



## DIAGNÓSTICO DA PROBLEMÁTICA TERRITORIAL DA FRONTEIRA INTRAURBANA SUL-SUDESTE DE JOÃO PESSOA, PB:<sup>1</sup>

CAMPOS, Isabela<sup>2</sup>

GONCALVES, Ana Paula Casassola<sup>3</sup>

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro<sup>4</sup>

### RESUMO

A dinâmica capitalista, através da dispersão e fragmentação da forma urbana, ambas relacionadas a estrutura espacial, vem produzindo novas paisagens para a cidade e para o campo. Tais fenômenos provocam certa tensão entre espaços tradicionalmente rurais com as novas fronteiras urbanas, apresentando contínua transformação e resultando num processo que penetra e transforma a paisagem, produzindo dilemas e contradições conceituais. As bordas urbanas das cidades vêm produzindo, nas últimas décadas, um fenômeno de construção de novas lógicas, formas e padrões de uso e ocupação do solo. Em João Pessoa, não destoante de outras cidades de médio e grande porte do país, este fenômeno se faz presente. Resultante desse modo de ocupação urbana espraiada e em constante expansão, majoritariamente a Sul do município, são ocasionados vazios urbanos e especulação imobiliária, fatos que têm gerado grandes impactos ambientais e afetado o modo de vida da população. Esta pesquisa analisa as dinâmicas físicas resultantes da dispersão e da fragmentação na borda Sul-Sudeste da cidade de João Pessoa, onde se abre leque amplo ao estudo dos espaços periurbanos. Tem-se o crescimento urbano seguindo a especulação imobiliária e os mecanismos vigentes legais, como o Plano Diretor Municipal, este quase sempre não acompanhando as reais demandas do crescimento urbano, que por sua vez apresenta novas ocupações com infraestrutura reduzida, densidades populacionais diversas e espaços urbanos desiguais, dificultando um planejamento urbano eficiente. A pesquisa também visa promover reflexões complementares a outras existentes sobre a temática periurbana. Para atingir tais objetivos, foram procedidos levantamento bibliográfico sobre a temática periurbana no Brasil e diversos levantamentos de campo.

**Palavras-chave:** Bordas periurbanas; Dispersão; Fragmentação; Ruralidades.

<sup>1</sup> EIXO TEMÁTICO: produção do espaço urbano.

<sup>2</sup> Graduanda, Curso de Arquitetura e Urbanismo (UFPB), isabela.ksc@gmail.com

<sup>3</sup> Dr.<sup>a</sup>, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-doutoranda em planejamento urbano e regional (UFPB), anacasassola@gmail.com

<sup>4</sup> Prof. Dr., Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Departamento de Arquitetura, Centro de Tecnologia. ct.laurbe@gmail.com



## RESUMEN

La dinámica capitalista a través de la dispersión y la fragmentación de la forma urbana, ambos relacionados con la estructura espacial, ha sido la producción de nuevos paisajes de la ciudad y el campo. Tales fenómenos hacen que la tensión entre las zonas rurales tradicionalmente con la presentación de nuevas fronteras urbana, lo que resulta en un proceso de transformación continua que penetra y transforma el paisaje, produciendo dilemas conceptuales y contradicciones. Los bordes de las ciudades urbanas han sufrido en las últimas décadas, un fenómeno que recibe las nuevas formas y los patrones de uso y ocupación del suelo. En João Pessoa, no distoante otras ciudades de mediano y gran país, este fenómeno está presente. De esta manera resulta en extensos asentamientos urbanos y en constante expansión, principalmente al sur de la ciudad, vacíos urbanos se deben a la especulación y que ha generado grandes impactos y afectado a la forma de vida de la población. Esta investigación analiza la dinámica resultante de la dispersión y la fragmentación física de la ciudad en el borde del sur-sureste João Pessoa ciudad, donde se puede profundizar en el estudio de las zonas peri-urbanas. Como resultado, se ha seguimiento del crecimiento urbano sólo especulación y los mecanismos legales vigentes, tales como el Plan Maestro, esto casi siempre crecimiento no seguir a la ciudad que a su vez presenta nuevas ocupaciones con menor infraestructura, la densidad de población y los diferentes espacios desigual, lo que dificulta la planificación urbana eficiente urbano. La investigación también apunta a promover reflexiones que se complementa con otras existentes en el peri tema. Para lograr estos objetivos se procedió literatura sobre el tema en Brasil y en varios estudios de campo peri.

**Palabras clave:** Peri fronteras; Dispersión; Fragmentación; Ruralidades.

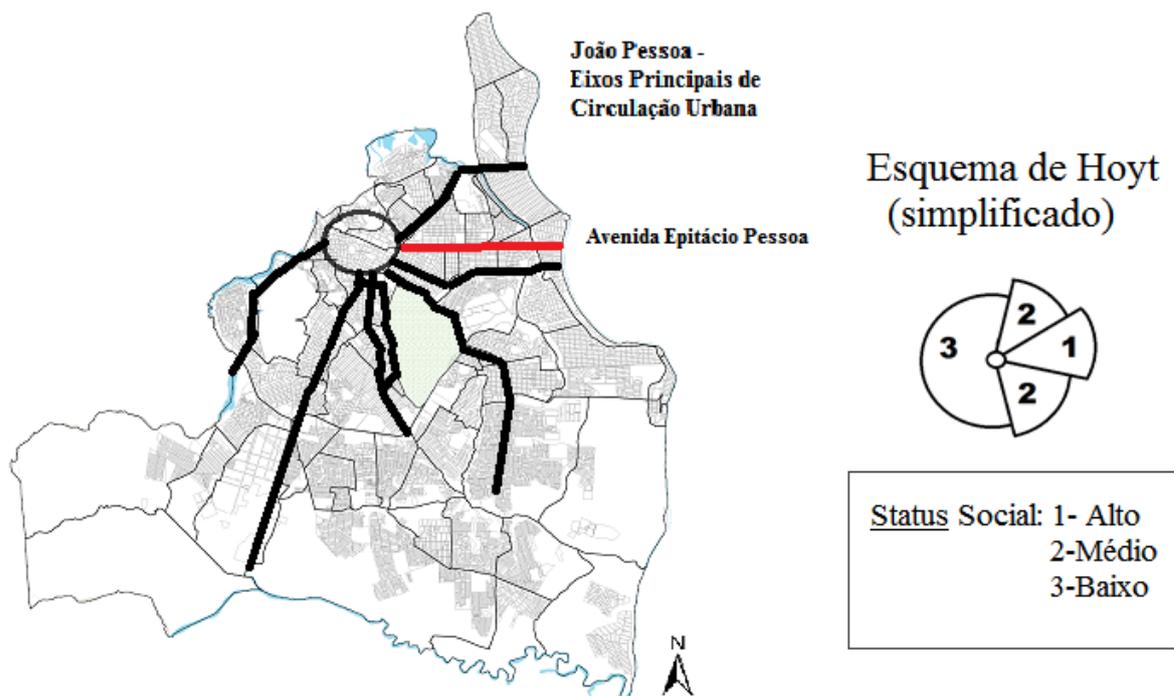
## 1. INTRODUÇÃO

A cidade de João Pessoa, capital do Estado da Paraíba, é considerada uma cidade de porte médio da região nordeste do país, contando 723.515 habitantes, 211,47 km<sup>2</sup> de área territorial e densidade demográfica de 3.421,30 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Possui uma estrutura tentacular, numa perspectiva excêntrica, radial centrífuga, desenhando setores de círculo territoriais, em função dos principais eixos de acesso radiais e da dinâmica de segregação socioespacial (SILVEIRA, 2012), conforme ilustrado na Figura 1.

Segundo Neves (1986), a expansão territorial de João Pessoa está inscrita no modo de produção capitalista, onde a produção do espaço intraurbano ocorre com bruscas transformações socioespaciais que impulsionam a configuração de uma cidade fragmentada e desigual. Esse efeito de periferização recai sobre as classes mais pobres, as quais estão sujeitas a deslocamentos involuntários nesse espaço. Por conseguinte, as configurações de seu espaço intraurbano e a combinação de suas formas espaciais estão subordinadas às forças produtivas, evidenciadas num dado tempo histórico. À medida que a cidade foi passando por



grandes intervenções de ordem socioeconômica e política, as desigualdades socioespaciais se ampliaram, evidenciando-se as delimitações entre os bairros dos ricos e os dos pobres.



**Figura 1 - Setores da cidade de João Pessoa-PB, a partir do modelo de Homer Hoyt (1939)**

Fonte: Silveira-2004, adaptado por Campos-2013

As bordas urbanas expressam espacialidades e temporalidades diferenciadas, acentuando problemas periurbanos agudos, a exemplo da cisão e da segregação. Por outro lado, as possibilidades de separar – juntar, rodear – dividir das bordas urbanas podem abrir caminho, dada a sua indeterminação original em função da relatividade espaço-temporal, a operações táticas, ao se apresentarem como espaços ambíguos da cidade, nos quais cabe aos atores do planejamento urbano materializar novas trajetórias.

Esta pesquisa trata da dinâmica de estruturação da cidade, por intermédio dos processos de dispersão espacial, com base numa investigação sobre a produção e a apropriação do espaço nas terras – limite ou franjas do tecido intraurbano, verificando como ocorre o fenômeno do espraiamento urbano e suas implicações físico-territoriais.

A pesquisa estuda os espaços periurbanos, onde serão analisadas as dinâmicas físicas resultantes da dispersão e da fragmentação da cidade, na borda Sul-Sudeste da cidade João



Pessoa, Paraíba. Como objetivos específicos, tem-se a alimentação de banco de dados através da produção de mapas temáticos, baseados em critérios físicos; identificação da evolução da malha urbana juntamente com suas tendências de expansão, uso e a ocupação do solo atuais (2012) na Borda Sul-Sudeste de João Pessoa, Paraíba, verificando suas tensões nas áreas de remanescente da Mata Atlântica.

## **2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

Arroyo (2007), afirma que a borda define uma área fechada ou um espaço, contido ou delimitado por elementos envolventes. No campo da arquitetura, o termo borda associa-se não só com a ideia de fechamento que deslinda campos com precisão como também com o estado ou situação intermediária entre duas áreas ou regiões adjacentes.

A borda urbana são os espaços entre duas regiões distintas, como a região de limite das cidades, o espaço de transição urbano-rural, as fatias do tecido urbano provocadas por situações geográficas, como rios, relevo; ou situações construídas como a passagem de uma rodovia ou recorte por linhas de grande fluxo, como o exemplo da rodovia BR-230 que recorta a cidade de João Pessoa.

Segundo Arroyo (2007), no espaço intraurbano, as bordas constituem uma fenomenologia que se registra tanto na ordem física quanto nas ordens social e simbólica. O termo associa-se não só à ideia de confinamento, limite, muitas vezes pouco conhecido, mas também a uma situação intermediária, de transição entre duas áreas adjacentes. Nesse sentido, as tensões de atravessamento são complementares às tensões de percurso nas bordas propriamente ditas, conformando experiências fundadas na vivência do trajeto, englobando as transformações e diferenciações físico-territoriais.

As últimas décadas assistiram a um crescimento urbano avantajado, com uma forma de estruturação anômala que evidencia a fragmentação e a mescla de territórios urbanos e territórios ditos “semirrurais”, onde se evidenciam verdadeiras excrescências na malha urbana. A lógica evolutiva intraurbana, ou seja, as razões e as leis socioespaciais de ocupação diferenciada da cidade, associada à dinâmica de segregação das diferentes classes sociais, liga-se às propriedades territoriais globais, identificadas a partir da morfologia e do padrão da expansão da cidade, onde se podem destacar as localizações, relacionadas ao espaço intraurbano como um todo e referindo-se às relações entre um determinado ponto do território

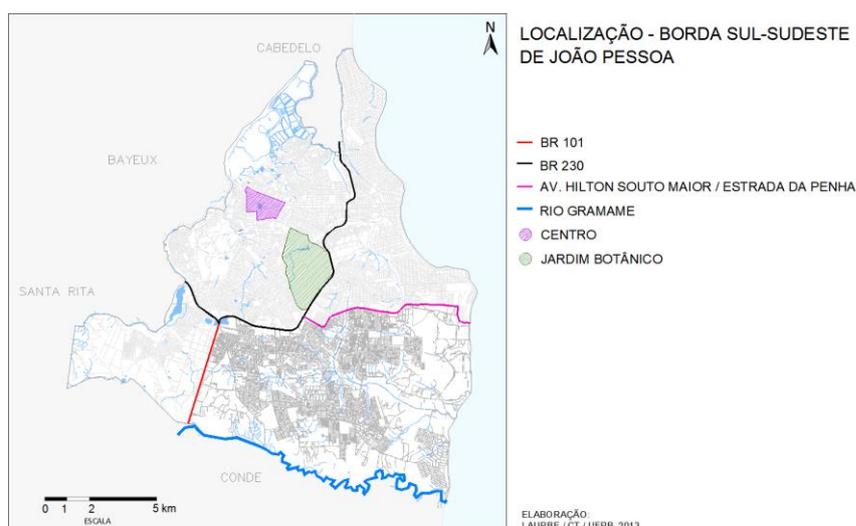


e todos os demais. Essas interfaces se materializam através dos transportes, onde os deslocamentos das pessoas predominam sobre o de matérias ou o de comunicações (VILLAÇA, 1998).

O processo de ocupação dos espaços periféricos das cidades brasileiras é predominantemente composto por uma malha socioespacial espreada e dissociada de outras malhas institucionais de caráter político-administrativo. Os novos processos de planejamento municipal pautam a definição de zoneamento para a aplicação de instrumentos urbanísticos para corrigir os efeitos negativos da urbanização sobre o território. (MIRANDA, 2007)

### 3. METODOLOGIA

O objeto de estudo está determinado por duas vias de circulação arterial e uma via de circulação de categoria principal da cidade: a BR-230 e a BR-101, e a via principal que interliga a BR-230 e o Litoral, denominada Avenida Hilton Souto Maior. A área também é definida por dois marcos geográficos importantes para delimitação territorial do município, ou seja, o Oceano Atlântico em seu limite Leste e o Rio Gramame, que faz a divisa entre o Município de João Pessoa e o Município do Conde. Esta delimitação compreende uma área de 8030,10Ha, correspondendo a 37,9% do território da cidade de João Pessoa, conforme ilustrado na Figura 2. As etapas da investigação são apresentadas a seguir.

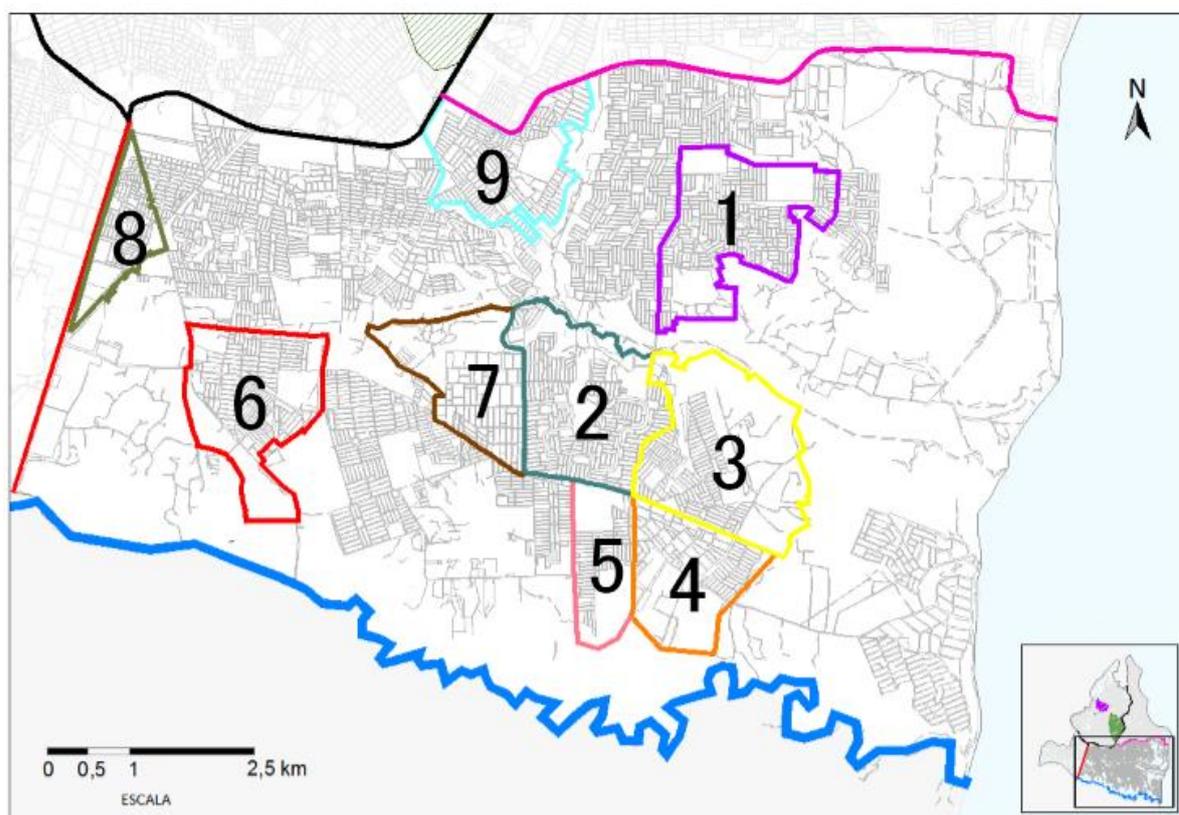


**Figura 2 - Mapa de localização do recorte Borda Sul-Sudeste (cinza escuro)**

Fonte: Secretaria do Planejamento (PMJP) -2013, adaptado por Campos-2013



- 1ª ETAPA: Seleção de material bibliográfico e cartográfico pré-existente: dados relativos aos parâmetros infraestruturais: saneamento ambiental (abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem pluvial, resíduos sólidos), rede elétrica e viária. Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; Prefeitura Municipal de João Pessoa – PMJP; Imagens de Satélite do Google Earth; entre outros.
- 2ª ETAPA: Recorte por amostragem sendo definido em nove setores, distribuídos pelo recorte de estudo, para coleta de dados *in loco*. A ênfase do estudo consistiu na análise da morfologia através da obtenção de informações de maneira padronizada e anotações em mapas preparados para obtenção dos dados sobre infraestrutura, uso e ocupação do solo, gabarito das edificações, tendências de expansão, invasões de áreas de preservação, etc. Formação de um banco de dados, conforme ilustrado na Figura 3.



**Figura 3 - Mapa da divisão por setores totalizando em nove recortes para estudo**

Fonte: Secretaria do Planejamento (PMJP) -2013, adaptado por Campos-2013



Os recortes espaciais da amostragem representam 22,89% da área da borda Sul-Sudeste de João Pessoa. Os setores 1, 2, 7, 8 e 9 foram definidos pois tratam-se de trechos mais consolidados, que permitem poucas mutações e expansões em sua extensão. Enquanto os setores 3, 4, 5, e 6 apresentam-se em bordas periurbanas com maior dinâmica espacial, conforme ilustrado na Tabela 1.

**Tabela 1 - Representatividade dos setores**

	Área de Ocupação (Ha)	Área de Ocupação (%)
<b>João Pessoa</b>	<b>21187,59</b>	<b>100</b>
<b>Recorte Sul-Sudeste</b>	<b>8030,10</b>	<b>37,90</b>
Setor 1	285,90	3,56
Setor 2	300,95	3,74
Setor 3	353,36	4,40
Setor 4	200,19	2,49
Setor 5	132,93	1,65
Setor 6	262,42	3,26
Setor 7	205,40	2,55
Setor 8	99,77	1,24
Setor 9	220,60	2,74
<b>Total Setores:</b>	<b>2061,52</b>	<b>22,89*</b>

Fonte: Campos-2013, a partir da base geográfica da Secretaria do Planejamento (PMJP)-2013

Nota: A representatividade descrita refere-se ao comparativo entre setores e borda Sul-Sudeste

- 3ª ETAPA: Interpretação e análise dos dados obtidos, confrontamento de informações, finalização do banco de dados e elaboração de mapas temáticos, tabelas, diagramas, etc.

#### 4. RESULTADOS

De forma geral, a produção capitalista da borda Sul-Sudeste de João Pessoa envolve três níveis de ação operativa: a esfera privada com os proprietários fundiários, os incorporadores, os corretores imobiliários; a esfera administrativa pública, representada pelo



Estado e Município e, finalmente, a sociedade civil. Conforme argumenta Corrêa (1995b, p. 13), tal separação “é muito mais de natureza analítica do que efetivamente absoluta”.

A borda urbana Sul-Sudeste apresenta complexidade na sua ocupação urbana, que, dado ao seu dinamismo, está longe de ficar consolidada. É necessário, portanto, considerar as especificidades deste território que, com seus fenômenos e problemáticas, vêm sendo produzido ao longo do tempo. Numa análise mais geral da localidade percebe-se quatro questões características da área periurbana que serão abordadas:

- O processo heterogêneo em que se desenrola a produção do espaço, trazendo usos urbanos ao meio rural e vice-versa;
- A produção capitalista influenciando a paisagem natural, através de fenômenos intraurbanos, a exemplo da especulação imobiliária;
- Falta de infraestrutura e serviços acarretando consequências socioespaciais e reduzindo a qualidade de vida para esta população;
- Geração de áreas de tensões nas remanescentes da Mata Atlântica, resultantes de um planejamento ineficiente frente a acelerada expansão urbana;

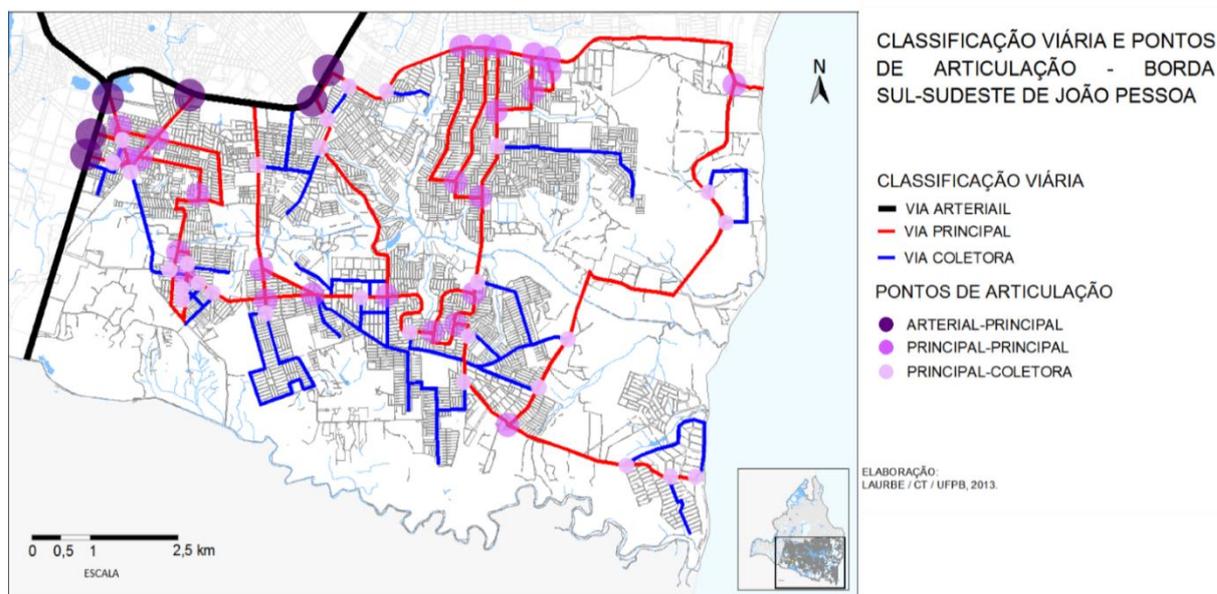
A abertura e asfaltamento de vias de acesso podem representar ações de relevo, no sentido da valorização crescente do espaço urbano em estudo e do seu espraiamento, uma vez que favorecem a sua acessibilidade. O setor se comunica com a rodovia BR-230, ligando as cidades como Recife, Natal e também ao interior do Estado da Paraíba; a via arterial leva também ao aeroporto internacional Presidente Castro Pinto, localizado na região metropolitana de João Pessoa. A rodovia PB 008 é outra importante via arterial, ligando o objeto de estudo ao litoral Sul de João Pessoa.

A avenida Hilton Souto Maior, também conhecida como antiga Estrada da Penha, e a rua João Crisóstomo Ribeiro Coutinho, construída no antigo Caminho do Timbó, constituem caminhos que entrecortam a área de estudo. A instalação dessas vias posicionou-se como fator fundamental no processo de estruturação do espaço urbano abordado, gerando diretas implicações na valorização do diversificado recorte espacial.

Aprofundando a classificação viária, a região que apresenta uma área de 8030,10Ha, apresenta uma malha viária complexa e com poucos pontos de articulação entre vias, demonstrando carecer de elementos fundamentais que garantem a fluidez do tráfego. Em todo o objeto, são encontrados apenas seis pontos de articulação arterial-principal, vinte e cinco



principal-principal e vinte e oito pontos de articulação principal-coletora conforme ilustrado na Figura 4.



**Figura 4 - Mapa da classificação viária e pontos de articulação**

Fonte: Campos-2013

Os poucos investimentos em transporte público no objeto de estudo, caracterizam e intensificam o espaço urbano desigual, desfavorecendo as possibilidades para que a população se desloque na cidade. Por exemplo, para ir para centros comerciais, o deslocamento possível é apenas para uma subcentralidade comercial, o bairro Mangabeira, onde uma porção foi trabalhada no Setor 1 desta pesquisa. Outras centralidades opcionais são encontradas apenas na área urbana central da cidade, abrangendo o bairro Centro, ou na subcentralidade localizada na Zona Norte, mais precisamente o bairro Tambaú, ambos fora do recorte espacial analisado.

Para a borda Sul-Sudeste, onde há uma maior concentração de famílias de baixa renda, em relação a outras áreas da cidade, a frequência de transporte público é irregular ou semi-irregular, ocasionando longo tempo de espera para os ônibus, pois a disponibilidade com melhor qualidade é localizada no Centro e nas regiões vizinhas.

Os bairros apresentam transporte de massa insuficiente, carecendo de um planejamento eficaz condizente ao uso da terra, predominantemente residencial, com



deslocamentos diários para outros bairros da cidade, visto que a grande parcela da população não trabalha próxima às suas residências. O sistema viário é pobre em conexões com as vias arteriais e principais apresentando condições de infraestrutura precária, com grande maioria das vias locais em solo natural que, quando comparado a outras zonas da cidade, apresenta um padrão inferior na qualidade do espaço.

Em se tratando do uso do solo residencial, é bastante recorrente a divisão do lote privado, onde essa configuração aparece principalmente nas áreas da cidade que desfrutam de um menor poder aquisitivo, dessa maneira facilitando o acesso a moradia própria ou alugada. Ocorre geralmente no objeto de três formas: A) Duas casas geminadas unifamiliares divididas espelhadas por um eixo de alvenaria comum a ambas; B) Duas casas unifamiliares separadas, porém apresentando ambas a mesma leitura de edificação; (C) Duas casas unifamiliares separadas, apresentando diferentes leitura de edificação; (D) Duas casas geminadas unifamiliares divididas por um eixo de alvenaria comum a ambas apresentando diferentes leitura de edificação, conforme ilustra a Figura 5.



**Figura 5 - Diferentes tipologias encontradas nos lotes bifamiliares desmembrados**

Fonte: LAURBE-2013



Ainda se tratando do uso do solo residencial, em todo o recorte é possível encontrar o fenômeno da verticalização aproveitando o maior adensamento previsto para área. Tipologias habitacionais com dois, três ou quatro pavimentos com diversas habitações unifamiliares, interferindo diretamente na paisagem. Exemplos de bairros inteiros ocupados com esse padrão podem ser encontrados em locais que possuíam o gabarito de apenas um pavimento ou mesmo passando a avançar ao meio rural. As áreas de pastagem do gado bovino vão ficando cada vez mais escassas e isso leva à prática do pastoreio nos logradouros públicos conforme aparecem na Figura 6.



**Figura 6 - Habitações multifamiliares próximas ao vazio urbano (A) e gado pastando zona periurbana, ao fundo unidade rural vizinha a habitação multifamiliar ainda em construção (B)**

Fonte: LAURBE-2013

Ainda no uso residencial, predominante na área conforme ilustra a Tabela 2, encontram-se loteamentos clandestinos e ocupações irregulares com precárias condições de salubridade. A autoconstrução, dessa têm se revelado como único meio possível de acesso à casa própria para a grande parcela da sociedade de baixa renda ocupante da área. Fatores são atrelados a exemplo da mercantilização do solo urbano e da moradia, cujo valor baseia-se na lógica do mercado financeiro. Segundo Maricato (1982, p. 74) “Se a massa de trabalhadores constrói sua casa, é porque não lhes resta outra alternativa, já que ela não tem condições de comprar esse produto ou pagar por esse serviço, seja pelo baixo poder aquisitivo dos salários, seja porque as políticas oficiais estatais tratam a infraestrutura e



equipamentos urbanos, coletivos ou não, como mercadorias a exemplo dos setores privados, [...] ou combinados a eles”.

**Tabela 2 – Uso do Solo dos setores**

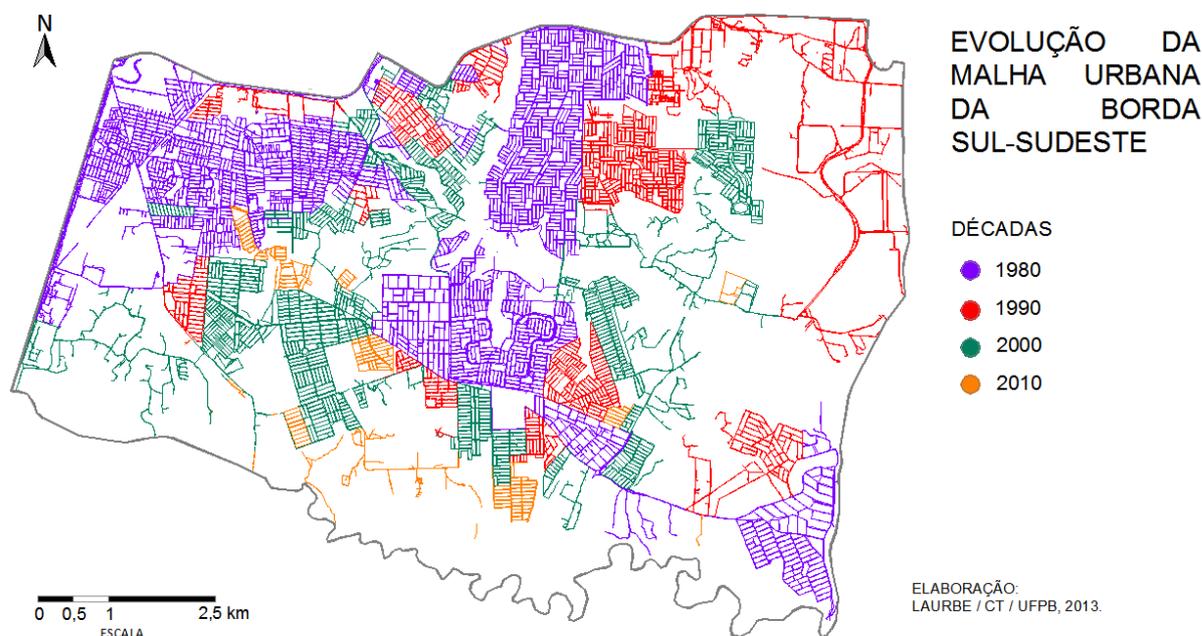
	<b>Residencial</b>	<b>Com e/ou Serviço</b>	<b>Misto</b>	<b>Institucional</b>	<b>Industrial</b>	<b>Áreas Verdes</b>	<b>Praças</b>	<b>Vazios Urbanos</b>
Setor 1	5.093	101	225	91	0	13	3	7
Setor 2	4.350	68	418	43	0	0	8	186
Setor 3	3.366	57	21	19	0	0	0	1.178
Setor 4	1.248	57	24	3	0	0	0	408
Setor 5	1.156	29	84	16	0	7	0	392
Setor 6	3.718	51	25	15	0	2	3	91
Setor 7	2.353	116	38	11	1	4	0	39
Setor 8	2.330	61	96	21	6	5	16	10
Setor 9	3.268	119	98	19	0	0	4	169
<b>Total</b>	<b>26.882</b>	<b>659</b>	<b>1029</b>	<b>178</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>3301</b>

Fonte: Campos-2013

Algumas conclusões podem ser tiradas a partir da análise dos setores estudados. Os setores 3, 4, 5 e 6, nos espaços mais avançados da malha urbana da cidade, apresentaram grande quantidade de vazios urbanos que são terrenos vagos, sendo por vezes uma necessidade de acumulação do setor imobiliário. O uso característico é meramente especulativo seguindo os mecanismos do mercado imobiliário. A maior quantidade, proporcionalmente a sua ocupação, de residências e usos comercial, serviços e institucional, verifica-se nos setores 1, 2, 7, 8 e 9, que historicamente, foram ocupados primeiramente a partir de 1980, conforme ilustra a figura 7. Neste período, a cidade expande-se para as áreas mais ao Sul-Sudeste, por meio da construção de grandes conjuntos habitacionais, financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação do Banco Nacional Habitação (SFH/BNH).



Segundo Cavalcanti (1999), esses conjuntos estão inseridos nas políticas públicas de habitação, as quais tinham como intuito minimizar os impactos causados pela maior valorização do solo urbano, por meio da provisão estatal de moradias populares. Intencionalmente implantados em áreas distantes, fora do tecido urbano, esses conjuntos passaram a abrigar grande parte dos trabalhadores assalariados de baixa renda. Estes, devido às injunções socioeconômicas que sobre eles recaem, não tendo condições de permanecer nas áreas mais centrais da cidade, recorrem às linhas de créditos facilitados pelo então BNH, bem como das companhias de habitação popular, a exemplo da CEHAP.



**Figura 7 - Evolução da malha urbana**

Fonte: LAURBE-2013

Quanto aos espaços públicos, nos setores 3,4,5 e 6, constata-se uma considerável carência. Faltam praças, espaços de recreação e lazer voltados à melhoria da qualidade socioambiental. Nos terrenos vazios, aparecem os campos de futebol onde jovens e adultos realizam suas atividades de lazer muitas vezes ao lado de atividades rurais ou em zonas originalmente de Preservação Ambiental. As crianças acabam brincando nas ruas, muitas delas sem o mínimo de salubridade necessária. Poucos setores apresentam praças urbanizadas,



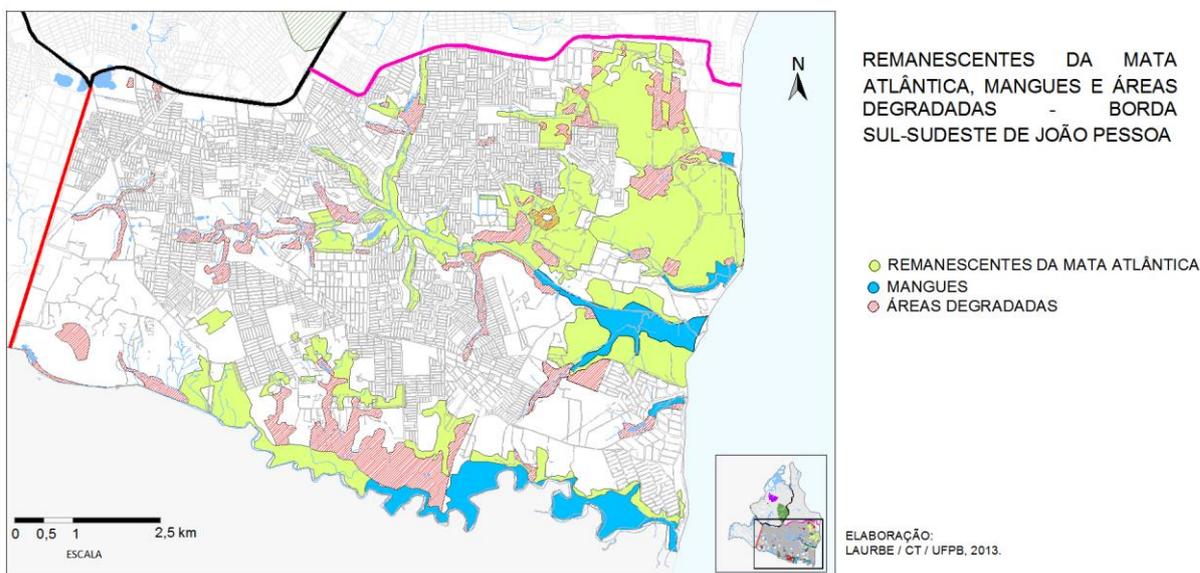
tendo a grande maioria dos setores, número insuficiente tendo em vista a quantidade de moradias, conforme ilustrado na Figura 8.



**Figura 8 - Fenômenos ocorrentes ausência de equipamentos para lazer e ruralidades encontradas no meio urbano**

Fonte: LAURBE-2013

O bioma da Mata Atlântica no objeto vem sendo fragmentado intensamente nas últimas décadas de acordo com a Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de João Pessoa (SEMAM, 2010). Proveniente da urbanização dispersa, porém intensa, a implantação de infraestrutura de pavimentação, iluminação elétrica e rede de abastecimento d'água trazem provimentos urbanos que funcionam abaixo de sua capacidade. Dessa maneira, cada vez mais é impulsionada a construção de novas edificações, avançando sobre as remanescentes da Mata Atlântica e manguezais, conforme ilustrado na Figura 9.



**Figura 9** Remanescentes da Mata Atlântica e áreas degradadas pela ação humana

Fonte: SEMAM/PMJP (2010), adaptado por CAMPOS-2013

No que se refere ao bioma da Mata Atlântica na Paraíba, pode-se afirmar que abrange uma área total de 657.851,21ha, correspondendo a 11.66% do território do estado. (BRASIL, 2010. Biodiversidade 34). Já a cidade de João Pessoa, conserva extensos remanescentes de Mata Atlântica, fato que a diferencia de outras capitais brasileiras. Entretanto, na Borda Sul-Sudeste, muitas destes remanescentes estão fragmentadas, comprometendo a biodiversidade das espécies de fauna e flora, conforme Tabela 3:

**Tabela 3 – Remanescentes da Mata Atlântica**

	<b>Cidade João Pessoa (ha)</b>	<b>Borda Sul-Sudeste (ha)</b>
<b>Remanescentes Vegetais</b>	<b>3.439,58</b>	<b>1.579,15</b>
<b>Manguezal</b>	<b>1.060,25</b>	<b>357,30</b>
<b>Áreas Degradadas*</b>	<b>1.690</b>	<b>675,53</b>

Fonte: Campos-2013, a partir da base de dados da SEMAN (PMJP)-2010

Nota: O estado de conservação dos remanescentes naturais foram baseados nos estágios de regeneração (CONAMA N° 10/1993 e CONAMA N° 391/2007), nos aspectos como impactos antrópicos (como exploração de madeira e mineral) e nas ameaças relacionadas à especulação imobiliária.



A necessidade de elaborar e planejar estratégias de políticas públicas para a preservação do meio ambiente levou a um mapeamento macroespacial do município de João Pessoa, referente à sua situação atual de conservação e degradação ambientais. Tais aspectos, por sua vez, estão em constantes atualizações, ou seja, áreas verdes podem desaparecer, assim como áreas degradadas podem ser recuperadas. Quando analisada a área de ocupação dos Biomas e sua relação de degradação, percebe-se que na Borda Sul-Sudeste, se comparado a João Pessoa, ocorrem:

- 41,91 % das remanescentes vegetais da Mata Atlântica;
- 33,69% dos mangues;
- 39,97% áreas degradadas.

A malha urbana orienta seu crescimento e seu adensamento de forma dispersa e antiecológica, gerando tensões diretamente na Matas Atlântica e, como efeitos, temos esses impactos sobre o ambiente natural, além de uma deficiência crônica estrutural e infraestrutural, o aumento dos custos econômicos e ambientais de seu funcionamento e, ainda, diminuição das oportunidades de desenvolvimento humano da população. Pode-se concluir que a expansão espacial urbana em João Pessoa vem degradando excessivamente visto que muitas áreas de expansão recente deveriam ter sido preservadas em função da importância ecológica para a conservação do Bioma Mata Atlântica, contraditoriamente deixando grandes vazios.

Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica de João Pessoa, elaborado em 2010 através da SEMAM-PMJP, apresenta diretrizes metodológicas que abrangem o constante reordenamento do uso do solo urbano, sendo orientado para responder possíveis mudanças conforme as diretrizes da política urbana de planejamento municipal.

## **5. O CAPITALISMO E O ESPAÇO PERIURBANO**

O espaço urbano foi contornado à luz de um modelo socioeconômico capitalista, excludente e dependente, herdado de todo o processo de formação da urbanização e industrialização. Assim, não restam dúvidas de que ele comporta grandes contradições, conflitos e segregações socioespaciais (SILVEIRA, 2012). Na borda Sul-Sudeste de João Pessoa essa realidade, sob vários aspectos, não é diferente. Pois, ao analisarmos o seu



processo de expansão urbana, observamos que a cidade tem sido estruturada a partir de um espaço intraurbano fragmentado, gerando vazios urbanos e mal aproveitamento de sua infraestrutura, que quando existe, é precária, além de gerar espaços socioespacialmente desiguais, no qual, poucos são dotados de equipamentos e serviços satisfatório tendo em vista a sua dimensão.

Notamos cada vez mais, a ocupação dirigindo-se para os limites do perímetro urbano, onde grande parte dos processos que compõem a problemática urbana na atualidade são de natureza espacial. A luta pela moradia e muitos obstáculos que se verificam no plano da gestão urbana são exemplos de desafios de âmbito espacial.

Vemos que dinâmica de ocupação do solo é conduzida pela extensão e ampliação da capacidade da infraestrutura correspondente e, no recorte de estudo é configurada em sua maior parte com terrenos menores e mais restritos quanto ao adensamento e verticalização, ocupando os setores de valores inferiores.

Observa-se que a macroestrutura definida pelo Plano Diretor, é o setor com maior preço do solo, e dentro desta estrutura, os índices urbanísticos permitidos influenciam no preço do solo, refletidos na dinâmica espacial dentro da cidade. A partir da década de 1990, a maioria das regiões situadas nas áreas de expansão urbana da Borda sul-Sudeste concentram o maior percentual de vazios urbanos e também a população de baixa renda, delineando assim um cenário de segregação social intensa.

A ação do Estado como agente da urbanização e como fomentador da produção de moradia, revela-se porém ambígua atualmente, agindo fortemente atrelado aos interesses do grande capital, secundarizando as políticas de preservação ambiental que acabam se deteriorando mais rapidamente. Neste processo, no qual a lógica de ocupação do espaço urbano é ditada entre os meandros dos especuladores imobiliários em parceria com o poder público, identifica-se uma expansão desenfreada causando impactos no urbano como espaço de vivência.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

No que concerne à produção do espaço urbano Sul-Sudeste pessoense analisado, nota-se a carência de infraestrutura e de serviços urbanos onde os problemas da área de estudo que aqui analisamos deixam evidente que o espaço apresenta-se como uma importante arena onde



se desenrolam fenômenos que atingem profundamente as cidades brasileiras, sobretudo as cidades médias (a exemplo da capital paraibana) e as metrópoles.

Referente a expansão da malha urbana, algumas considerações de ordem físico-ambiental se fazem necessárias. Constatamos que os processos de expansão urbana ocorrem de forma dispersa e com inclusão precária, em grande parte, tornando o espaço urbano cada vez mais fragmentado. Esses fragmentos compõem distintas realidades espaciais, influenciando/influenciados pelo âmbito socioeconômico. Tais subespaços compõem realidades em grande medida desarticuladas entre si, como apresentado o sistema viário.

Portanto, a fragmentação que ocorre na borda Sul-Sudeste de João Pessoa é essencialmente contraditória. Nos quesitos relativos às condições de vida, à salubridade ambiental, às estruturas residenciais, ao acesso aos equipamentos urbanos e à disponibilidade de infraestrutura urbana coletivos, há uma precariedade constante tendo os custos mais elevados devido ao modelo espraiado.

O elevado custo de provimento infraestrutural, causado pelo excessivo espraiamento, provoca uma deficiência de longo prazo, quase crônica, nas áreas mais periféricas e de baixa renda, particularmente nos setores mais periféricos que tem a sua viabilização reduzida pela baixa densidade e pela baixa capacidade de pagamento por sua população. (JOÃO PESSOA, 2010)

A evolução urbana neste setor da região sul da capital paraibana também interferindo nas zonas de preservação de Mata Atlântica onde, em 2010, a ocupação desta área é equivalente a 41,97% da área total em estudo, e observando o mapa de evolução da malha urbana em relação à ocupação constatou-se que esta expansão territorial já está conflitando com os limites municipais.

## **REFERÊNCIAS**

ARAÚJO, L. M. **A produção do Espaço Intraurbano e as Ocupações Irregulares no Conjunto Mangabeira, João Pessoa – PB.** Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFPB, 2006. João Pessoa, PB.

ARROYO, J. **Espacio público. Fenomenologias complejas y dificultades epistemológicas.** UFBA. 2002.



- ARROYO, J. **Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea.** IN: Portal Vitruvius; Arquitectos, 2007.
- BARBOSA, A. G. **Produção do espaço e transformações urbanas no litoral sul de João Pessoa – PB.** Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFRN, 2005. Natal, RN.
- BRASIL. **Mata Atlântica: Patrimônio Nacional dos Brasileiros. Biodiversidade 34.** Brasília: 2010.
- CAVALCANTI, J. B. **A política habitacional do BNH no Brasil pós – 67 e seus reflexos na expansão urbana de João Pessoa.** João Pessoa: Editora Universitária, 1999. 38 p.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** 3 ed. São Paulo: Ática, 1995b.
- IBGE. **Perfil dos Municípios Brasileiros - Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2010.** Censo Demográfico 2010.
- JOHNSTON, 1978 IN: VALE, A.R. **Definindo o conceito e descobrindo a plurifuncionalidade do espaço periurbano.** IGEO/UREJ. 2005.
- LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. **Evolução Urbana de João Pessoa pós-1960.** IN: GONÇALVES, R. C. et al. (Orgs). **A questão urbana na Paraíba.** João Pessoa: Editora Universitária, 1999.
- LIMA, D. F.; SILVEIRA, J. A. R. **Estudo das Lógicas de Produção e apropriação do espaço nas bordas intraurbanas; uma pesquisa sobre a dinâmica do mercado imobiliário nos bairros de Tejipió e Sancho, na cidade do Recife-PE.** Anais I Congresso Brasileiro de Organização do Espaço e X Seminário de Pós-Graduação em Geografia da UNESP. Rio Claro, SP. 5 – 7 outubro 2010. P. 1156-1173.
- MARICATO, E. **Autoconstrução, a Arquitetura do possível.** In: **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial.** São Paulo: Alga-Ômega, 1982, p.74.
- MEYER, R. M. P. **O urbanismo: entre a cidade e o território.** IN: **Ciência e cultura.** São Paulo. 2006.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Estatuto da Cidade.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index>>. Acesso: 19 nov. 2012.
- MORAIS, L. M. F. A. **Expansão Urbana e Qualidade Ambiental no Litoral de João Pessoa-PB.** Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFPB, 2009. João Pessoa, PB.



OLIVEIRA, J. L. A. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transportes e crescimento urbano: o caso de João Pessoa – PB.** Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana - UFPB, 2006. João Pessoa, PB.

PMJP. **Portal da Prefeitura Municipal de João Pessoa.** Disponível em:  
<[www.joaopessoa.pb.gov.br/](http://www.joaopessoa.pb.gov.br/)>. Acesso: 27 mar. 2013.

PANERAI, P. **O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano.** Revista Projeto, São Paulo, n.173, abril. 1994.

POLIDORO, M.; LOLLO, J. A.; BARROS, M. **Sprawl e o modal de transporte motorizado: impactos na cidade de Londrina, PR.** Urbe, Rev. Bras. Gest.

Urbana vol.4 no.1 Curitiba Jan./June 2012. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-33692012000100003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-33692012000100003&script=sci_arttext)>.  
Acesso: 07 jul. 2013.

PRYOR, R. **Defining the rural-urban fringe.** Social Forces, 1968, e New York: Oxford University Press, 1971.

RAFAEL, R. A.; ARANHA, T. R. B. T.; MENESES, L. F.; SARAIVA, A. G. S.

**Caracterização da evolução urbana do município de João Pessoa/ PB entre os anos de 1990 e 2006, com base em imagens orbitais de média resolução.** Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto. Natal, RN. 25-30 abril, 2009, INPE. P.819-826.

SEMAM. **Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica.** Diretoria de Estudos e Pesquisas Ambientais (DIEP/SEMAM). PMJP. João Pessoa, 2010.

SILVEIRA, J. A. R. **Urban sprawl, padrões de dispersão e fragmentação: estudo sobre a periferação e dinâmica das bordas intraurbanas, em cidades de porte médio brasileiras.** Projeto de Pesquisa, PIBIC/CNPQ/UFPB 2012.

SILVEIRA, J. G. **Produção e apropriação do espaço nas fronteiras intraurbanas de cidades de porte médio: um estudo de caso sobre a ocupação e o uso do solo nas bordas da cidade de João Pessoa-PB.** PIVIC/CNPQ/UFPB 2011.

SOUZA, M. L. **A B C do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 192 p.