão, que aprofunda o processo de segregação espacial é que, nem sempre quem compra um imóvel em uma área valorizada faz dele sua morada. Pelo contrário, percebe-se que tanto a construção como o comércio de imóveis se realizam muito mais pelo fato de ser o setor imobiliário um investimento de lucros altos, logo, um retorno rápido de investimento, segurança, com baixas taxas de riscos, quando comparados, por exemplo, a outros setores da economia.

Assim, as classes privilegiadas conduzem o processo de expansão urbana da cidade. O Estado por seu turno é seu grande aliado. *“A segregação assim redimensionada aparece com um duplo papel, o de ser um meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o de um meio de controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais(...)”* (CORRÊA, op.cit., p.64).

Refletindo sobre as palavras do autor, percebemos que a situação da sociedade brasileira não é bem essa. A segregação pode até ser um meio pelo qual as classes privilegiadas se perpetuam e mantêm seus privilégios. Contudo, se levarmos essa discussão para a problemática do controle social, hoje, no Brasil, isto talvez, com exceção de poucas situações isoladas, funcione. O que se observa é um total descontrole por parte do Estado brasileiro, que perdeu a visão de totalidade, principalmente, sob o aspecto da violência urbana.

Por fim, tem-se que compreender a dinâmica espacial da segregação. Há uma rotatividade acentuada de mudanças locais de certos grupos sociais. Os grupos de status social elevado criam condições para o surgimento de novas áreas valorizadas na cidade. Há também os casos de substituição de um grupo social por outro. Há momentos em que uma

determinada área abriga um grupo de baixo status social e num outro momento, essa mesma área passa a ser habitada por um grupo social de poder aquisitivo mais elevado. Ocorre também o movimento contrário, o que evidencia a dinâmica espacial da segregação.

Poderíamos, talvez, afirmar que todo espaço urbano guarda em seu interior os processos de segregação e fragmentação. Estes se apresentam de forma diferenciada, uma vez que cada sociedade à sua maneira e de acordo com o sistema produtivo, se reproduz diferencialmente, ou seja, cada espaço urbano possui singularidades que devem ser consideradas.

Ao que parece, os processos de segregação e fragmentação, nos remetem a questões oportunamente criadas nas relações sócio-espaciais e que também passam a caracterizar na origem o que se entende por espaço urbano. Estamos nos referindo aos processos de desigualdade e exclusão. Estes compõem igualmente o conteúdo do espaço urbano e são, todavia, reproduzidos constantemente.

Desse modo, a palavra segregação é entendida como ato ou ação de por à margem, marginalizar ou ainda afastar-se de algo. Já o processo de fragmentação estaria relacionado a dividir, fragmentar. Como se pode observar, os dois conceitos são muito parecidos, guardando estreitas relações.

O processo de segregação surge segundo Corrêa (1997), como parte constituinte dos processos espaciais. Ao falar de segregação, o autor remete especificamente à questão residencial, que por seu turno, estaria correlacionada com a reprodução da força de trabalho. A segregação seria um processo em que ocorre uma organização espacial baseada no surgimento de áreas homogêneas em seu conteúdo interno e áreas díspares em relação ao conjunto da cidade.

Particularmente neste caso, os bairros que são contemplados por este estudo possuem uma relativa homogeneidade sob o ponto de vista do grupo social que ali reside. Já em relação a outros bairros da cidade, percebe-se, por vezes, uma profunda disparidade. Apresentam-se, desse modo, como áreas relativamente uniformes em seu conteúdo sócio-econômico interno e heterogêneas em relação às outras áreas da cidade. A esse respeito o autor comenta:

As diferenças sociais entre estas áreas uniformes devem-se essencialmente ao diferencial da capacidade que cada grupo social tem em pagar pela residência que ocupa. Em outros termos, as áreas uniformes refletem, de um lado, a distribuição da renda da população, e de outro, o tipo de residência e a localização da mesma em termos de acessibilidade e amenidades. Em realidade, a segregação parece constituir-se em uma

projeção espacial do processo de estruturação de classes, sua reprodução, e a produção de residências na sociedade capitalista (Id., 1997, p.131-132).

Desta forma, é através da segregação espacial que a divisão de classes ganha materialidade no espaço. É preciso, contudo, reconhecer que a formação ou estruturação de classes em países como o Brasil, perpassa pela altíssima concentração de rendas, mantida sob a guarda de uma elite, que nos primeiros momentos da formação territorial brasileira era aristocrata e campesina, passando posteriormente a ser uma elite fundamentalmente industrial.

O quadro da segregação espacial brasileira é ainda aprofundado, notadamente, pelo nível de qualificação de nossos profissionais que tem como característica uma mão-de-obra desqualificada. Para acentuar ainda mais a questão, o nível intelectual da maior parte da sociedade brasileira apresenta um conteúdo igualmente baixo.

O problema toma maiores dimensões quando se percebe que a visão dos governantes, e mesmo da classe política brasileira é caracterizada em sua essência por aspectos clientelista, oportunista e meritocrática. Estes, certamente, contribuem para o avanço dos diversos processos de dominação no espaço urbano.

Tais diferenças entre os grupos sociais são também projetadas no espaço urbano, no momento em que os grupos sociais dominantes têm direito de escolha de como e onde morar e o residual fica para àqueles que não têm acesso à terra urbana e nem à habitação, dois produtos extremamente caros no âmbito do modo capitalista.

As áreas segregadas podem ser também consideradas como aquelas que reúnem grupos sociais que possuem uma certa homogeneidade no tocante ao consumo, às expectativas de vida, às concepções e idealizações de mundo, a valores construídos e que são compartilhados entre si. Nestas áreas, é criado e formado um perfil no qual as pessoas se identificam pelo comportamento dentro do grupo. A título de exemplo, o que se percebe é que jovens de classe econômico-social privilegiada geralmente freqüentam os mesmo lugares, preferencialmente, os grandes centros de compras, a exemplo dos *shopping-centers*. Eles se vestem praticamente da mesma maneira, e desejam conhecer a *Disneylândia*, e outras tendências observadas no grupo.

Há, portanto, uma reprodução contínua das relações sociais que distinguem os grupos sociais que residem em áreas que possuem localização privilegiada na cidade, acesso fácil aos serviços, equipamentos de uso coletivo e infra-estrutura urbanos, amenidades e outros componentes que dão mais conforto e facilitam a vida urbana. Eles se diferenciam também

por adquirir e manter o hábito de freqüentar as melhores escolas, os melhores serviços privados de saúde, as grandes redes de hipermercados, lanchonetes e outros serviços especialmente destinados a um público mais seletivo, do ponto de vista da condição sócio-econômica.

Este comportamento, apresentado por um grupo social dominante, indica que cada vez mais se busca selecionar e eleger alguns espaços da cidade construídos para satisfazer os desejos deste grupo e que, por seu turno, atende em última instância aos desígnios do capital num insistente movimento de acumulação. Tudo o que é construído no espaço urbano está relativamente afeto a uma demanda de um determinado setor da sociedade. Esse movimento, traçado pelas classes privilegiadas, constrói uma espacialidade segregada que é reproduzida no cotidiano da cidade. Essa maneira de viver faz com que a cidade e seu espaço urbano reproduza o comportamento de um determinado grupo. O capital, sabendo disso, transforma a cidade em um grande negócio.

A segregação vai desse modo, ganhando dimensões que alcançam a vida urbana como um todo. Isso ocorre não apenas nas residências de alto padrão e nos prédios luxuosos, mas está presente também nas ações e nos objetos construídos que aqui já foram relatados. Nos corredores da cidade, em cada lugar, a segregação é cotidianamente reproduzida. Esta é a realidade de um grupo.

O outro grupo de pessoas que fica à margem do processo produtivo não pode habitar segundo sua escolha, sua dignidade, seus anseios e aspirações, pois praticamente lhe foi negado tudo, inclusive os sonhos. A esse respeito Bachelard (1996) falou que se o homem não pode habitar como poeta ele o fará à sua maneira, seja construindo cortiços, favelas, ocupando áreas de riscos, de domínio público, áreas da periferia ou os vazios deixados nos interstícios urbanos.

Aqui caberia uma ressalva, pois os grupos dominantes ocupam também áreas do patrimônio público. O que difere uma ocupação da outra é que esta última ganha legitimidade e legalidade através da lei, enquanto a outra permanece na ilegalidade. A contra-ordem criada, por vezes, se transforma em desordem,<sup>7</sup> ou gera um caos urbano que, nesse momento, compõe a imagem da cidade. Ao nos remetermos às cidades brasileiras, e de modo particular a João Pessoa, percebemos que esse processo vem sendo reproduzido com uma incrível velocidade.

Como tudo no sistema capitalista está muito bem atrelado, a segregação é apenas uma das conseqüências dos ditames do capital e suas outras parceiras são a fragmentação, a

---

<sup>7</sup> Sobre essa questão que envolve a desordem, Milton Santos fala que “o que se chama de desordem é apenas a ordem do possível, já que nada é desordenado” (SANTOS, 1997, p. 66).



desigualdade, e a exclusão. Suas manifestações ocorrem no espaço urbano, das mais variadas formas, ao ganhar materialidade. A fragmentação, por exemplo, faz parte da natureza do espaço urbano quando este é fragmentado no momento em que parcelas do espaço são destinadas a classes distintas. A fragmentação está, por sua vez, atrelada à segregação, quando constatamos que parcelas distintas da população ocupam diferencialmente parcelas do espaço, o que demonstra não apenas segregação, mas também desigualdade e exclusão. Esta situação é bastante visível nos bairros de Manaíra, Bessa e Cabo Branco, devido à presença de aglomerados subnormais, respectivamente, Chatuba e Favela do Bessa, ambas localizadas às margens do rio Jaguaribe e a Favela da Barreira do Cabo Branco, localizada na base da Falésia do Cabo Branco.

Fica claro então que, a segregação é percebida, principalmente, na forma e na estrutura do espaço urbano. Fica também nítido que a questão nos remete à estrutura da sociedade brasileira que foi montada sob a égide de um capitalismo periférico, dependente de economias européia e norte-americana.

Cabe ainda colocar que, o desmonte dos planos de desenvolvimento social e o surgimento de uma apologia aos planos econômicos que são excludentes para grande parte da sociedade brasileira, levaram essa mesma sociedade a níveis de miséria absoluta, degradando-a não apenas do ponto de vista econômico, por não ter o que comer, mas também social e moralmente falando. Não fazia parte da pauta de intenções desses planos o desenvolvimento social. Era preciso auscultar os anseios e os reclames da sociedade local, mas ao invés disso, eles silenciaram sobre o social. O viés economicista ganhava nitidez e o social tornara-se opaco.

O entendimento da construção da sociedade brasileira desde os primeiros momentos de sua institucionalização se faz necessário, para compreendermos os processos de degradação sócio-espaciais aqui elencados. Bernardo Sorj (2000), ao mapear algumas questões que caracterizam a sociedade brasileira, considera o patrimonialismo como uma das formas de apropriação privada dos recursos oriundos do Estado. O que difere o patrimonialismo brasileiro<sup>8</sup> destes que ocorrem em países europeus e asiáticos é a profunda desigualdade social, a corrupção e a falta de punição para as elites que se envolvem em crimes contra o patrimônio público.

---

<sup>8</sup> Para o autor, patrimonialismo ou Estado Patrimonialista ocorre quando parte da sociedade, principalmente as classes dominantes, os políticos e alguns funcionários públicos se apropriam e utilizam indevidamente os recursos estatais em benefício próprio Sorj (2000, p. 13). O patrimonialismo brasileiro deixou entre outras conseqüências um legado nefasto para o espaço e para a vida urbanos, trata-se da não existência clara de uma concepção do que seja público e privado. Isto, efetivamente, não foi interiorizado pelas distintas classes sociais.

Se tomarmos como exemplo as áreas litorâneas, essa situação se torna bastante visível ao tempo em que se transforma em uma incômoda imagem na cidade. Não apenas os grupos dominantes, mas principalmente estes, invadem e se apropriam de grandes porções dos espaços urbanos litorâneos, especialmente nas áreas de praia, impedindo o acesso e o fluxo de pessoas a estas, que são consideradas áreas públicas. Isto é apenas um caso, certamente existem outros. A esse respeito Sorj comenta:

Sem dúvida a falta de instrução, a sensação de impunidade e a prepotência dos grupos dominantes convergem para o debilitamento da formação de um espaço público e fortalecem uma atitude de desacato à lei. A sociologia e a antropologia jurídica mostram como os costumes se transformam em leis e as leis em costumes. No Brasil, o costume é não levar as leis a sério (SORJ, 2000, p. 30).

Aqui caberia dizer que as leis neste país, comumente, só são absorvidas com seriedade quando estão a serviço, e respondem aos interesses das classes dominantes. As discrepâncias gigantescas que se colocam entre as mais altas classes sociais desse país e aqueles que vivem em níveis de miséria, principalmente na cidade, demonstram que essa forma de dominação é uma maneira de manter o processo de subordinação de uma classe em relação à outra, resultando em um aprofundamento do desequilíbrio social.

O problema da exclusão na sociedade trabalhada por José de Souza Martins (1997), toma um caminho diferente, pois para o autor, a princípio, não existiria exclusão propriamente dita, mas sim a inclusão marginal de um determinado grupo nas relações sociais e no processo produtivo, gerando contradições e diferenciações entre grupos.

Não existe exclusão: existe contradição, existem vítimas de processos sociais, políticos e econômicos excludentes; existe o conflito pelo qual a vítima dos processos excludentes proclama seu inconformismo, seu mal-estar, sua revolta, sua esperança, sua força reivindicativa e sua reivindicação corrosiva (MARTINS, 1997, p.14).

De acordo com a análise do autor, a exclusão seria um termo vago que ofusca a realidade. Ao falar de exclusão, perde-se o horizonte e as origens dos problemas gerados pelas relações sociais desiguais. É um rótulo que mascara a realidade e desvirtua as especificidades de cada problema social. Por isso o autor aconselha que seria melhor discutir o problema a partir da apreensão da “*idéia sociológica dos processos de exclusão*” (Ibid., p.16).

Ao afirmar que a exclusão é um processo que deixa de fora os grupos sociais de menor poder aquisitivo, comete-se um equívoco. Para Martins (1997, p.17), estes grupos se inserem

no movimento de produção sob uma condição submissa de “*reprodutores mecânicos do sistema econômico, reprodutores que não reivindicuem nem protestem em face de privações, injustiças, carências*”. Este processo pode ser considerado também apenas um recorte da percepção do que nos é apropriado e/ou negado.

Desse modo, tomando por referência a visão de José de Souza Martins, a exclusão se realizaria concretamente na privação de um conteúdo voltado para o desenvolvimento social, como emprego, liberdade, direitos do homem, bem-estar, participação no mercado de consumo, as esperanças. O autor completa seu modo de perceber a exclusão dizendo, em trocadilho, que a “*privação hoje é mais do que econômica. Há nela, portanto, certa dimensão moral*” (Ibid., p. 18).

O processo de exclusão sofre variações interpretativas de acordo com o grupo social ou a visão particular de cada indivíduo, inserido em um dado grupo. Para tanto, o autor sugere o entendimento fenomenológico<sup>9</sup> dos processos sociais excludentes. Estes processos, por seu turno, perpassam o âmbito das relações sociais e convergem para o campo ideológico, para o universo das aspirações e para o imaginário social. Eles originam também outro processo denominado de “reinclusão”. Nesse sentido, há a produção de uma:

Reinclusão em relações sociais precárias e marginais, bem como a produção de uma reinclusão ideológica no imaginário da sociedade de consumo e nas fantasias pasteurizadas e inócuas do mercado, qualquer que seja ele, até mesmo o mercado dos valores sagrados da tradição ou da dignidade humana. O favelado, que mora no barraco apertado da favela imunda, com o simples apertar de um botão da televisão, pode mergulhar no colorido mundo de fantasia e luxo das grandes ficções inventadas pela comunicação de massa; exatamente como faz, pelo mesmo meio e, provavelmente, no mesmo horário e canal, o milionário que vive nos bairros das grandes cidades. A nova desigualdade separa materialmente, mas unifica ideologicamente. No entanto, a nova desigualdade se caracteriza basicamente por criar uma sociedade dupla, como se fossem dois mundos que se excluem reciprocamente, embora parecidos na forma: em ambos podem ser encontradas as mesmas coisas, aparentemente as mesmas mercadorias, as mesmas idéias individualistas, a mesma competição. Mas, as oportunidades são completamente desiguais. A nova desigualdade resulta do encerramento de uma longa era de possibilidades de ascensão social, que foi característica do capitalismo até poucos anos. Apesar disso, o imaginário

---

<sup>9</sup> “A Fenomenologia é uma filosofia (não no sentido de uma disciplina, mas de um estilo de filosofar) que visa a descrição da realidade a partir do estudo do observador (consciência) e do observado (matéria), partindo do pressuposto que há uma unidade indissociável entre um e outro. Assim, o que o homem percebe não são eventos-em-si, mas fenômenos, isto é, impressões que o mundo deixou em sua consciência. Daí a necessidade de, para entender a realidade, entender também os processos da consciência humana, como a percepção, atenção, memória, juízo, etc. A Fenomenologia é, ainda, um método de investigação epistemo-ontológica, isto é, que tem por objetivo compreender como o conhecimento do ator constrói sua realidade.” (Reis, 2001, texto eletrônico/internet)

que cimenta essa ruptura é um imaginário único, mercantilizado, enganador e manipulável (MARTINS, op.cit., p.21-22).

A transitoriedade do período de exclusão para o de inclusão no desenvolvimento social está ocorrendo mais lentamente e muitas vezes chega a tornar-se estático. Esse é um grande problema para a sociedade hoje, pois o que era para ser transitório está se transformando em uma nova modalidade de vida. Isto pode ser considerado também como estratégia de sobrevivência que é criada como um enfrentamento diante da premente onda de sucumbição da sociedade em relação ao sistema. Esse é um “fantasma” que assusta, e por vezes leva a destruição de famílias inteiras nas cidades brasileiras.

Apreendemos ainda que, embutido nessa forma degenerada, denominada exclusão social, (leia-se inclusão deformada), está em processo de criação uma nova modalidade de clientelismo<sup>10</sup> e perversão que aprofunda a problemática social no tocante às classes menos favorecidas, uma vez que se trata de um clientelismo ideológico, que se manifesta, dentre outras maneiras, na imitação de um grupo a partir dos desejos individuais de cada elemento do grupo e que, normalmente, privilegia as elites do país.

Assim, é forjada também uma nova concepção de homem moderno que segue o caminho determinado pelas elites que comandam esse país. Imitar torna-se assim uma obrigação para aquelas classes que querem ingressar no fantasioso mundo proposto pelos que detém o poder. Assim, é através do consumo dirigido que esse fato se torna realidade.

Faz parte do cotidiano do espaço urbano e da vida urbana no momento atual a tendência de copiar modelos que é ensejado pelo consumo dirigido cujas normas são ditadas e prontamente obedecidas. A imitação busca mascarar a desigualdade, quando cria no outro uma falsa expectativa de chegar a ser alguém que ocupa um lugar privilegiado na escala social. A desigualdade continua quando se percebe que as oportunidades e possibilidades são verdadeiramente distintas em relação às classes. O que representa a contínua reprodução no espaço urbano, da desigualdade, do processo de exclusão social, - ou inclusão precária -, da segregação e da fragmentação, definindo por seu turno o caráter do espaço urbano, essencialmente das cidades da periferia do capitalismo.

Esses processos que se manifestam nos grupos sociais respondem, em última instância, aos movimentos desejanter do capital. Contraditoriamente os grupos acabam

---

<sup>10</sup> O clientelismo na sociedade brasileira está associado a favoritismos concedidos pelo Estado através de instituições políticas, a grupos sociais que representam o poder econômico nesse país, ou seja, as elites dominantes que estão no topo da cadeia produtiva. É assim considerada uma forma de dominação e de manutenção de poder pelas classes privilegiadas. Estas representam e reproduzem as condições necessárias a perpetuação do sistema capitalista. (Cf. Campos Filho, 1992, p. 38-44)

referendando e consolidando as estratégias capitalistas de manutenção de uma ordem estabelecida. Isso converge para o esfacelamento das relações de um determinado grupo com o seu entorno, o lugar. Perde-se com isso a identidade, as raízes, o reconhecimento. Este não é mais o lugar onde se reproduzem os desejos interiores do grupo. As modificações ocorrem segundo uma ordem externa pré-estabelecida, e indiferente ao grupo. Na verdade Martins (1997) nos ensina que o sistema capitalista não poupa ninguém.

O capitalismo na verdade desenraíza e brutaliza a todos, exclui a todos. Na sociedade capitalista essa é uma regra estruturante: todos nós, em vários momentos de nossa vida, e de diferentes modos, dolorosos ou não, fomos desenraizados e excluídos. É próprio dessa lógica de exclusão a inclusão. A sociedade capitalista desenraíza, exclui para incluir, incluir de outro modo, segundo suas próprias regras, segundo sua própria lógica. O problema está nessa inclusão (MARTINS, op.cit., p. 32).

Percebe-se, dessa forma que, esse tipo de inclusão possui um efeito desintegrador, que não apenas unilateralmente econômico, mas principalmente por ter o poder de esfumar a dignidade e a moral humanas. Este processo tem se firmado na vida de grande parte da sociedade brasileira e tem contribuído para acentuar e perpetuar a dominação de uma determinada classe social em detrimento de outra. Nesse contexto, é interessante observar ainda, como o sistema capitalista interfere em todas as instâncias da vida social, se apropriando e invadindo os mais variados sentimentos, atos e desejos da sociedade, transformando as relações entre as pessoas e estas com os lugares.

### 3.3.1 Relações Sociais Conflitantes – Os Focos de Pobreza Urbana no Litoral Norte de João Pessoa.

Foi visto no item anterior que as desigualdades sociais e o aprofundamento da pobreza já constituem um traço marcante na sociedade brasileira. Essa característica, por sua vez, vem sendo reproduzida na cidade, através dos vários aspectos que a violência urbana alcançou. Se fôssemos elencá-los aqui, talvez não pudéssemos dar conta. Mas, particularmente para este estudo, que focaliza a questão da reprodução do espaço urbano em uma área litorânea e as contradições dela resultante, não poderíamos deixar de relatar a questão do problema da habitação, que por sua vez está relacionado com o trabalho e com a renda.

Contudo, não é propósito deste estudo incursionar sobre a questão habitacional da área, pois isto exigiria um outro trabalho. Mas, acreditamos que é preciso registrar as áreas de pobreza urbana, em meio ao grande número de objetos, como os edifícios, os *shoppings*, os hipermercados, os vários tipos de serviços e comércios, evidenciando o contraste que é peculiar de nossas cidades. João Pessoa, não é, portanto, exceção.

De uma certa forma, acreditamos também que essa constatação desfaz a máscara que o poder público tenta colocar nessa área, no momento que é divulgado uma homogeneidade fictícia de bem estar das pessoas que residem na porção litorânea norte, como se aqui não houvesse favelas, além de outros problemas, e que todos os moradores dos bairros gozassem de extrema qualidade de vida. Na verdade, entendemos que o problema não reside exatamente na presença das favelas, mas no que concorre para que as pessoas sejam obrigadas a residir nestas áreas.

Já colocamos em capítulos anteriores, que os aglomerados subnormais nesta porção do litoral de João Pessoa, se localizam no vale do rio Jaguaribe ou nas encostas das falésias, ou mesmo na base das falésias, como é o caso da falésia do Cabo Branco.

De acordo com as informações colhidas junto à FAC (Fundação de Ação Comunitária), órgão pertencente ao governo estadual, existem na área de estudo três aglomerados subnormais, quais sejam: Favela do Bessa, Barreira do Cabo Branco e Chatuba. Além destes aglomerados, a Fundação de Ação Comunitária também registrou um prédio que teve sua construção paralisada, servindo agora de moradia para 16 famílias, com localização no Bairro do Bessa. Para uma melhor análise dessa realidade em nossa área de pesquisa, colocamos as informações obtidas na FAC nas tabelas 02 a 05.

**TABELA 02**  
Identificação dos Aglomerados Subnormais na Área de Estudo

Aglomerados	Bairros	Nº de domicílios		Percentual de retração (1997 – 2002)
		1997	2002	
Barreira do Cabo Branco	Cabo Branco	87	45	-48%
Chatuba	Manaíra	293	211	-28%
Favela do Bessa	Bessa	75	48	-36%
<b>Total de domicílios</b>		<b>455</b>	<b>304</b>	<b>-33%</b>

**FONTE:** FAC – Pesquisa Direta – 1997/2002

**TABELA 03**

Total de Aglomerados e de Domicílios Subnormais do Município de João Pessoa

Município	Nº de aglomerados		Nº de domicílios subnormais		% de aumento dos Domicílios subnormais
	1997	2002	1997	2002	(1997-2002)
João Pessoa	108	106	24.363	24.735	1,53%
<b>Total</b>	<b>108</b>	<b>106</b>	<b>24.363</b>	<b>24.735</b>	<b>1,53%</b>

FONTE: FAC – Pesquisa Direta – 1997/2002

**TABELA 04**

Domicílios Municipais Excetuando-Se Os Aglomerados Subnormais

Ano	Município de João Pessoa
<b>1996</b>	<b>95.043</b>
<b>2000</b>	<b>152.442</b>

FONTE: IBGE: Censos Demográficos – 1996/2000

**TABELA 05**

População Subnormal e População Total do Município de João Pessoa

Município	População subnormal		Total da população municipal		% da população subnormal sobre a população total	
	1996	2000	1996	2000	1996	2000
João Pessoa	114.637	120.459	549.270	594.922	20,87%	20,24%
<b>Total</b>	<b>114.637</b>	<b>120.459</b>	<b>549.270</b>	<b>594.922</b>	<b>20,87%</b>	<b>20,24%</b>

FONTE: IBGE – Censos demográficos – 1996/2000

As informações quantificadas na tabela 02 demonstram que na área de estudo, no período de 1997 a 2002, houve uma diminuição do número de domicílios dos aglomerados subnormais, tanto para o conjunto da área quanto para os bairros, isoladamente. Desse modo, tomando por base os dados da FAC, o aglomerado subnormal da Barreira do Cabo Branco, possuía 87 domicílios, em 1997. No ano de 2002, a pesquisa realizada pela FAC registrava apenas 45 domicílios, ou seja, uma queda de 42 domicílios em números absolutos e de 48% em termos relativos.

Esse comportamento se repete também nos outros aglomerados subnormais da área investigada. Sendo assim, em 1997, o aglomerado Chatuba, em Manaíra, apresentava 293 domicílios. No ano de 2002, esse número decresce para 211 domicílios, representando uma retração absoluta de 82 domicílios e de 28% em números relativos. Seguindo essa tendência, o aglomerado Favela do Bessa, no bairro do Bessa, abrigava 75 domicílios, em 1997; já no

ano de 2002, esse número sofre um decréscimo absoluto de 27 unidades e relativamente de 36%. Por fim, quantificamos as informações para o conjunto da área, onde constatamos que de 1997 para 2002, houve uma diminuição de 151 domicílios subnormais, representando 33%.

Essa constatação da retração do número de domicílios subnormais em todos os bairros que registram a presença de aglomerados, desperta nossa atenção no sentido de buscar uma explicação para tal fenômeno. Pensamos então, fazer algumas inferências tomando como referência os dados apresentados e as observações realizadas no local.

Analisando os dados para a tabela 03, constatamos que no período (1997-2000), houve uma pequena retração de dois aglomerados subnormais. Em contrapartida, o número de domicílios aumentou, saindo de 24.363 para 24.735 domicílios, demonstrando um acréscimo de 372 domicílios, ou 1,53%, em números relativos. Isto significa que, alguns dos aglomerados estudados pelo órgão estatal ficaram maiores, ou seja, mais pessoas foram morar em favelas.

Com efeito, as tabelas 04 e 05 evidenciam respectivamente, o número de domicílios municipais e a população subnormal e total do município de João Pessoa. No tocante aos domicílios municipais, segundo o IBGE, houve um aumento de 57.399 domicílios, no período (1996-2000). Isto demonstra um significativo aumento populacional. Enquanto isso, a tabela 05 evidencia um aumento, tanto do total da população quanto da população que reside em favelas.

Contudo, o crescimento mais significativo foi no total da população. Não obstante, apesar de registrarmos um aumento da população subnormal em termos absolutos no período (1996-2000), em termos relativos, a participação da população, que vive em favelas em relação ao total municipal, sofreu uma pequena queda. Para nós, isto significa um aumento maior de pessoas que não residem em áreas subnormais.

Os estudos realizados pela FAC, somados com as observações realizadas *in loco*, demonstram que os aglomerados subnormais do município de João Pessoa estão em sua maioria situados em áreas de riscos como as encostas e sopés das falésias, nas planícies aluviais e nos fundos dos vales dos rios. Os aglomerados subnormais da área de estudo apresentam esta mesma problemática, ou seja, encontram-se também em áreas de riscos.

Dessa forma, os aglomerados Chatuba e Favela do Bessa, se localizam às margens do rio Jaguaribe, muitas vezes ocupando o leito do rio, sugerindo o risco de enchentes, principalmente nos períodos chuvosos. Já a Favela da Barreira do Cabo Branco, como o próprio nome diz, está situada na base da Falésia, correndo risco constante de desmoronamentos. As áreas que abrigam estes aglomerados, são classificadas pelo Plano



Diretor do município de João Pessoa como Zonas de Preservação Permanente, ou áreas de ocupação restrita. Geralmente, as áreas ocupadas apresentam um profundo quadro de degradação sócio-ambiental (ver Figura 07, 08 e 09).



**FIGURA 07** – Ocupação irregular às margens do rio Jaguaribe– aglomerados sub-normal, favela do Bessa.

**FONTE:** FAC, 2002.



**FIGURA 08** – Ocupação em áreas de risco, aglomerado sub-normal Chatuba e São José – bairro de Manaíra.

**FONTE:** FAC, 2002.



**FIGURA 09** – A reprodução contraditória do espaço urbano, nota-se o padrão diferenciado dos bairros de Manairá e São José.

**FONTE:** FAC, 2002.

Sendo assim, estas áreas não deveriam ser ocupadas dessa forma. Mas, observamos que, se por um lado o poder público cria leis que pressupõe um desejo de ordenamento no crescimento da cidade, por outro lado este mesmo agente contribui para a existência de uma expansão desordenada, no momento em que ele deixa de investir em programas de inclusão social.

Nesse contexto, a presença destes aglomerados está relacionada com uma série de questões resultantes da estrutura econômica brasileira, bem como de sua base política e social, conforme vimos anteriormente neste capítulo. Portanto, a pesquisa realizada pela FAC aponta, entre outros, o problema do desemprego e do déficit habitacional como fatores preponderantes para o entendimento da questão em pauta. Estes, contribuem em larga escala para o aparecimento dos aglomerados subnormais.



Contudo, mesmo não fazendo parte do setor em estudo, mas por estar situado junto ao bairro de Manaíra, o aglomerado subnormal São José, agora considerado bairro pela lei que delimita os bairros de João Pessoa, abriga, segundo a FAC/2002, um total de 1545 domicílios. Este aglomerado é digno de registro, porque além de ser considerado o maior do município de João Pessoa, encontra-se localizado junto a uma das áreas mais valorizadas da cidade.

Estas informações são de extrema relevância para nós, no momento em que vem referendar a extrema contradição que se opera no espaço urbano das cidades brasileiras, em particular dessa porção litorânea de João Pessoa. Desse modo, a cidade e seu espaço urbano, são divididos em frações para determinados grupos sociais.

Esta é a cidade vista enquanto mercadoria, pois sob esta perspectiva o capital triunfa, criando suas próprias lógicas. Sobre esta questão, Lefebvre ressalta: “*A cidade ou o que dela resta, o que ela se torna, serve mais que nunca à formação de capital, isto é, à formação, à realização, à distribuição da mais-valia*” (LEFEBVRE, op.cit., p.43).

Dessa forma, vive-se o mito da função social da propriedade urbana, uma vez que ela não se realiza. Mesmo estando escrita nas leis de urbanismo, planos diretores e outros códigos, ela não se concretiza, não se torna realizável. A cidade tem sido para poucos e não para todos. É um produto, e não mais um lugar. Sobre essa questão, Ana Fani (2001), comenta:

Dentro desse quadro a (re)produção do espaço é também o da reprodução da vida humana. O homem vive onde ele pode morar e isso será determinado por sua renda e pelos sacrifícios que pode fazer. Como ele pode morar e em que condições vive depende do acesso aos serviços coletivos produzidos (CARLOS, 2001, p. 79).

O processo de estratificação do espaço físico, bem como da segregação social, realiza-se nesta porção da cidade em toda sua plenitude. Poderíamos, desse modo, imaginar a existência de duas cidades, tão próximas (fisicamente) e tão distantes (socialmente). A primeira é a cidade do medo quase que constante, onde são comuns fome, violência, desabamentos, despejos, desemprego, falta de perspectiva de vida. Trata-se do lugar não escolhido, fétido, desestruturante moral e socialmente falando. Esta é a cidade dos que vivem nos aglomerados subnormais aqui descritos e reivindicam “o direito à cidade”.

A segunda cidade é aquela dos prédios modernos, dos grandes centros de compras, dos shoppings, das luzes, de uma vida intensa de movimento, de grande poder de mobilidade. É onde percebemos toda uma variedade de elementos que expressa um conteúdo técnico-informacional. Mas, é também constituída pela violência e pelo medo. A primeira é cria da

segunda. Talvez pudéssemos dizer que seria um subproduto do capital, seu lado horrendo. Este que negligencia em toda sua magnitude a cidadania, pois produz e faz reproduzir espaços não apenas sem cidadãos, mas o que é pior, inconscientes de cidadania.

### 3.4 A CELERIDADE DA REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ÁREA DE ESTUDO

No intuito de apresentar de forma mais clara cada bairro que compõe a área de estudo, achamos oportuno expor um quadro, contemplando informações importantes para apreendermos a realidade urbana dos bairros estudados, principalmente no que diz respeito à intensa reprodução do seu espaço urbano, observados pela instalação dos objetos, culminando dessa forma, com a constatação da valorização do solo urbano.

Todavia, gostaríamos de apresentar inicialmente o quadro 4 que demonstra o memorial descritivo destes bairros, identificando suas áreas limítrofes, população, superfície, bem como suas respectivas densidades demográficas. Estes dados também serão construídos para o conjunto da área.

**QUADRO 04**

## Memorial Descritivo dos Bairros e outras Informações

Bairros	Limites	Área (Ha)			População Residente	Densidade demográfica Bruta <sup>11</sup>
		Total	Verde	Bruta		
Cabo Branco	Ao norte com Tambaú, ao sul com Ponta do Seixas e Portal do Sol, a leste com o Oceano Atlântico e Oeste com Miramar e Altiplano Cabo Branco.	147,80	44,00	103,80	5.439	52,40
Tambaú	Ao norte com Manaíra, ao sul com Cabo Branco, a leste com o Oceano Atlântico, a oeste com Miramar.	90,60	9,00	81,60	6.782	83,11
Manaíra	Ao norte com Jardim Oceania e Aeroclube, ao sul com Tambaú, a leste com o Oceano Atlântico, a oeste com o rio Jaguaribe/município de Cabedelo e bairro de São José.	243,60	11,00	232,60	19.289	82,93
Jardim Oceania	Ao norte com o Bessa, ao sul com Manaíra, a leste com o Oceano Atlântico, e a o este com o bairro do Aeroclube.	236,70	11,00	225,70	10.015	44,37
Aeroclube	Ao norte com o Bessa, ao sul com Manaíra, a leste com o Oceano Atlântico, a oeste com o rio Jaguaribe/Cabedelo.	206,40	24,00	182,40	4.057	22,24
Bessa	Ao norte com Intermares, rio Jaguaribe/Cabedelo, ao sul com Jardim Oceania e Aeroclube, a leste com o Oceano Atlântico, a oeste com o rio Jaguaribe/Cabedelo.	205,70	24,00	181,70	7.111	39,14
Intermares	Ao norte com o bairro Ponta de Campina, ao sul com o Bessa, rio Jaguaribe/João Pessoa, a leste com o Oceano Atlântico, a oeste com a BR-230.	136,93	7,79	129,14		
<b>TOTAL DA ÁREA DE ESTUDOS</b>		<b>1.267,73</b>	<b>130,79</b>	<b>1.136,94</b>		

**FONTE:** Censo Demográfico do IBGE/2000, SEPLAN – Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de João Pessoa, Lei nº 1.574 de 04 de Setembro de 1998 – Câmara Municipal de João Pessoa. Memorial descritivo do Loteamento Intermares.

<sup>11</sup> A densidade demográfica é calculada tomando como referência a área bruta. A Prefeitura considera área verde com sendo área de preservação ambiental, logo não poderá ser ocupada. Contudo, observamos que na prática isso não funciona no momento em que temos áreas de mangues, margens de rios, vertentes, leitos e até mesmo as falésias sendo ocupadas, tanto pela população de baixa renda, quanto por grandes empreendimentos urbanos.

De acordo com as informações do quadro 04 podemos afirmar que a área de estudo comporta oficialmente sete bairros, totalizando uma área de 1.267,73ha e uma população de 52.693 habitantes, apresentando uma densidade demográfica de 46,6 hab/ha<sup>2</sup>. Estes dados não incluem a população de Intermares porque de acordo com o IBGE, o bairro de Intermares não possui contagem de população uma vez que, o município de Cabedelo não possui delimitação de bairro.

É interessante, no entanto, chamar a atenção para o fato de que mesmo o Bessa ter sido dividido em Jardim Oceania, Aeroclub e Bessa, tanto a população local, quanto as corretoras de imóveis e construtoras, não incorporaram esses novos nomes atribuídos, permanecendo como Bessa toda aquela área que tem início logo após a avenida Governador Argemiro Figueiredo, o mesmo que, “Retão de Manaíra”.

Desse modo, o quadro 04 demonstra que, com exceção do Aeroclub, os demais bairros possuem os limites a leste com o Oceano Atlântico, ou seja, são bairros que possuem praias. Geralmente, as praias têm o mesmo nome dos bairros, como por exemplo: Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Bessa e Intermares.

No tocante à área dos bairros, Manaíra se destaca por apresentar a maior área, 243,60 ha, a maior população com 19.289 habitantes, e a segunda maior densidade demográfica com 82,93 hab/ha<sup>2</sup>. Por sua vez, o bairro de Tambaú, é o menor com 90,60 ha e o de maior densidade demográfica com 83,11 hab/ha<sup>2</sup>. Em todos os bairros são também encontradas áreas verdes, destinadas a instalação de praças, parques e outros equipamentos urbanos de uso coletivo. De uma maneira geral, podemos depreender que a área em estudo possui uma dimensão considerável, abrigando quase 10% da população do município de João Pessoa.

A abordagem do perfil sócio-econômico tem por objetivo demonstrar, entre outras questões que, o setor compreendido pelo estudo, além de abrigar predominantemente, uma classe social de renda mais elevada da cidade de João Pessoa, possui também grande capacidade de atrair investimentos, principalmente aqueles que envolvem comércio e serviços.

Desse modo, o trecho que vai do bairro do Cabo Branco até o Intermares, concentra o mais o forte dinamismo urbano de todo litoral pessoense. Diante desse fato, seria possível afirmar que, neste perímetro, constituído pelos bairros de Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Jardim Oceania, Aeroclub, Bessa<sup>12</sup> e Intermares, estaria concentrada parte significativa dos

---

<sup>12</sup> Recentemente, através da Lei nº 1.574 de 04 de Setembro de 1998, da Câmara Municipal de João Pessoa, foram criadas oficialmente a delimitação e denominação dos bairros de João Pessoa. Sendo assim o bairro do Bessa foi dividido em três partes, quais sejam: Bairro do Aeroclub, Jardim Oceania e Bessa.

objetos que dinamizam a economia urbana da cidade de João Pessoa, notadamente aquela que se refere ao terceiro setor.

De acordo com as observações realizadas no local, referendadas posteriormente pelas informações obtidas junto ao SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio a Pequena Empresa), os bairros de Tambaú e Manaíra concentram maior número de unidades de serviços e comércio.

Por outro lado, segundo as informações levantadas nas Secretarias de Planejamento e Desenvolvimento e Controle Urbano, os bairros de Cabo Branco, Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares se destacam por apresentar um forte crescimento de residências horizontais e verticais. Constata-se, no entanto, que este último tipo vem predominando na paisagem urbana litorânea de João Pessoa, principalmente a partir da década de 1990, contribuindo, tanto para a realização do processo de verticalização, quanto para a expansão urbana em direção ao município de Cabedelo.

A análise dos dados de construção civil na área litorânea norte de João Pessoa, possibilita a construção de inferências, interpretações, bem como reafirmações de algumas suposições levantadas em capítulos anteriores deste estudo. No que diz respeito à reprodução do espaço urbano dessa porção litorânea, bem como de suas características principais, quais sejam: a celeridade do movimento de expansão, a valorização da área, suas contradições e por fim a verticalidade que área, ao mesmo tempo em que passa a assumir, imprime ao conjunto da cidade um crescimento, notadamente, vertical. Para uma melhor apreensão dessa questão ver figura 10.





**FIGURA 10** – Foz do Rio Jaguaribe, em seu contato com o mar. Percebe-se o avanço da reprodução do espaço urbano de João Pessoa em direção a Cabedelo.  
**FONTE:** Relatório para a instalação de grandes equipamentos urbanos as margens do Rio Jaguaribe, 1999.

Para tanto, o trabalho de levantamento dos dados demandou um tempo relativamente estendido. Alguns motivos contribuíram para essa questão, como por exemplo: a dimensão da área (1.267,73ha), e a ausência de dados sistemáticos relativos ao número de objetos construídos, bem como a modalidade dessas construções. Os livros de registros de imóveis consultados nas Prefeituras de João Pessoa e Cabedelo, além de desorganizados, estavam se deteriorando, principalmente as informações inerentes à década de 1980.

Por fim, os referidos livros não trazem os dados separados por áreas da cidade, daí porque tivemos que construir as informações relativas ao tipo de imóvel edificado, o ano de construção e a quantidade, obedecendo à divisão de bairros.

Tais informações foram contabilizadas, e posteriormente, transformadas em tabelas e gráficos. Para cada bairro, foi criada sequencialmente uma tabela e um gráfico, objetivando uma melhor apreensão da análise realizada. Nesse contexto, a tabela 06 e o gráfico 01, referem-se ao bairro do Cabo Branco, a tabela 07 e o gráfico 02, relatam as informações de Tambaú, a tabela 08 e o gráfico 03 remetem-se às questões do bairro de Manaíra, a tabela 09 e o gráfico 04 evidenciam a realidade do Bessa e por fim a tabela 10 e o gráfico 05 operam com as questões relativas ao bairro de Intermars.

Desse modo, as modalidades de construção foram escolhidas pela frequência com que apareciam no livro de registro de imóveis. Sendo assim, foram trabalhados os dados para:

residências unifamiliar e multifamiliar, comércio, serviços, hotéis, restaurantes e clínicas. A escolha do período foi bastante satisfatória, uma vez que demonstra a importância que as décadas de 1980 e 1990 representaram para o crescimento urbano do território nacional, especificamente no que diz respeito à reprodução do espaço urbano da porção litorânea norte de João Pessoa, sendo portanto, bastante representativa para os propósitos desse estudo.

Em um primeiro momento, ficou claro para nós, que as duas décadas escolhidas guardam características muito específicas, denotando também alguns marcos desse crescimento urbano, principalmente no que tange ao aspecto de sua velocidade. Dessa forma, a década de 1980 marca o início da aceleração do processo de reprodução do espaço urbano no perímetro de estudo. Este momento é também caracterizado pela presença de residências unifamiliares, implicando em tipo de crescimento predominantemente horizontal.

Com efeito, isto pode ser explicado, pelo fato dessa área ter sido utilizada inicialmente para veraneio. Os moradores eram, portanto, sazonais. Esta questão é muito representativa, na porção que compreende os bairros do Bessa, Jardim Oceania e Aeroclub e Intermares.

No entanto, é na década de 1990 que se registra um maior impulso no número de construções, resultando numa ampliação do tecido urbano da cidade, em direção ao litoral norte. Percebemos também que nesta década, o número de residências e outros objetos construídos são predominantemente verticais. Este avanço é observado, principalmente, na primeira metade da década de 1990, coincidindo dessa maneira, com a criação do Plano Real em sua primeira etapa.

Dessa maneira, o bairro de Manaíra, representado pela tabela 08, e pelo gráfico 03, se destaca no que diz respeito ao aspecto da verticalização. Isto ocorre porque podemos constatar uma concentração de edifícios em uma determinada área deste bairro, bem como por sua dimensão, fazendo com que a verticalidade esteja mais presente. Já o Bessa aparece como o bairro que abrigou o maior número de construções. No entanto, é preciso lembrar que no período de coleta de informações na Prefeitura de João Pessoa, o Bessa abrangia os bairros de Jardim Oceania e Aeroclub.

Uma outra questão que pudemos constatar é que nesta área, três bairros de destacam no processo de reprodução do espaço urbano, quais sejam: Tambaú, Manaíra e Bessa. Levando em consideração os percentuais deste crescimento, na década de 1980, em Manaíra, registramos a construção de 25 unidades multifamiliares e 350 unidades unifamiliares. Já na década de 1990 constatamos um aumento significativo do número de construções verticais e uma diminuição acentuada nas residências horizontais. Desse modo, foram construídas 122 residências verticais e apenas 42 residências horizontais. Em termos percentuais, isto quer

dizer que, na década de 1990, 61,61% do total das unidades construídas foram de residências multifamiliares, e apenas 21,21% foram unifamiliares.

No entanto, há que se considerar que no cômputo geral das unidades construídas, devido a queda acentuada no número de edificações horizontais, houve também uma retração do número total de construções na década de 1990. Portanto, fica evidente, que a década de 1990 é marcada por um aumento acentuado de construções verticais, o que a nosso ver sinaliza para um processo de verticalização, que ano após ano vai se consolidando na paisagem urbana do litoral norte pessoense.

Pode-se inferir também que, as pessoas começam a mudar de comportamento, no que diz respeito ao tipo de moradia que desejam. Esta mudança, por seu turno, pode estar associada ao consumo de novos produtos, bem como de novos usos e valores colocados pela mídia e pelas emergências impostas pelo momento atual, caracterizado pelas acelerações das mudanças e pela efemeridade dos objetos. Estas modificações pelas quais passam a sociedade são, no entanto, comandadas pelo ritmo do capital, em sua fase atual. Não obstante, as classes sociais mais favorecidas, pensam desse modo, de viver um estilo de vida mais moderno. Este compartimento do litoral de João Pessoa expõe bem este quadro, onde as pessoas vivem uma suposta modernidade.

Tomaremos agora para análise os bairros de Tambaú e Bessa, por se tratar de dois exemplos para a questão aqui relatada. O primeiro bairro é digno de registro por se tratar do caso mais representativo de retração nos índices de construção unifamiliar, no período compreendido entre 1980 e 2000. Já o segundo bairro, merece ser mencionado por apresentar o mais significativo crescimento, em números absolutos, de residências verticais. Nesse sentido, se na década de 1980, registramos a construção de 51 unidades multifamiliares, na década de 1990, incluindo o ano 2000, constatamos a construção de 421 unidades verticais, representando um crescimento da ordem de 30,1%.

Contudo, se foi surpreendente o aumento das edificações verticais, é igualmente representativo a retração sofrida nas unidades horizontais, que neste período foi de 704 unidades, resultando em uma queda de 70,69% nesse tipo de construção na área que compreende o bairro de Tambaú. Portanto, estes índices vêm mais uma vez conferir a afirmativa de que a área de estudo registra uma forte tendência para a consolidação do processo de verticalização. É oportuno colocar que esta mesma situação se repete também nos bairros de Cabo Branco e Bessa, principalmente.

A distinção mais visível entre os bairros é a quantidade absoluta de unidades, sejam residenciais, comerciais e de serviços. Desse modo, constatamos, de acordo com as

informações colhidas junto à SEDURB (Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano) que os bairros de Tambaú e Manaíra comportam um maior número de unidades de serviços e comércio. Já nos demais bairros, há um nítido predomínio de construções residenciais.

Finalmente, pudemos perceber que para o conjunto da área, houve uma queda nos índices de construções horizontais e um aumento significativo das construções verticais. Demonstrando mais uma vez que esta área atribui um padrão de crescimento vertical à cidade de João Pessoa, ou também podemos afirmar que a verticalização da cidade é, por assim dizer, concentrada em sua porção litorânea, predominantemente na direção norte.

**TABELA 06**

Levantamento dos objetos construídos na área que compreende a pesquisa  
Período considerado (1980 – 2000)

Ano	Cabo Branco					
	Edifícios	Casas	Comércio	Hotéis	Restaurantes	Clinicas
1980	0	26	1	0	0	0
1981	0	20	0	0	0	0
1982	0	22	0	0	0	0
1983	0	12	0	0	0	0
1984	1	7	0	0	0	0
1985	0	10	1	0	0	0
1986	1	7	0	0	0	0
1987	1	2	0	0	0	0
1988	1	1	1	1	0	0
1989	0	0	0	0	0	0
1990	2	0	2	0	0	0
1991	1	3	2	0	0	0
1992	6	2	0	0	0	0
1993	1	2	1	0	0	0
1994	10	1	2	1	0	0
1995	5	1	0	0	0	0
1996	8	0	1	0	0	0
1997	4	1	1	0	0	0
1998	8	3	0	0	0	0
1999	9	5	2	1	0	0
2000	6	2	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>127</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.

**RESUMOS**

## Bairro de Cabo Branco

Período	Edifícios	Casas	Outros	Total
Dec 80	4	107	4	<b>115</b>
Dec 90	60	20	13	<b>93</b>
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>127</b>	<b>17</b>	<b>208</b>

**TABELA 07**

Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000)

<b>Tambaú</b>						
<b>Ano</b>	<b>Edifícios</b>	<b>Casas</b>	<b>Comércios</b>	<b>Hotéis</b>	<b>Restaurantes</b>	<b>Clinicas</b>
1980	0	213	1	0	0	0
1981	10	104	2	0	0	0
1982	0	111	5	0	0	1
1983	3	79	1	0	0	0
1984	1	84	5	0	0	0
1985	11	67	5	0	0	0
1986	12	58	6	0	0	0
1987	2	10	1	3	0	0
1988	7	4	2	1	0	0
1989	1	7	2	0	0	0
1990	3	4	1	2	0	0
1991	1	5	3	1	0	0
1992	5	4	3	1	0	0
1993	4	6	4	2	0	0
1994	7	2	4	2	0	0
1995	9	1	5	0	0	0
1996	16	1	4	0	0	0
1997	14	2	1	0	0	0
1998	10	6	4	1	0	0
1999	11	1	2	2	0	0
2000	10	1	5	1	0	0
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>770</b>	<b>66</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.

**RESUMO**

## Bairro de Tambaú

<b>Período</b>	<b>Edifícios</b>	<b>Casas</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
Dec 80	47	737	35	<b>819</b>
Dec 90	90	33	48	<b>171</b>
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>770</b>	<b>83</b>	<b>990</b>

**TABELA 08**  
Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000)

<b>Manaíra</b>						
Ano	Edifícios	Casas	Comércio	Hotéis	Restaurantes	Clínicas
1980	0	55	1	0	0	0
1981	0	19	0	0	0	0
1982	1	41	0	0	0	0
1983	1	29	1	0	0	0
1984	3	45	2	0	0	0
1985	3	63	1	0	0	0
1986	4	66	1	0	0	0
1987	7	15	0	1	0	0
1988	4	13	2	0	0	1
1989	2	4	1	0	0	0
1990	5	4	1	0	0	0
1991	5	8	4	0	0	0
1992	7	5	2	0	0	0
1993	5	4	1	1	0	0
1994	10	5	4	1	0	0
1995	12	1	2	0	0	0
1996	18	3	6	1	0	0
1997	11	2	3	1	0	0
1998	16	1	0	0	0	0
1999	21	7	3	0	0	0
2000	12	2	4	0	0	0
<b>Total</b>	<b>147</b>	<b>392</b>	<b>39</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.

**RESUMOS**  
Bairro de Manaíra

Período	Edifícios	Casas	Outros	<b>Total</b>
Dec. 80	25	350	11	<b>386</b>
Dec. 90	122	42	34	<b>198</b>
<b>Total</b>	<b>147</b>	<b>392</b>	<b>45</b>	<b>584</b>

**TABELA 09**  
Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000)

Bessa*						
Ano	Edifícios	Casas	Comércio	Hotéis	Restaurantes	Clínicas
1980	1	52	0	0	0	0
1981	1	56	0	0	0	0
1982	1	159	0	0	0	0
1983	2	114	1	0	0	0
1984	1	99	1	0	0	0
1985	0	65	0	0	0	0
1986	10	91	0	0	0	0
1987	10	55	0	0	0	0
1988	10	51	1	0	0	0
1989	15	28	0	0	0	0
1990	16	44	2	0	0	0
1991	29	82	6	1	0	0
1992	19	57	5	1	0	0
1993	26	86	5	0	0	0
1994	38	78	8	1	0	1
1995	57	37	5	2	1	0
1996	33	29	5	1	0	0
1997	35	39	7	0	0	0
1998	36	64	6	1	0	0
1999	62	79	9	0	0	1
2000	70	69	10	0	0	1
<b>Total</b>	<b>472</b>	<b>1434</b>	<b>71</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.

**\*Nota:** os dados contabilizados para o bairro do Bessa, incluem também os bairros de Jardim Oceania e Aeroclube. Isto ocorreu, em virtude da lei de delimitação dos bairros de João Pessoa que só passou a vigorar em 1998.

### RESUMO

Bessa

Período	Edifícios	Casas	Outros	Total
Dec. 80	3	65	4	<b>72</b>
Dec. 90	179	78	18	<b>275</b>
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>143</b>	<b>22</b>	<b>347</b>



**TABELA 10**  
Levantamento dos Objetos Construídos na Área de Pesquisa (1980 – 2000)

Ano	Intermares					
	Edifícios	Casas	Comércios	Hotéis	Restaurantes	Clínica
1980	0	0	0	0	0	0
1981	0	0	0	0	0	0
1982	0	0	0	0	0	0
1983	0	0	0	0	0	0
1984	0	6	0	0	0	0
1985	0	11	0	0	0	0
1986	0	5	0	0	0	0
1987	0	14	0	0	0	0
1988	1	10	2	0	0	0
1989	2	19	2	0	0	0
1990	1	16	1	0	0	0
1991	2	15	2	1	0	0
1992	20	11	2	1	0	0
1993	18	12	1	0	0	0
1994	38	3	3	0	0	0
1995	51	1	2	0	0	0
1996	10	2	0	0	0	0
1997	12	1	1	0	0	0
1998	12	1	1	0	0	0
1999	9	4	2	0	0	0
2000	6	12	1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>143</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de Cabedelo – Secretaria de Obras e Urbanismo Livro de Alvará de Construção.

### RESUMO

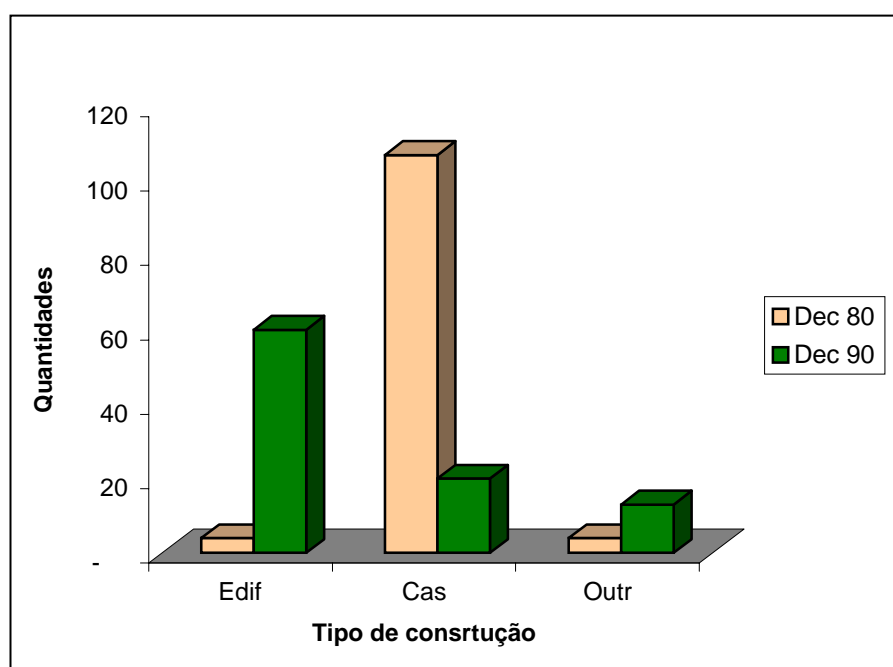
#### Bairro de Intermares

Período	Edifícios	Casas	Outros	Total
Dec 80	51	770	6	<b>827</b>
Dec 90	421	664	76	<b>1161</b>
<b>Total</b>	<b>472</b>	<b>1434</b>	<b>82</b>	<b>1988</b>

### Observações

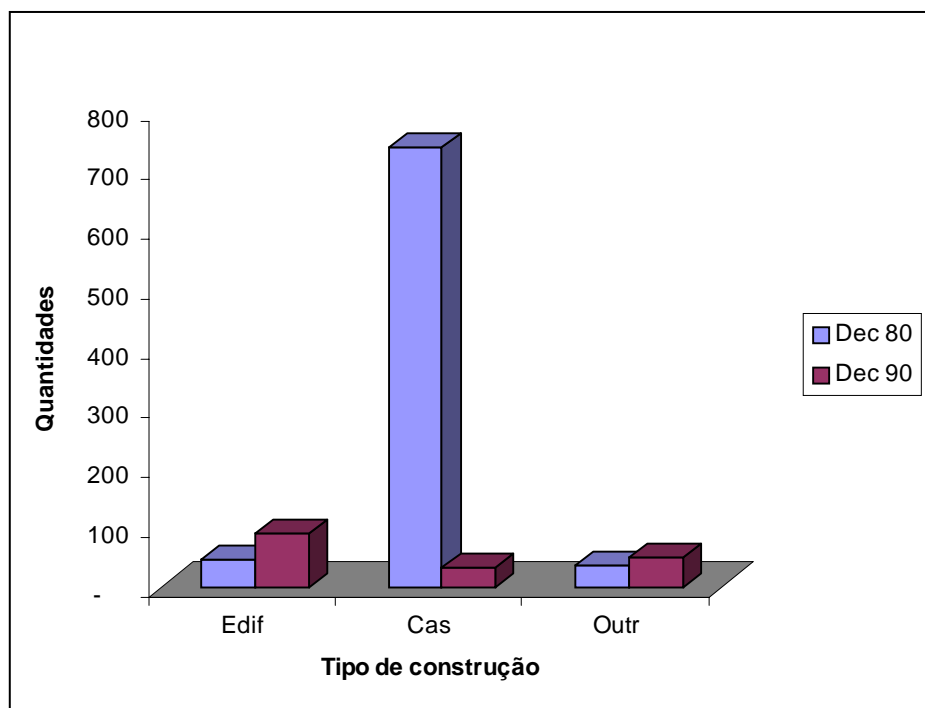
Em 1982, no bairro de Manaíra, foi construído 1 centro social
Em 1988, no bairro de Manaíra, foi construído o Manaíra Shopping
Em 1993, no bairro de Manaíra foi construída 1 uma Escola de Ensino Fundamental
Em 1994, no bairro de Tambaú, foi construído 1 Pier
Em 1996 no bairro de Manaíra foram construídas 2 Igrejas
Em 2000, no bairro de Manaíra foi construído o Mag Shopping
Em 1982, no bairro do Bessa, foi construída 1 sede recreativa

Em 1988, no bairro do Bessa, foi construída 1 central telefônica
Em 1993, no bairro do Bessa, foram construídas 2 Igrejas
Em 1995, no bairro do Bessa, foi construída 1 praça
Em 1997, no bairro do Bessa, foi construído 1 Centro Espírita
Em 1998, no bairro do Bessa, foi construída 1 Escola
Em 1999, no bairro do Bessa, foi construído o Hiperbompreço
Em 2000, no bairro do Bessa, foi construída 1 Igreja

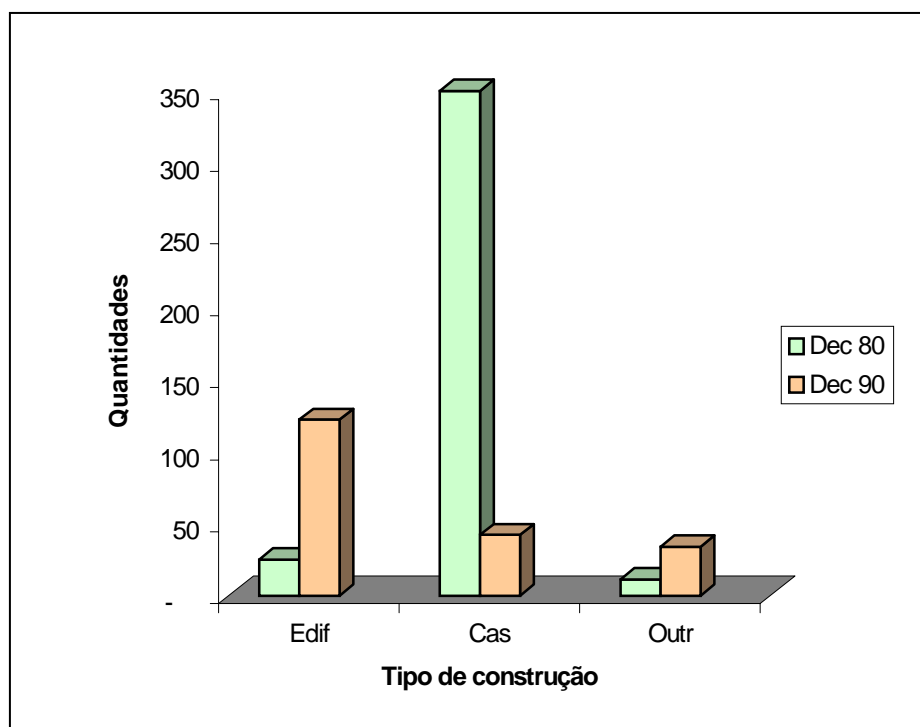


**GRÁFICO 01-** Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Cabo Branco

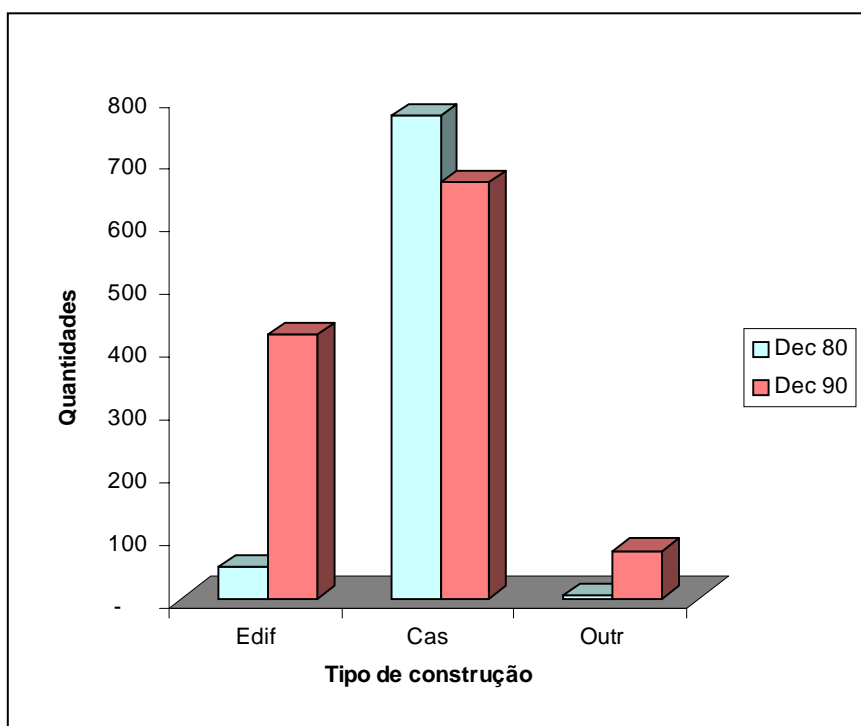
**FONTE:**Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.



**GRÁFICO 02** - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Tambaú  
**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.

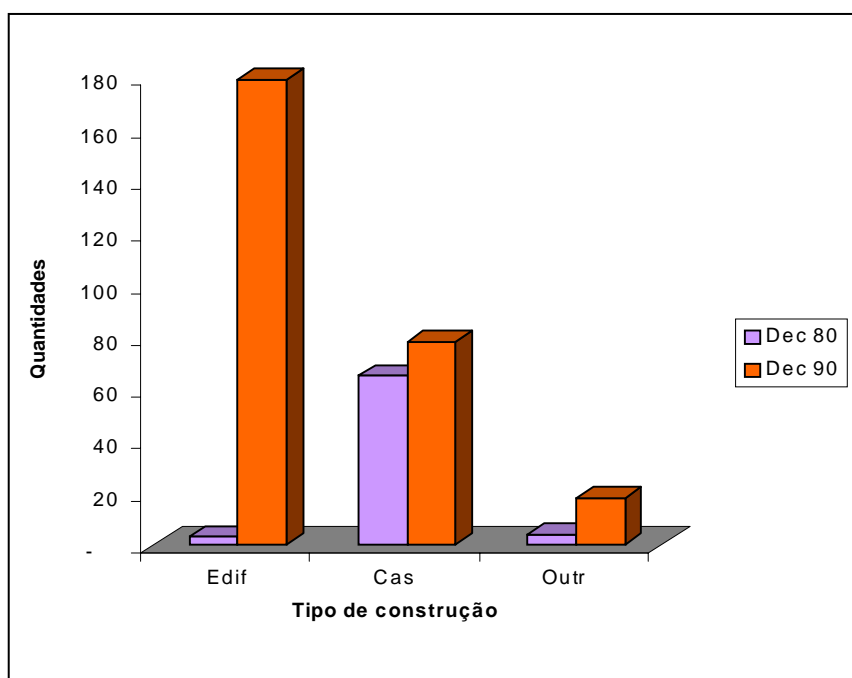


**GRÁFICO 03** - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro de Manaíra  
**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.



**GRÁFICO 04** - Expansão urbana no litoral de João Pessoa Bairro do Bessa

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa – Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano – Livro de Registro de Imóveis.



**GRÁFICO 05** - Expansão urbana no litoral norte de João Pessoa Bairro de Intermars - Cabedelo

**FONTE:** Organizado por João Manoel em janeiro de 2002. Dados obtidos na Prefeitura Municipal de Cabedelo – Secretaria de Obras e Urbanismo Livro de Alvará de Construção.

### 3.5 A PARTICIPAÇÃO DO SETOR TERCIÁRIO (COMÉRCIO E SERVIÇOS) NO PROCESSO DE REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Com efeito, a produção acelerada desse espaço, motivada em parte, pela instalação das unidades de comércio e serviços, pode ser observada na tabela 11. Desse modo, os números aqui registrados, corroboram a tese de que a área tem grande poder de atrair investimentos, notadamente, no que se refere ao terceiro setor da economia. Aqui, os fixos assim como os fluxos, os objetos e as ações dão o tom e marcam o ritmo de crescimento do perímetro litorâneo situado do Cabo Branco ao Intermares. A versatilidade das atividades presentes nesta área é encontrada na tabela 11.

**TABELA 11**

Distribuição das Unidades de Comércio, Serviço e Indústria na área delimitada para o estudo

Bairros	Setores	Unidades Instaladas	% De Empresas por Ordem Econômica <sup>13</sup>			
			Micro	Pequena	Média	Grande
Cabo Branco	Indústria	4	75	25	0	0
	Comércio	43	95,12	4,88	0,34	0,34
	Serviço	101	73,12	22,58	3,23	1,08
Tambaú	Indústria	10	80	20	0	0
	Comércio	333	97,59	1,72	0,34	0,34
	Serviço	272	85,02	12,33	1,32	1,32
Manaíra	Indústria	32	90,32	9,68	0	0
	Comércio	172	93,75	5,63	0	0,63
	Serviço	305	83,77	13,58	1,51	1,13
Jardim Oceania	Indústria	10	4,79	0,68	0	0
	Comércio	52	28,08	2,05	0,68	0
	Serviço	101	52,05	10,27	0,68	0,68
Aeroclube	Indústria	2	100	0	0	0
	Comércio	21	83,33	11,11	0	5,56
	Serviço	36	81,82	15,15	3,03	0
Bessa	Indústria	11	100	0	0	0
	Comércio	66	95	5	0	0
	Serviço	64	83,33	15	1,67	0
Intermares	Indústria	14	92,86	7,14	0	0
	Comércio	44	86,36	13,64	0	0
	Serviço	58	74,07	25,93	0	0
<b>Total das</b>	<b>Unidades Industriais</b>		<b>1.751</b>			

**FONTE:** Pesquisa Direta do SEBRAE na Paraíba – 2000/2001

<sup>13</sup> De acordo com as informações obtidas junto ao Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequena Empresa, é considerada micro empresa aquela unidade produtiva ou de serviço que possui um faturamento máximo de R\$ 120.000,00 ao ano, já as para os pequenos empreendimentos o faturamento médio anual deve ser de R\$ 1.200.000,00.

Tomando por base os dados apresentados na tabela 11, podemos inferir que grande parte das unidades de comércio, indústria e serviços instalados se inserem na categoria micro. Contudo, vale salientar que, de acordo com diálogos estabelecidos pelo coordenador da pesquisa no SEBRAE, estes valores não incluem os *shopping-centers*, presentes neste espaço. Porém é preciso colocar que, em alguns bairros, a exemplo de Manaíra, pudemos registrar a presença de dois *shoppings*, um deles considerado o maior da cidade, demonstrando a incrível capacidade que tem este bairro em atrair investimentos.

Esses *shopping-centers* estão instalados na avenida Governador Flávio Ribeiro Coutinho, mais conhecida localmente pela denominação de “Retão de Manaíra”. Esta avenida, em toda sua extensão, abriga um grande número de unidades de comércio e serviços, talvez por isso, possamos registrar um intenso fluxo de veículos diariamente, sendo comum os constantes engarrafamentos. Ao lado da avenida Flávio Ribeiro Coutinho, temos outra bastante movimentada. Trata-se da avenida General Edson Ramalho, que vem se tornando cada vez mais uma área comercial. De acordo com uma reportagem do Jornal Correio da Paraíba, de 09 de fevereiro de 2003, a instalação de estabelecimentos comerciais fez o metro quadrado ficar mais caro, custando entre 1 mil e 1,2 mil reais.

Em apenas cinco anos, o valor do metro quadrado de terreno na avenida Edson Ramalho, no bairro de Manaíra, valorizou mais de 30%. O dado é do CRECI(Conselho Regional de Corretores de Imóveis). O motivo são as empresas e lojas comerciais que “descobriram” a área e elegeram como nova “avenida *shopping*” da cidade. Desde confecções, passando por aluguéis de roupas, imobiliárias, colégios, escolas de idiomas e restaurantes. É possível encontrar de tudo na Edson Ramalho. Ou quase tudo, já que a via concentra empresas cujo público alvo são as classes A e B e oferecem produtos, em sua maioria, sofisticados e caros. (Jornal Correio da Paraíba, caderno de economia , 09 de fevereiro de 2003)

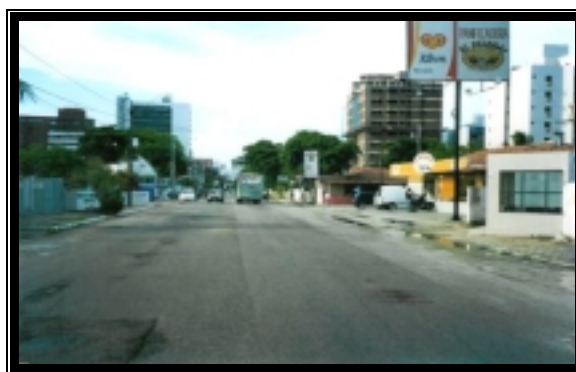
Podemos afirmar que, no bairro de Manaíra, as avenidas Governador Flávio Ribeiro Coutinho, Senador Rui Carneiro, General Edson Ramalho e a João Maurício (a primeira da orla) se destacam por concentrar o maior número de empresas, escritórios, supermercados, bares, restaurantes, *shoppings* e outras unidades do setor terciário (Ver Mapa 02). Vale salientar que as duas primeiras avenidas estão entre as artérias mais importantes da cidade de João Pessoa e são também avenidas que estão nas áreas limítrofes de bairros. A avenida Senador Rui Carneiro, por exemplo, é o limite entre os bairros de Tambaú e Manaíra, e a Flávio Ribeiro Coutinho, separa Manaíra dos bairros de Jardim Oceania e Aeroclube, se

constituindo em importantes artérias de circulação da área de estudo. Para uma melhor apreensão ver figuras abaixo.



**FIGURA 11** – Ambassador praia flat, avenida Cabo Branco – Bairro do Cabo Branco.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



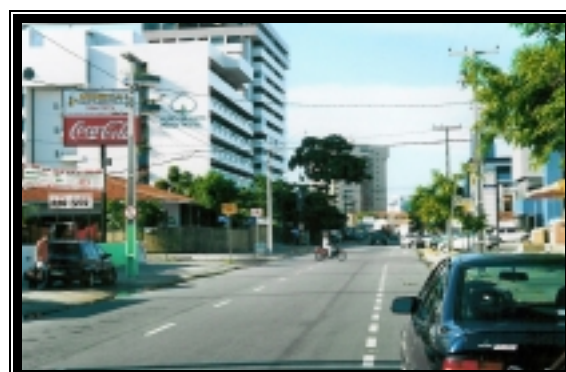
**FIGURA 12** – Unidades comerciais, avenida Marcionila da Conceição - Cabo Branco.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 13** – Revendedora de automóveis importados, avenida Senador Ruy Carneiro – Tambaú.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 14** – Comercio e serviços hoteleiros, Ouro Branco Praia Hotel, avenida Nossa Senhora dos Navegantes – Tambaú.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 15** – Serviços – Victory Hotel , avenida Almirante Tamandaré – Tambaú.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 16** – Comercio de artigos para o lar, Avenida General Edson Ramalho – Manaira.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 17** – Casa de produtos importados, Avenida General Edson Ramalho – Manaira.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 18** – No primeiro plano centro comercial, ao lado vê-se a faculdade IESP, avenida João Maurício - Manaira.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 19** – Mag Shopping, avenida Governador Flávio Ribeiro Coutinho – Manaira.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 20** – Serviços – Escola de idiomas, avenida Governador Argemiro de Figueiredo – Jardim Oceania.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 21** – Centro comercial recém construído, avenida bacharel Curchatuz - Jardim Oceania.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.





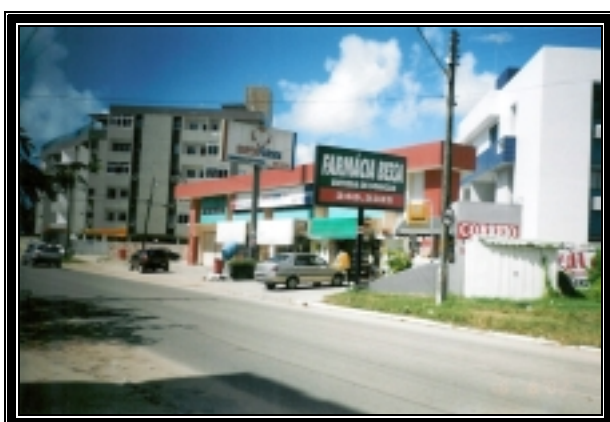
**FIGURA 22** – Centro comercial e de serviços, rua Francisco Leocádio Ribeiro Coutinho – Aeroclube.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 23** – Centro comercial e de serviços, rua Francisco Leocádio Ribeiro Coutinho – Aeroclube.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 24** – Hiper Center Bompreço – construído as margens do rio Jaguaribe – Aeroclube.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 25** – Centro Comercial na avenida Afonso Pena – Bessa.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 26** – Trecho da avenida Nilo Peçanha, onde vê-se a presença de unidades comerciais – Bessa.  
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.



**FIGURA 27** – Comercio e serviços na avenida Mar Vermelho – Intermares.

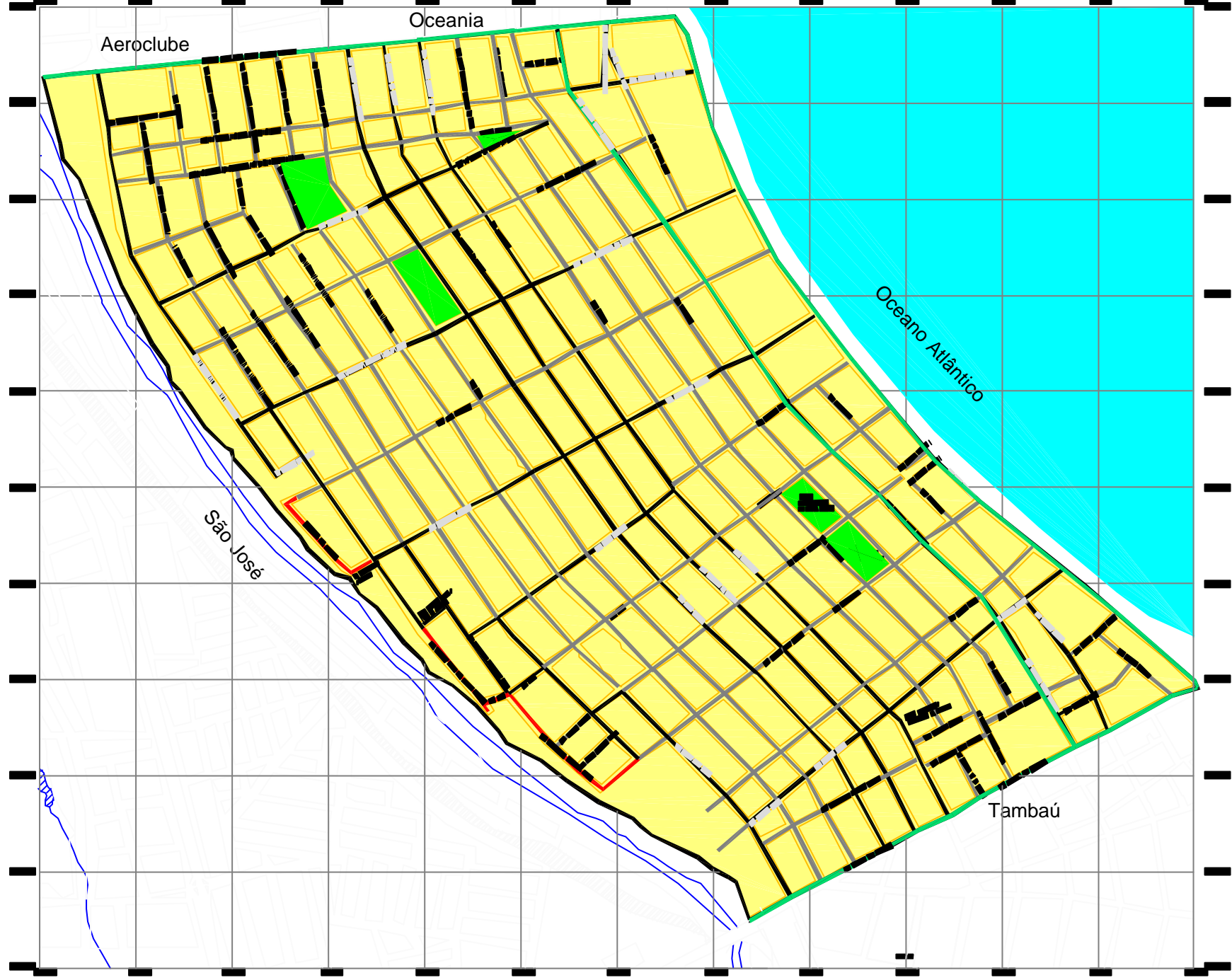
**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.








**FIGURA 28** – Unidades Comerciais na avenida Mar Vermelho – Intermares.

**FONTE:** João Manoel, Setembro de 2002.

# MAPA DO BAIRRO DE MANAIRA



## LEGENDA

-  RIOS
-  VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
-  LIMITE DO BAIRRO
-  QUADRAS
-  PRAÇA



Uma outra maneira que encontramos de registrar a importância do setor terciário na reprodução do espaço urbano da área de pesquisa, foi localizar os logradouros que mais concentram as atividades de comércio e serviços, atribuindo um destaque no mapa de cada bairro pesquisado.

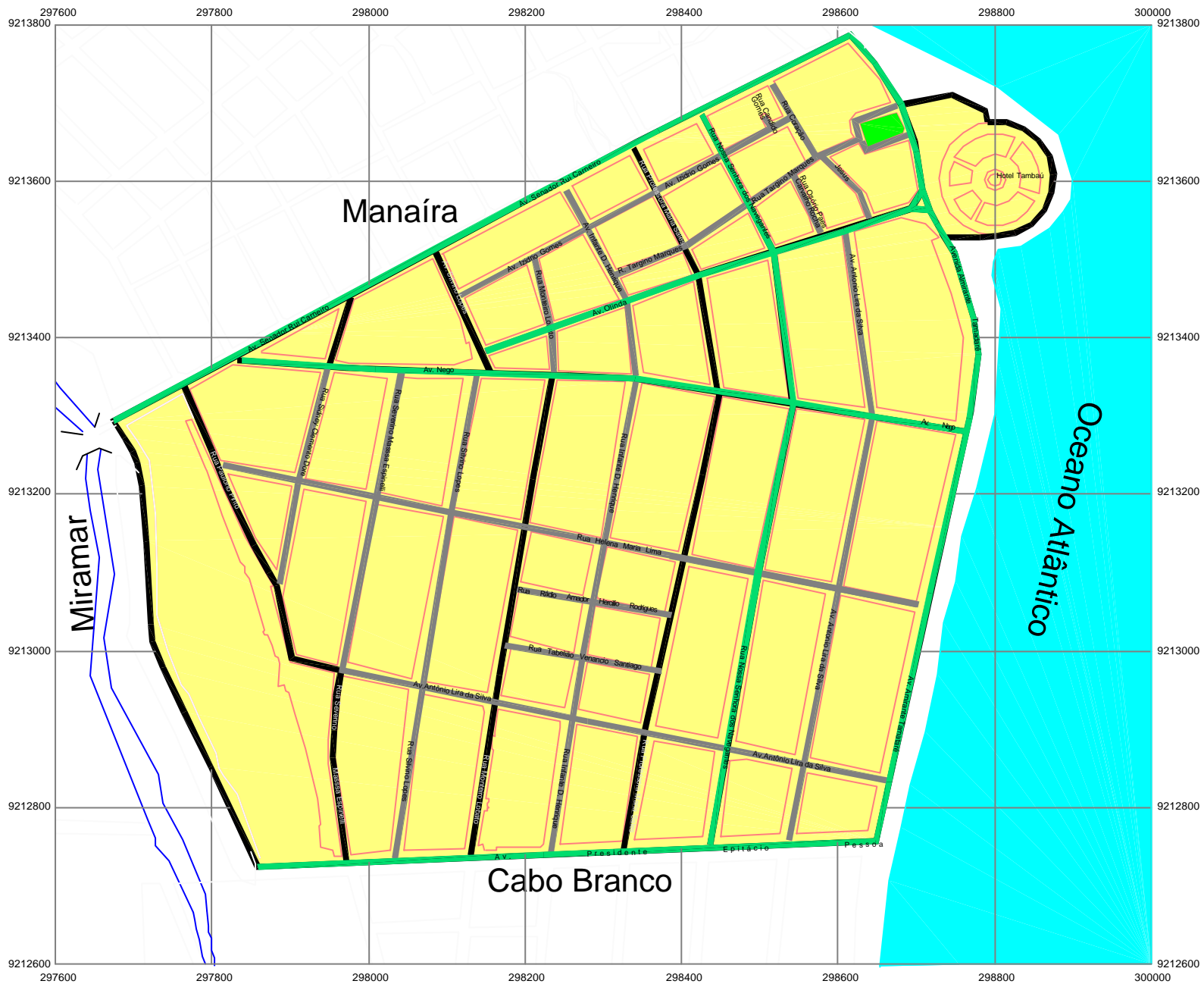
Reafirmando o que foi apontado anteriormente, a tabela 11 demonstra que a maior parte das unidades de comércio e serviços está concentrada nos bairros de Tambaú e Manaíra. Para se ter uma idéia dessa questão, quantificamos as unidades de serviços e comércio, para esses bairros e calculamos o percentual em relação ao total da área, obtendo, desse modo, os seguintes dados: 577 unidades de serviços e 505 unidades comerciais. Para o conjunto da área temos: 937 unidades de serviços e 731 unidades de comércio. Em termos percentuais, isto significa que os bairros de Tambaú e Manaíra respondem por 61,57% das unidades de serviços instaladas na área e por 69,08% de unidades comerciais.

Em Tambaú, por se tratar de um bairro, que juntamente com Manaíra, concentram o maior número de atividades do terceiro setor da economia, observamos que as unidades instaladas se encontram em sua maioria nas avenidas Almirante Tamandaré (localizada junto à orla marítima), onde há o predomínio de hotéis, bares e restaurantes; avenida Nossa Senhora dos Navegantes, concentrando uma maior diversidade de serviços e comércio, como academias de ginástica, agências de viagens, operadoras de turismo, escola de línguas, hotéis etc. Outras áreas, como as avenidas Olinda e Nego, também possuem um fluxo significativo de pessoas e veículos, sendo que a primeira se destaca por reunir casas noturnas como “boates”, atraindo, principalmente, o público jovem.

Outras áreas que se destacam em Tambaú são partes da avenida Presidente Epitácio Pessoa e da Senador Rui Carneiro. Estas, são essencialmente comerciais e de serviços, apresentando poucas residências e servem também de limites entre bairros. A primeira, divide o bairro de Cabo Branco de Tambaú e a segunda, separa Tambaú de Manaíra. O Mapa 03 evidencia sua localização.

Pode-se inferir, de acordo com as informações obtidas no SEBRAE, bem como nas observações realizadas no local que tanto Manaíra quanto Tambaú, tendem brevemente, a tornarem bairros exclusivamente voltados para a instalação de atividades do setor terciário.

# MAPA DO BAIRRO DE TAMBAÚ

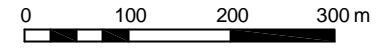


## LEGENDA

- RIOS
- VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
- LIMITE DO BAIRRO
- QUADRAS
- PRAÇA



João Pessoa - PB



Escala Gráfica

Nesse contexto, mesmo não apresentando o mesmo potencial de Manaíra e Tambaú, não poderíamos deixar de registrar os logradouros que dinamizam a economia nos demais bairros da área. Desse modo, o bairro de Cabo Branco pode ser considerado preferencialmente residencial, com o predomínio de residências horizontais. Todavia, a primeira avenida que margeia a orla marítima, ou seja, a avenida Cabo Branco, é dotada de unidades de comércio e serviços, com destaque para hotéis e pousadas, bares e restaurantes. Uma outra área importante, do ponto de vista comercial, é a rua Marcionila da Conceição, que apresenta uma diversidade de comércio com restaurantes, lanchonete, pastelaria, padaria, loja de material de construção, centro comercial, banca de revista e o Tambaú *Flat*. Observe, a seguir, localização no Mapa 04 do bairro.

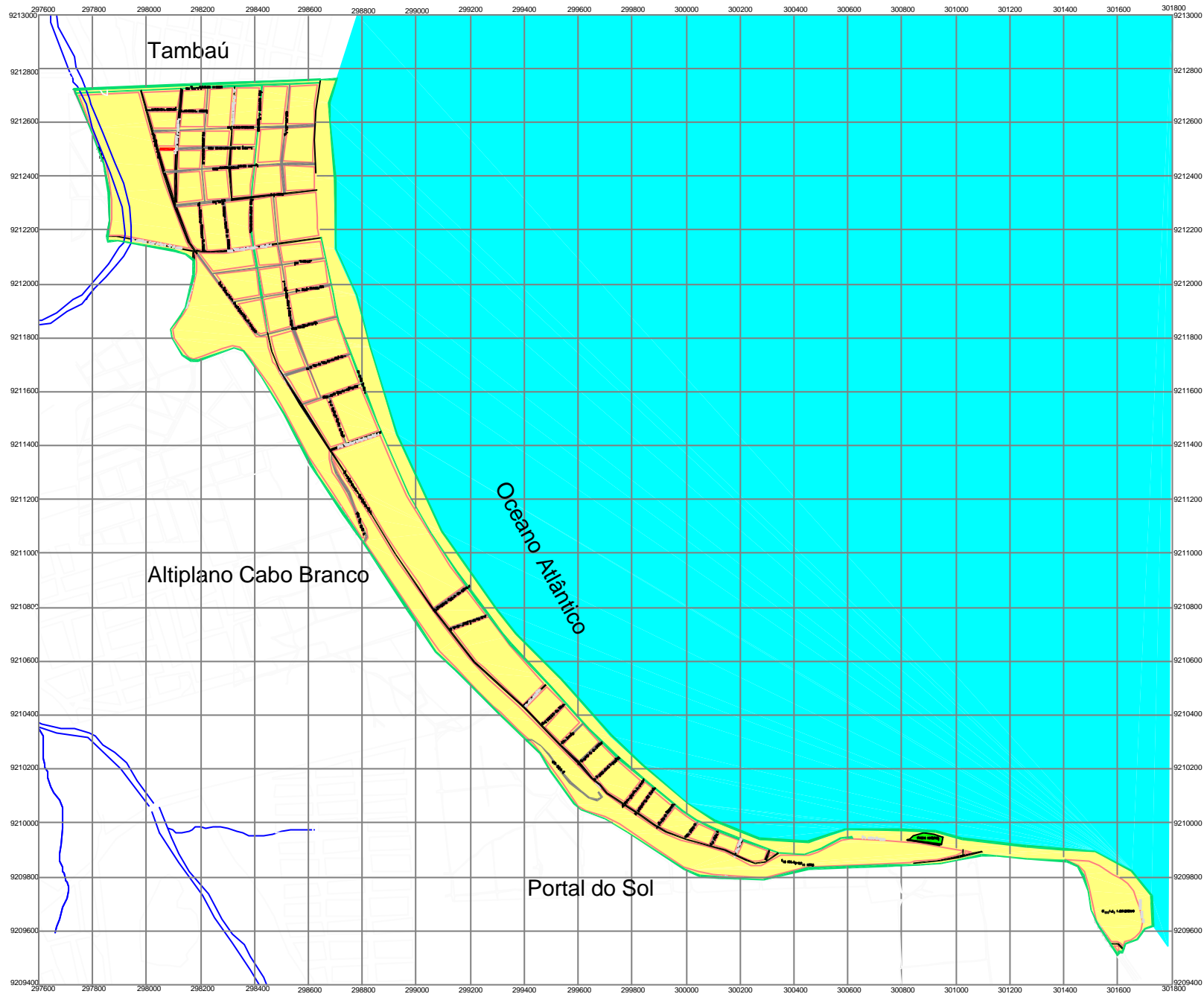
Assim como o Cabo Branco, os bairros de Jardim Oceania, Aeroclube, Bessa e Intermares são essencialmente residenciais, destacando-se apenas algumas ruas e avenidas que reúnem um maior número de comércios e serviços. Por exemplo, no Jardim Oceania, a avenida Governador Argemiro de Figueiredo aglutina uma quantidade expressiva de estabelecimentos comerciais e de serviços como clínicas médicas, escolas de idioma, postos de combustíveis, lanchonetes, bares, dentre outras unidades (ver Mapa 05).

Nesse sentido, no bairro do Aeroclube, apenas a rua Francisco Leocádio Ribeiro Coutinho merece ser evidenciada quando se trata de unidades do setor terciário. Neste logradouro, registramos a presença de um centro comercial, postos de combustíveis e da *Bob's* lanchonete, uma franquía norte americana. Há que se registrar ainda a presença do Hiperbombreço, localizado às margens do rio Jaguaribe. Nesse trecho, o rio foi transformado em um canal (Ver Mapa 06).





Por fim, nos bairros do Bessa e Intermares identificamos algumas poucas ruas que se destacam por concentrar atividades do setor terciário. Sendo assim, a avenida Presidente Afonso Pena, no Bessa, que na verdade é a continuidade da Argemiro de Figueiredo, abriga algumas unidades comerciais e de serviços de pequeno porte, como postos de combustíveis dotados de caixas eletrônicos, centros comerciais, casas de materiais de construção, dentre outros. Já o bairro de Intermares, localizado no município de Cabedelo, encontramos duas avenidas que são dignas de registro como a avenida Oceano Atlântico, mais conhecida como via Litorânea, por ser a primeira da orla marítima, e a avenida Mar Vermelho que dá acesso a BR-230. Esta última avenida possui uma maior densidade de unidades, com destaque para um pequeno *shopping*. Para uma melhor visualização da questão exposta vejam as localizações nos mapas 07 e 08.

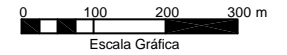


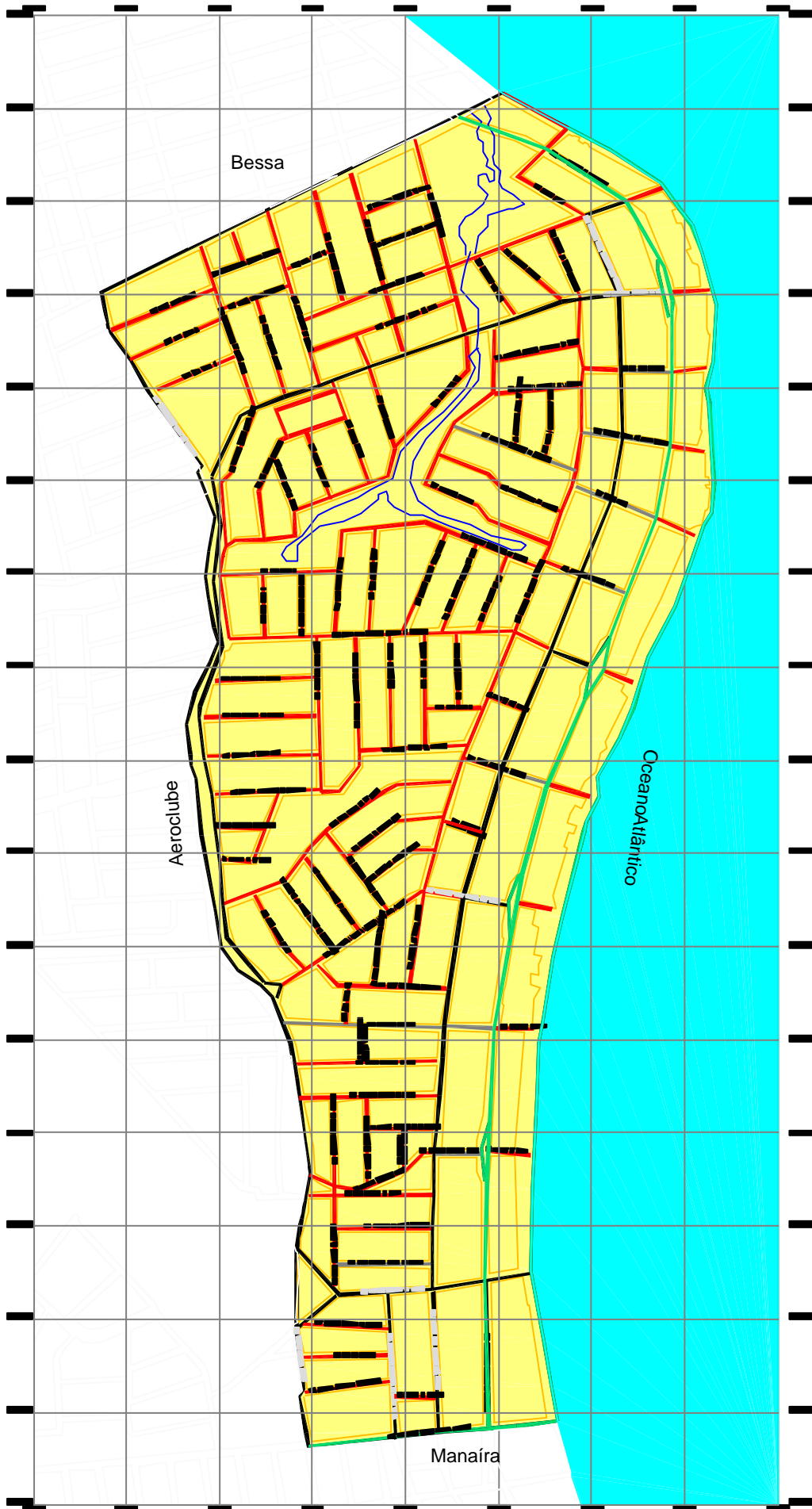
# MAPA DO BAIRRO DE CABO BRANCO



## LEGENDA

-  RIOS
-  VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
-  LIMITE DO BAIRRO
-  QUADRAS





LEGENDA

- RIOS
- VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
- LIMITE DO BAIRRO
- QUADRAS



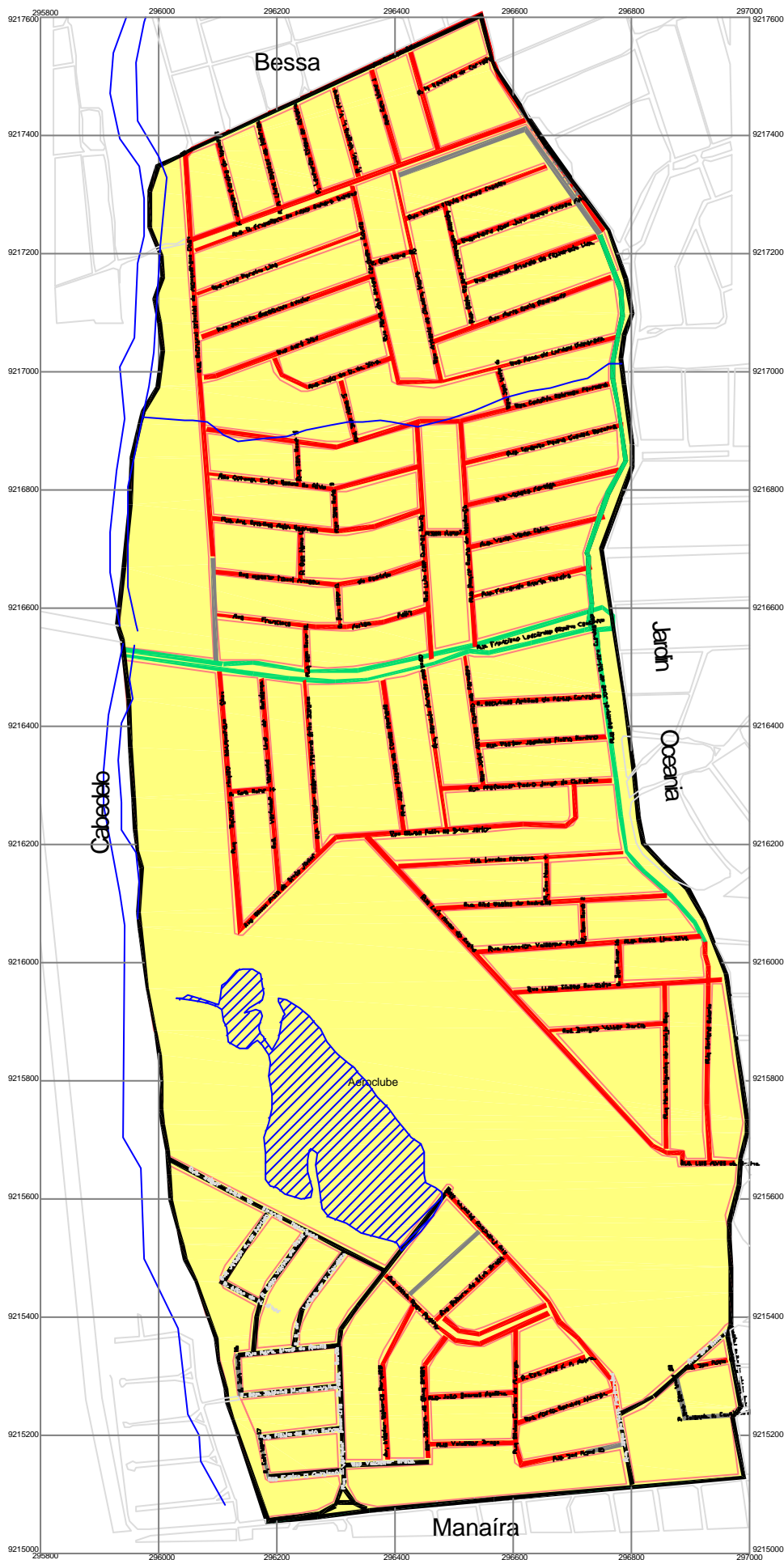
João Pessoa - PB







MAPA 05 – Mapa do bairro de Jardim Oceania



# MAPA DO BAIRRO DO AERoclube

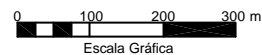


## LEGENDA

-  RIOS
-  VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
-  LIMITE DO BAIRRO
-  QUADRAS

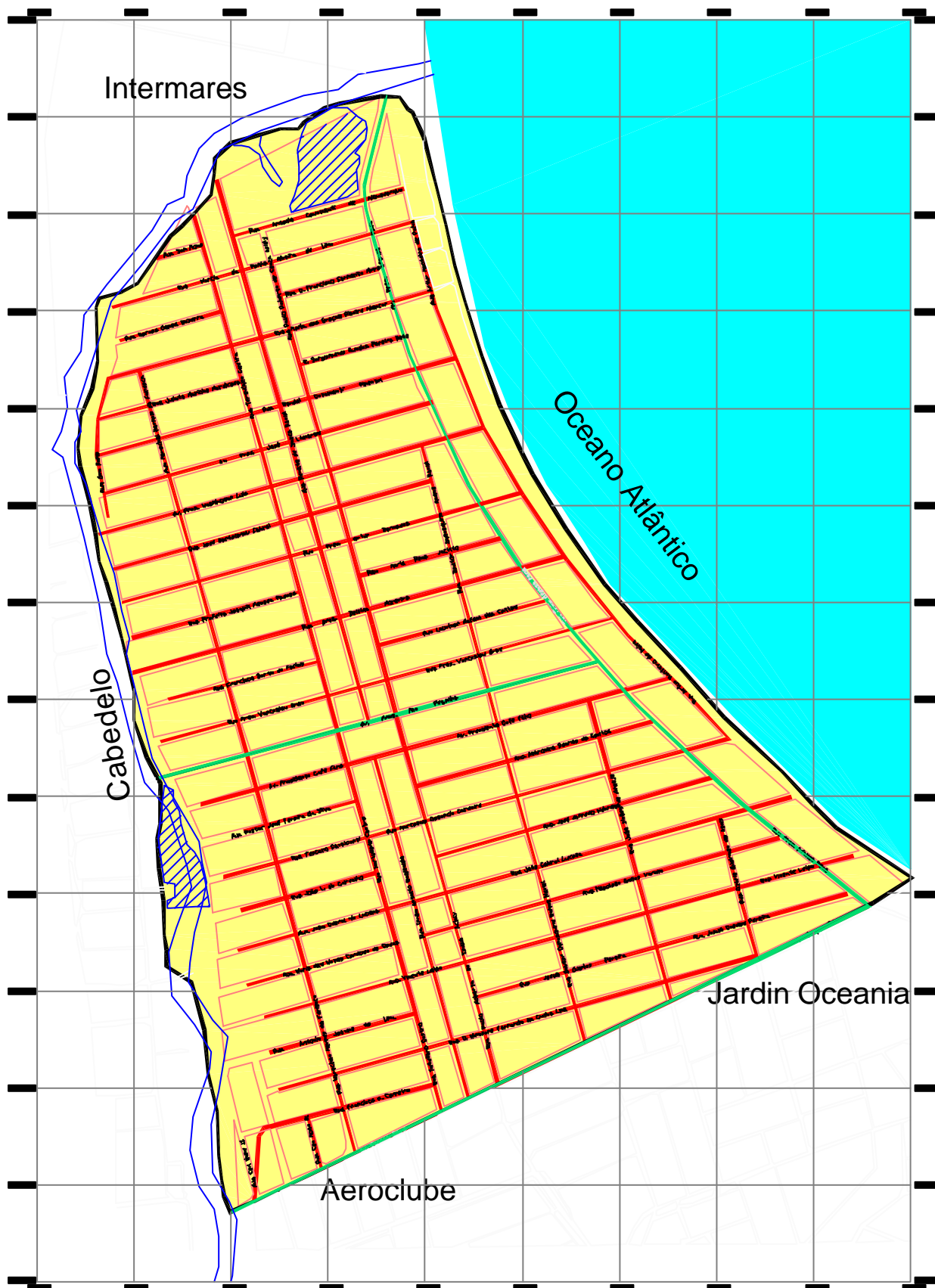


João Pessoa - PB







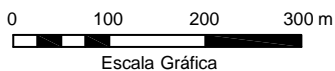
Escala Gráfica

# MAPA DO BAIRRO DO BESSA



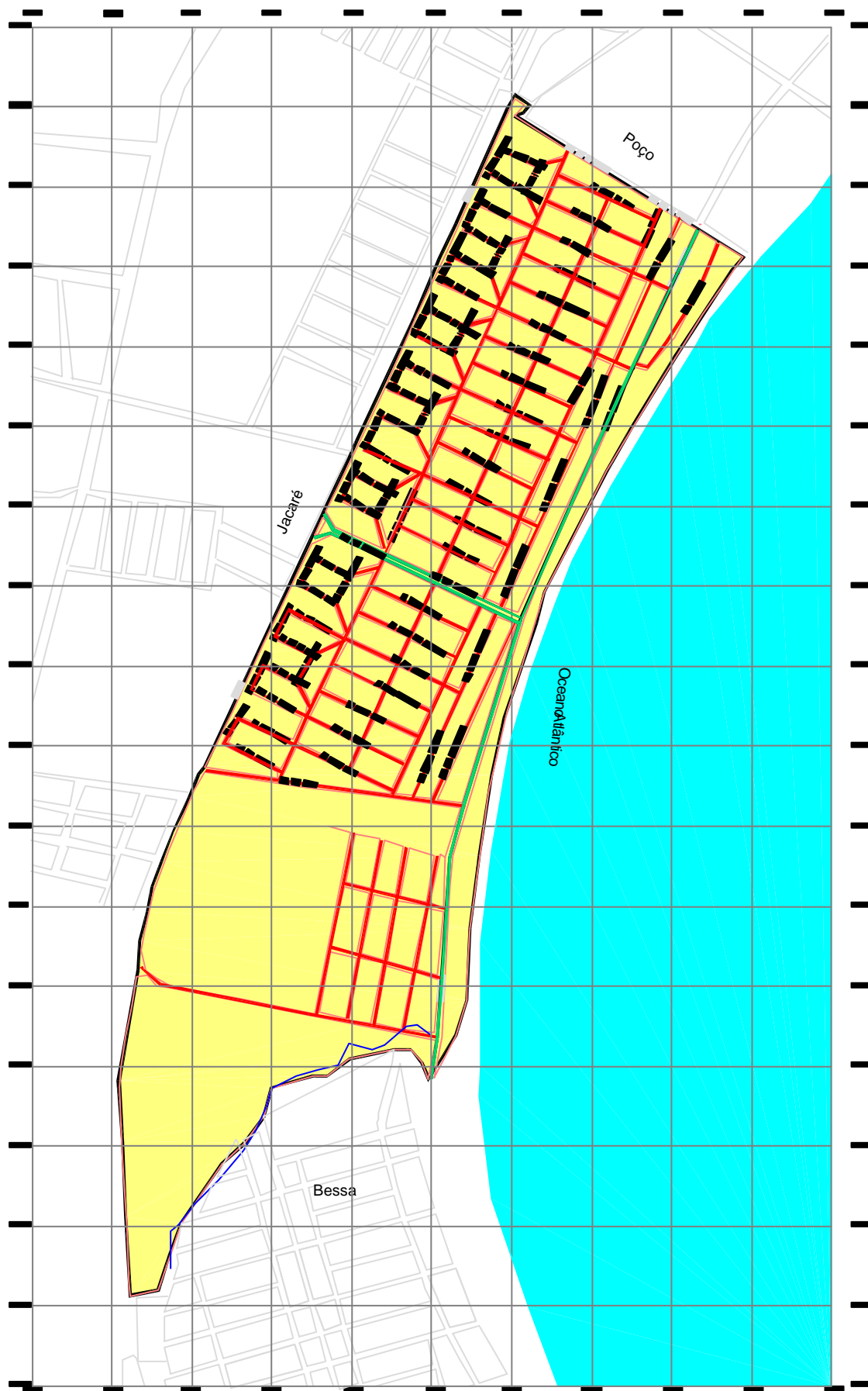
## LEGENDA

-  RIOS
-  VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
-  LIMITE DO BAIRRO
-  QUADRAS






João Pessoa - PB

# MAPA DO BAIRRO DE INTERMARES



## LEGENDA

-  VIAS COM COMERCIO E SERVIÇOS
-  LIMITE DO BAIRRO
-  QUADRAS



João Pessoa, PB

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE CABEDELO

Como já dissemos anteriormente, após percorrermos esses principais corredores que cortam os bairros de Intermares, Bessa, Jardim Oceania, Aeroclub e Cabo Branco, notamos um claro predomínio de residências. Ou seja, são bairros que cumprem função de moradia. Já Tambaú e Manaíra, apesar de também serem áreas residenciais, mostram uma tendência a se transformar em áreas estritamente comerciais, com o surgimento das “avenidas *shoppings*”, que na verdade são avenidas que abrigam um número expressivo de comércio e serviços, bem como um intenso fluxo de veículos.

Sabe-se, no entanto, da existência de deslocamentos estabelecidos por pessoas residentes em outros bairros da cidade de João Pessoa, como também dos municípios de sua área de influência, notadamente os que se encontram em seu entorno, que utilizam os mais variados serviços e comércio desse setor, reforçando ainda mais o fluxo de pessoas e veículos neste compartimento do litoral pessoense. Nesse sentido, podemos nos apoiar nas palavras de Carlos (2001), quando ela diz:

Nessa perspectiva, o espaço urbano (re)produz-se como produto e condição geral do processo produtivo. Do ponto de vista do capitalista aparece como capital fixo. Sua estruturação dá-se de forma a permitir a circulação da mercadoria, da matéria-prima e da mão-de-obra, bem como a viabilização do processo produtivo (Ibid., p. 74).

É oportuno ressaltar ainda que, grande parte das unidades de comércio e serviços se instalam nesse trecho do litoral, para atender a uma demanda construída por um grupo social que possui um considerável poder de consumo, que por sua vez, é refletido no rendimento médio dos moradores da área. Para tanto, o IBGE pesquisou a média salarial do grupo social inserido na área de estudo. De acordo com este órgão, esse trecho do litoral pessoense reúne as pessoas de maior poder aquisitivo da cidade. Na tabela 12 podemos apreender melhor essa informação.

**TABELA 12**

Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento, responsáveis pelos domicílios particulares permanentes

<b>MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA</b>	<b>890,25</b>
AEROCLUBE	2.221,92
BESSA	1.931,04
CABO BRANCO	3.127,27
TAMBAÚ	2.961,46
MANAÍRA	2.770,02
JARDIM OCEANIA	2.953,88

**FONTE:** IBGE – CENSO DEMOGRÁFICO - 2000

Tomando como referência a tabela 12, podemos considerar que, a média salarial da área de pesquisa supera o rendimento salarial para o total do município de João Pessoa que é de R\$ 890,25. Em todos os bairros, com exceção apenas do Bessa, a média da faixa de renda nominal das pessoas responsáveis pelos domicílios se coloca acima de R\$ 2.000,00. No caso do bairro de Cabo Branco, esse valor ultrapassa os R\$ 3.000,00. Podemos depreender com esses dados que realmente a área de estudo abriga uma população, cujo poder aquisitivo, está acima da média do município de João Pessoa.

Essa confirmação já era esperada uma vez que colocamos desde o início deste estudo as relações de classe que se estabelecem no espaço urbano e a conformação de espaços de segregação da cidade capitalista. Vimos também que a renda da terra está intrinsecamente relacionada com o grupo social. Aqueles que podem pagar mais vão obter as melhores localizações de moradia, bem como as melhores residências, pois segundo Correa (1997) a segregação ocorre também no padrão residencial. No entanto, afirmamos anteriormente que a área é constituída de muitas contradições, não sendo, portanto, homogênea do ponto de vista do grupo social nela instalado.

Um outro ponto que consideramos relevante para esse estudo, relacionando-se inclusive com o conteúdo sócio-econômico do grupo social presente nos bairros estudados, é o nível de intelectualidade das pessoas. A esse respeito, operamos com a média ponderada do total de pessoas que possui curso superior completo e levando em consideração o conjunto da área, obtivemos o índice de 52,91%.

Dessa forma, mais da metade desta população possui o terceiro grau completo, demonstrando o alto nível de escolaridade do grupo social inserido neste espaço. O bairro que apresentou o maior índice foi o Cabo Branco, com 72,16%. E o que apresentou o índice menor foi o bairro de Tambaú, com um percentual de 36,46%. No tocante ao índice de analfabetos e aqueles que possuem primário incompleto, o Bessa apresentou o percentual mais baixo com 1,83%.

Por seu turno, Tambaú constitui o índice mais elevado, com 9,38%. No quadro abaixo, podemos visualizar melhor o grau de escolaridade da população dos bairros aqui estudados. Nesse segmento, temos ainda, para efeito de comparação, os dados relativos à alfabetização para o conjunto do município de João Pessoa. De acordo com o censo demográfico do IBGE/2000, as pessoas com 10 anos ou mais alfabetizadas atingem o percentual de 88,40%.

**QUADRO 05**

Grau de escolaridade da população da área de estudo

Grau de Escolaridade	Grau de Escolaridade por Bairro (%)						
	Cabo Branco	Tambaú	Manaíra	Jardim Oceania	Aeroclube	Bessa	Intermares
Analfabeto/Primário incompleto	2,06	9,38	6	2,08	3,31	1,83	6,67
Primário completo/Ginásial incompleto	7,22	12,50	12,40	0,69	8,61	9,13	3,33
Ginásial completo/Colegial incompleto	3,09	11,98	11,60	4,17	9,93	6,36	6,67
Colegial completo/Superior incompleto	15,46	20,69	18,80	33,33	29,14	37,44	26,67
Superior completo	72,16	36,46	51,20	59,72	49,01	45,21	56,67

**FONTE:** Pesquisa Direta SEBRAE na Paraíba – 2000/2001

Com o intuito de ilustrar um panorama da diversidade de empresas instaladas, bem como dos serviços e comércio dos quais a população dispõe, resolvemos organizar um quadro com a distribuição dos setores e suas respectivas unidades. Desse modo, acreditamos que o leitor terá uma idéia mais clara do potencial da área e de sua força, no que concerne à atração de investimentos, culminando no que sempre vem sendo aqui colocado, ou seja, que esta é, por excelência, uma área de intenso dinamismo urbano.

Contudo, é oportuno colocar também que, devido ao considerável deslocamento de investimentos a que a área tem sido submetida, não se pode estabelecer um número exato, nem tampouco a totalidade e a diversidade de objetos instalados, principalmente pela velocidade com que estes objetos se assentam. Há, portanto, uma expressiva rotatividade no que concerne a instalação dessas unidades.

**QUADRO 06**

Demonstrativo da variedade de serviços encontrados no setor em estudo

<b>Setores de Serviços</b>	<b>Empresas</b>
Saúde	Consultórios odontológicos Clínicas médicas Laboratórios de análises Clínicas de estética corporal Academias de ginástica
Educação	Escolas {pública e privada} de ensino médio e fundamental Cursos Pré-vestibulares Faculdades (Particulares) Escolas de línguas
Lazer, Turismo, Alimentação, Centros de Compras	Hotéis, Bares, Restaurantes, Lanchonetes e Pizzarias Pousadas Flats Danceterias Agências de viagens e operadoras de turismo Shopping-centers Supermercados e Hipermercados
Serviços diversos	Escritórios de contabilidade Escritórios de advocacia Construtoras, imobiliárias e incorporadoras Concessionárias de veículos

**FONTE:** Organizado por João M. V. Filho - 2002.

Todavia, após percorrermos por diversas vezes a área delimitada para a pesquisa, observamos uma variedade significativa de estabelecimentos comerciais e de serviços. Tentando demonstrar que a área oferece uma boa infra-estrutura de atividades do terceiro setor, fazendo com que sua população não necessite fazer constantes deslocamentos para outras áreas, salvo algumas exceções, resolvemos organizar as atividades por setores e por tipo de empresas encontradas nos bairros de estudo.

Desse modo, o quadro 6 é notadamente ilustrativo, no momento que percebemos uma oferta considerável de estabelecimentos que se encontram à disposição da maior parte da população local, principalmente, aquela de maior poder aquisitivo. Aliás, a grande soma das unidades do terceiro setor instaladas tem características de padrão arquitetônico e do tipo de produto ou serviço oferecido, destinados a quem pode pagar um pouco mais caro para usufruir destes bens. Sendo assim, podemos considerar que são estabelecimentos seletivos destinados a uma elite privilegiada.

Entretanto, chega um momento que o bairro abriga uma variedade tão significativa de serviços e comércio que se torna impraticável para moradia. É quando estas atividades expulsam os moradores de suas residências, e assim o capital imobiliário redescobre outras áreas e incorpora ao tecido urbano da cidade para fins de moradia, mantendo um ciclo vicioso

de lucros e rendas. Daí, advém também a expansão urbana descontrolada, bem como um processo contínuo de especulação imobiliária.

### 3.6 A VERTICALIDADE COMO EXPRESSÃO DO HABITAR MODERNO

Apesar do presente estudo não estar voltado totalmente para o tema verticalização, não poderíamos deixar de enunciar esse problema, uma vez que ele está inserido no processo de reprodução do espaço urbano na área de pesquisa, contribuindo dessa maneira para que a cidade de João Pessoa assuma um perfil de crescimento mais vertical, notadamente, nos bairros contemplados por esse estudo.

Antes, porém, de adentrarmos na questão da verticalização, gostaríamos de expressar o pensamento crítico, construído por Lefebvre (1999), quando questiona os urbanistas e o urbanismo, no tocante à desvirtualização do sentido de habitar:

No século XIX, um pensamento (se é possível dizer) urbanístico, tão forte quanto inconscientemente *redutor*, pôs de lado e literalmente entre parênteses, o habitar. Ele concebeu o *habitat*, função simplificada, restringindo o “ser humano” a alguns atos elementares: comer, dormir, reproduzir-se [...] Precisamente, o *habitat*, ideologia e prática, rechaçou ou recalçou o habitar na inconsciência [...] O *habitat* foi instaurado pelo alto: aplicação de um espaço global homogêneo e quantitativo obrigando o “vivido” a encerrar-se em caixas, gaiolas, ou “máquinas de habitar” (Ibid., p.80-81).

Por sua vez, este autor escreve que o nível do edificado, que classifica como nível (P) ou privado, diz respeito ao urbano. “*Aqui só o domínio do edificado pode ser considerado: os imóveis (habitações: grandes prédios de apartamentos, casas, acampamentos e favelas)*” (Ibid., p. 80).

O processo de verticalização<sup>14</sup> está associado às novas formas do homem ocupar o espaço. A verticalização pode ser entendida como uma questão de caráter eminentemente urbana. Podemos colocar ainda que este fato está também relacionado ao expressivo crescimento populacional de nossas cidades, que tem como característica um crescimento em

---

<sup>14</sup> Para saber mais sobre o assunto ver em: FERREIRA, N. S. M. A (des)verticalização de São Paulo. USP/FAU, São Paulo, 1987. SOMEKH, N. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo: EDUSP/NOBEL/FAPESP, 1997. SOUZA, M. A. A. de. A identidade da metrópole: A verticalização em São Paulo. USP/FFLCH, São Paulo, 1989.



manchas, ou seja, concentrado em determinados pontos do tecido urbano. Isto resulta, na nossa área de estudo, em um aumento na taxa de densidade urbana.

Com efeito, de acordo com Costa (2000), a verticalização nos moldes como conhecemos hoje, foi condicionada por inovações tecnológicas que criaram meios mais fáceis de locomoção no interior das unidades verticais. O exemplo mais típico seria o elevador. No caso brasileiro, este processo apresenta duas características marcantes. Uma seria a celeridade com que ele ocorre, e a outra estaria voltada para o valor de uso que se atribui. Ou seja, os edifícios são construídos em sua maioria para fins residenciais, sendo esta uma tendência no Brasil.

Portanto, o autor informa que a verticalização pode ser considerada uma *“especificidade da urbanização brasileira, pois em nenhum lugar do mundo o fenômeno se apresenta como no Brasil, com o mesmo ritmo e com a mesma destinação prioritária para a habitação”* (SOUZA M. A., 1994, p.129 apud COSTA, 2000, p.32).

A verticalização pode também estar associada a um elemento impulsionador da reprodução do espaço urbano. A lei de ocupação do uso do solo permite a construção de grandes edifícios, se a área for contemplada por algumas infraestruturas, principalmente, por uma rede de saneamento básico. Nestas áreas, o índice de ocupação do solo é maior.

Em João Pessoa, esse processo passa a ser mais bem observado a partir da década de 1990, quando temos um número significativo de construções verticais. Especificamente no município de João Pessoa, a verticalidade obedece a algumas normas disciplinares, pois ela não pode ocorrer em qualquer área do litoral. É preciso que se respeite os limites estabelecidos na lei, tanto no âmbito da Constituição Estadual (artigo 229), quanto na Lei Orgânica do município (artigo 175). Além dessa questão, há que se verificar também as normatizações conferidas pelos Códigos de Urbanismo de João Pessoa e de Cabedelo. Estes documentos determinam um recuo lateral entre as unidades verticais. Este espaçamento, está diretamente relacionado à altura dos edifícios. Ou seja, quanto mais alto for o prédio, maior será a distância do recuo. O cálculo para tal recuo é realizado pela fórmula:  $R = 4 + H/10$ , para uma melhor apreensão do processo de verticalização da área de estudo (Ver figuras 27, 28,29).



**FIGURA 29** - Concentração de unidades residências verticais – bairro de Manaíra

**FONTE:** João Manoel, Novembro de 2002.



**FIGURA 30** - Outro momento do processo de verticalização. Entre os bairros do Aero clube e Manaíra.

**FONTE:** João Manoel, Novembro de 2002.



**FIGURA 31** – A concentração de Edifícios mostra que Manaíra é o bairro mais verticalizado da área litorânea norte.

**FONTE:** João Manoel, Janeiro de 2002.

Desse modo, apesar de termos constatado uma progressão nas construções verticais, originando o que se denomina de verticalização, é comum ela obedecer o gabarito de construções normatizado pelo Plano Diretor da cidade de João Pessoa. No entanto, isso não significa que a nossa verticalização é ordenada. A reprodução do espaço urbano observado nesta área se realiza com muitas contradições, sendo preciso atentar para este aspecto, pois na maioria das vezes as construções, principalmente nos bairros do Bessa e Intermares, ocorrem sem que a área tenha infraestrutura (saneamento básico, ruas pavimentadas ou calçadas e rede drenagem urbana) para suportar esse tipo de imóvel.

Por seu turno, a verticalidade constatada no município de João Pessoa é majoritariamente concentrada na faixa litorânea norte, ou seja, do bairro do Cabo Branco ao bairro do Intermares. Dois pontos a considerar sobre esse aspecto: um estaria embasado na direção do crescimento urbano que a cidade tomou, ou seja, o litoral norte, o outro ponto estaria fundamentado na mudança do padrão de habitação de parte da sociedade local que procura um apartamento como forma mais segura e mais prática de morar, influenciada principalmente pelas urgências que a vida atual impõe.

Como pudemos observar, apesar da cidade contar com instrumentos jurídicos que normatizam a altura dos edifícios, isto não foi suficiente para impedir a instalação do processo de verticalização. Essa nova maneira da cidade crescer, ou seja, no sentido vertical, apenas tem uma faixa limite (500m) a partir da linha da maré de Sizígia. No entanto, o crescimento

registrado nesta última década e na atual, é notadamente vertical. Disto resulta uma série de transformações, tanto na temperatura da cidade (micro climas urbanos), quanto em sua paisagem urbana.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desta investigação pode ser entendida como uma premente necessidade de pensar a cidade e assim refletir sobre os seus problemas. Parece-nos que os estudos centrados no espaço urbano têm essa característica. A tentativa da construção de uma reflexão sobre a cidade, a partir do seu espaço urbano, tem como motivação as inquietações e os questionamentos que surgem no cotidiano.

Acreditamos que esta investigação não objetiva atribuir soluções ou apresentar respostas, mas sim, provocar o surgimento de debates e questionamentos sobre a organização espacial da cidade de João Pessoa, levando em consideração a reprodução acelerada e contraditória do espaço urbano na área litorânea norte.

Poderíamos ter escolhido qualquer outra área para estudar esta questão. Mas, não por acaso, resolvemos delimitar o espaço urbano na porção litorânea norte. Sendo assim, valendo-nos em um primeiro momento da observação da área de estudo, constatamos que os testemunhos de reprodução do espaço urbano de maior valor estão concentrados neste lugar. Além disso, a célere e contraditória expansão urbana também se realiza aqui.

Todavia, é lícito afirmar que a problemática da área vem sendo reproduzida desde os primeiros momentos de sua criação, ou seja, da produção do espaço urbano. Os documentos e as informações obtidas nos cartórios visitados, nos permitem falar em um latifúndio urbano, no momento em que uma grande extensão de terras pertencia a um proprietário apenas. A família Gomes, era detentora de toda aquela área que abrange atualmente os bairros do Aeroclube, Jardim Oceania e Bessa, sem contar com outras porções de terras urbanas que também pertenciam a essa família.

Grande parte da área investigada estava monopolizada por um proprietário, constituindo-se numa projeção da estrutura fundiária urbana, o que lhe permitiu obter uma renda fundiária urbana, que pode ter sido diferencial ou de monopólio, ou as duas formas. Com efeito, o processo de produção do espaço urbano aqui estudado já expressava contradições, ao longo do tempo. Observamos a perpetuação dessas contradições, no momento em que a terra continua sendo monopolizada por um grupo social privilegiado.

Dessa forma, apesar da área expressar uma relativa homogeneidade em seu conteúdo social interno, o mesmo não se pode dizer em relação ao conjunto do município. Entretanto, a despeito de ser uma área que abriga uma população de alto poder aquisitivo, há também em seu interior focos de pobreza urbana, materializada pela presença de aglomerados

subnormais. Para nós, essa dupla face da realidade social pode ser entendida como produto e subproduto do capital. Estes convivem, praticamente, lado a lado. A distância que os separa, é mais social do que geográfica.

Com efeito, podemos colocar que este estudo ousa desfazer alguns mitos difundidos pela elite local e pelo poder público que vendem falsas e maquiadas imagens desta área, fazendo as pessoas acreditarem que temos tudo de bom, “o paraíso é aqui”. A realidade é desconexa da imagem do *marketing*, separando o discurso da prática. Desde que o capital imobiliário resolveu investir nesta porção da cidade que certos problemas socioespaciais se avultaram. Exemplo disso, é que certas infraestruturas urbanas montadas nem de longe acompanharam a evolução acelerada do tecido urbano da cidade. Há, portanto, dois ritmos diferentes, o do crescimento da cidade e o da base que é preparada para receber novos objetos que são instalados no espaço. Esse problema, é notadamente observado, nos bairros do Bessa, Aeroclube e Jardim Oceania em João Pessoa e Intermares, no município de Cabedelo.

Desse modo, é preciso que haja uma sintonia entre as políticas públicas e a reprodução do espaço urbano, por mais utópico que isso possa parecer. O problema se agrava quando percebemos que tais políticas são implementadas de forma desigual, obedecendo às camadas sociais. Nesta área a situação torna-se mais dramática, no momento em que observamos que nem mesmo os grupos sociais de maior renda ou de renda intermediária, escapam dessa questão.

Todavia, se nos lugares que concentram a população de maior poder econômico temos questões de carência de infraestrutura urbana, o problema ganha dimensões consideráveis nas periferias dos bairros estudados. Mesmo assim, acreditamos na necessidade de uma socialização na implementação de tais infraestruturas.

Não obstante, sabemos que a solução para os muitos problemas das populações carentes, principalmente, não se resume às famosas políticas de urbanização das favelas, fazendo a sociedade acreditar que a problemática dessas populações foi sanada. É limitar o problema, ao tempo que se perde as suas reais dimensões. O poder público quando toma esta atitude, apesar de trazer alguns benefícios para estas áreas, legitima a situação deplorável destas pessoas, que continuarão a passar por dificuldades. Sendo assim, o processo de favelização da cidade continua a crescer.

Nesse contexto, seria muito mais viável criar condições estruturantes para que as camadas sociais de baixa renda não precisem mais ocupar esses espaços da cidade, tratando do problema em suas origens. Para tanto, seria preciso uma coesa articulação entre as bases política e econômica do país, juntamente com a sociedade.

Uma outra questão que merece ser revisitada seria os instrumentos jurídicos (as leis), bem como todo o Plano Diretor da cidade. Muitas vezes eles têm se tornado uma espécie de receita para as diretrizes urbanas. Mas as questões do mundo atual, especialmente àquelas que se operam na cidade e no espaço urbano, cobram atitudes tão urgentes quanto as céleres mudanças que ocorrem nesse espaço.

Não estamos pondo em cheque a legitimidade de algumas leis, essencialmente aquelas que regulamentam a altura dos edifícios juntos à orla, não é isso. Apenas queremos dizer que às leis tanto no âmbito estadual quanto municipal, já não conseguem dar conta das novas relações de produção do espaço urbano que o momento atual exige, já não são suficientes. O que fazer então? Criar novas leis? Modificar as atuais? Não temos respostas prontas, mas sabemos que é preciso acompanhar mais de perto as transformações que a sociedade imprime aos espaços, e como este responde às suas ações.

Nesse sentido, nós poderíamos relatar que, mesmo com os instrumentos jurídicos que a cidade dispõe, isto não impediu o surgimento em série de grandes edifícios na faixa limite dos 500m estabelecidos por esses instrumentos. A cidade, por sua vez, vem passando por um processo de aquecimento. Na verdade o que sentimos é a ausência de uma participação mais ativa da sociedade nas questões da vida urbana. Mas, como uma sociedade pode cobrar aquilo que ela não conhece? Portanto, há um duplo problema, a inexistência de cidadania e ausência de uma consciência cidadã. Poucos têm esta consciência.

Percebemos, nesse estudo, que a cidade se volta para o mar. É cada vez maior o número de pessoas que mudam de endereço para ficar mais perto da praia. Esta mudança que também é de comportamento sugere novos estilos de morar e de se relacionar, da casa para o apartamento e com isso as relações de vizinhança também se transformam.

A chegada dos novos moradores sugere também a instalação de novas lojas, escolas, faculdades, serviços, supermercados, *shoppings* dentre outros, para atender a uma nova demanda. Desse modo, a instalação de unidades comerciais e de serviços que são seletivamente instalados, demonstra a força que possui o terceiro setor da economia no processo de reprodução do espaço urbano, bem como de sua valorização.

Sendo assim, é enfático para a presente questão, a valorização da avenida General Edson Ramalho, no bairro de Manaíra, motivada pela instalação de unidades do terceiro setor, onde registramos um aumento de 30% do preço dos imóveis, num período de cinco anos. Estes logradouros, tendem, num futuro próximo, a transformar-se em áreas de negócios, as chamadas “avenidas *shoppings*”, ao tempo em que tornam-se impraticáveis para moradia,

sugerindo que as pessoas mudem para áreas “mais tranquilas”, acarretando, desse modo, uma ampliação do tecido urbano da cidade, este fato tornou-se um ciclo vicioso do capital.

Contudo, a reprodução acelerada deste espaço parece não estar intrinsecamente relacionada à condição socioeconômica da maioria de sua população. Assim, constatamos que agentes externos, em co-participação com atores locais, incrementam o ritmo de construção que se diferencia e se distancia do processo de crescimento urbano da cidade. Nesse sentido, aprendemos que a cidade é constituída de tempos lentos e rápidos, espaços luminosos e espaços opacos.

Não pretendemos fazer uma crítica depreciativa à cidade de João Pessoa. Ao contrário, procuramos deixar claro que esta, é também uma maneira de expressar as preocupações com a cidade, que decisivamente contribuiu para a construção do presente estudo. Portanto, é preciso separar a razão da emoção, não perdendo de vista a especificidade do problema e a totalidade que a compreensão do momento atual exige.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Wellington. e MELO, José Octávio de Arruda. **Uma cidade de quatro séculos**. 2ª edição. João Pessoa: A união editora, 1989.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: aventura da modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 2ª edição. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 5ª edição. São Paulo: contexto, 2001.

CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DA PARAÍBA. 1ª edição. Recife: editora litoral, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3ª edição. São Paulo: Ática, 1999.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, Ademir Araújo da. **A verticalização e as transformações do espaço urbano de Natal – RN**. Rio de Janeiro: UFRJ. PPGG. 2000. Tese de Doutorado.

COSTA, Magnus Amaral da. **Contabilidade da construção civil e atividade imobiliária**. Atlas, São Paulo, 2000.

CUNHA, Gelsonete Sotero. **Natal: a expansão territorial urbana**. Rio Claro: UNESP, 1987. Dissertação de Mestrado.

FERNANDES, Francisco. LUFT, Celso Pedro. e GUIMARÃES, S. Marques. **Dicionário brasileiro globo**. São Paulo: Globo, 1991

FUNDAÇÃO DE AÇÃO COMUNITÁRIA – FAC. **Aglomerados Subnormais nos Municípios de João Pessoa, Cabedelo, Bayeux e Santa Rita** – versão 2002. Relatório de Pesquisa – Fundação de Ação Comunitária. FAC – João Pessoa: 1998.

FUNDAÇÃO DE AÇÃO COMUNITÁRIA – FAC. **Aglomerados Subnormais nos Municípios de João Pessoa, Cabedelo, Bayeux e Santa Rita** – versão 2002. Relatório de Pesquisa – Fundação de Ação Comunitária. FAC – João Pessoa: 2002.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. 5ª edição. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1998.

JOÃO PESSOA. **Código de Urbanismo**. Estado da Paraíba; Prefeitura Municipal de João Pessoa; Secretaria de Planejamento. João Pessoa-PB, julho de 2001.

LEANDRO, Aldo Gomes. **Especulação imobiliária e produção do espaço urbano de João Pessoa – PB**: o caso dos bairros Bessa e Manaíra. João Pessoa, Departamento de Geociências – UFPB. Setembro de 1992. (Monografia de Graduação).

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LOJKINE, Jean. **Existe uma renda fundiária urbana?** In: Marxismo e urbanismo capitalista. Textos críticos. Organizador: Reginaldo Forti. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

MADRUGA, Antonio Moacyr. **Litoralização**: da fantasia de liberdade à modernidade autofágica. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1992. (Dissertação de Mestrado).

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade**: permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa-PB. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2000. (Tese de Doutorado em Geografia Humana).

MARTINS, José de Souza. **Exclusão social e a nova desigualdade**. São Paulo: Paulus, 1997.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

\_\_\_\_\_. **O capital**: Crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MORAES, Antonio Carlos Robert. e COSTA, Wanderley Messias da. **A valorização do espaço**. 4ª edição São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**: elementos par uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec: Edusp, 1999.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4ª edição. Tradução de Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DE JOÃO PESSOA. João Pessoa: Grafset. 1994.

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

REIS FILHO, Nestor Goullart. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira editora: editora da universidade de São Paulo, 1968.

RICARDO, David. **Princípios de economia política e tributação**. Tradução Paulo Henrique Ribeiro Sandroni. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**. 5ª edição. São Paulo: Contexto, 1994.

RODRIGUEZ, Janete Lins. **Acumulação de capital e produção do espaço**: O caso da grande João Pessoa. João Pessoa: Editora universitária, UFPB, 1980.

RODRIGUEZ, Walfredo. **2 séculos da cidade**. Passeio retrospectivo. (1870-1930). João Pessoa.

\_\_\_\_\_. **Roteiro Sentimental de uma cidade**. João Pessoa: A união editora, 1994.

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

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço e Tempo**: Globalização e meio técnico-científico informacional. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão**. 5ª edição. São Paulo: studio nobel, 2000.

FALTA A OBRA DE SANTO DO ANO DE 1978

SERRA, Geraldo. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista**, 1978. In: A produção capitalista da casa e (da cidade) no Brasil industrial. Organizadora: Ermínia Maricato. 2ª edição. São Paulo: Alfa ômega, 1982.

SMITH, Adam. **Riqueza das Nações**. São Paulo: Hemus Editora limitada, 1981.

SOJA, Edward W. **Geografias pós- modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução da 2ª edição inglesa: Vera Ribeiro.6 Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

TOPALOV, Christian. **Análise do ciclo de reprodução do capital investido na produção da indústria da construção civil**: capital e propriedade fundiária. In: Marxismo e urbanismo capitalista. Textos críticos. Organizador: Reginaldo Forti. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

TOURAINÉ, Alain. **O retorno do actor**: ensaio sobre sociologia. Lisboa: Instituto Piaget, 1984.

VASCONCELOS FILHO, João Manoel de. **Expansão urbana e verticalização na última fronteira da restinga**. (um estudo sobre as transformações espaciais em Intermares – Cabedelo – PB) João Pessoa. Departamento de Geociências – UFPB, agosto de 1996. (Monografia de Graduação).

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª edição São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

SAULE JÚNIOR, Nelson. ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade: novas perspectivas para a reforma urbana**. São Paulo: Pólis, 2001.

FERREIRA, N. S. M. **A (des)verticalização de São Paulo**. USP/FAU, São Paulo, 1987.

SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo: EDUSP/NOBEL/FAPESP, 1997.

SOUZA, M. A. A. de. **A identidade da metrópole: A verticalização em São Paulo**. USP/FFLCH, São Paulo, 1989.