



PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E SEGREGAÇÃO: O CASO DA AV. LIBERDADE NO MUNICÍPIO DE BAYEUX-PB¹

FALCÃO, Livia dos Santos²

CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha³

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da⁴

RESUMO

Considerando o sistema viário como provedor da acessibilidade e mobilidade do espaço intraurbano e a segregação como tendência de concentração de uma dada classe social em um determinado lugar, este trabalho busca destacar a Avenida Liberdade, principal via de Bayeux, município localizado na Região Metropolitana de João Pessoa, com a análise entre fatores de acesso ao solo urbano e aproximação e separação de classes, a partir do reconhecimento de um eixo físico e de suas interfaces sociais com a cidade. A interação do eixo com os aspectos socioeconômicos, culturais, políticos e históricos da cidade, estabeleceu-o como um dos principais elementos do processo de produção do espaço urbano de Bayeux. Por intermédio da análise desse corredor viário, considerando seu efeitos físico e social para a cidade, através das possibilidades de acesso, mobilidade e da segregação local, este estudo permite destacar a participação de um agente físico do espaço intraurbano, como modificador e transformador de toda sua extensão territorial.

Palavras-chave: Acessibilidade; Percurso; Segregação; Evolução urbana;

ABSTRACT

Considering the road system as a provider of accessibility and mobility of intraurban space and segregation tendency as the concentration of a given class in a certain place, this paper seeks to highlight the main thoroughfare of the city of Bayeux, Liberdade Avenue, with analysis between factors access to urban land and closeness and separation of classes, from

¹EIXO TEMÁTICO: Produção do Espaço Urbano

²Mestrando, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental (PPGEUA-UFPB), liviafalcao@hotmail.com

³Mestrando, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental (PPGEUA-UFPB), alexbccastro@hotmail.com

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



the recognition of a physical axis and its social interfaces with the city. The interaction of the shaft with the socio-economic, cultural, political and historical city, established him as one of the major elements of the production of Bayeux's urban space. Through the analysis of this road corridor, considering their physical and social effects to the city, through the possibilities of access, mobility and segregation site, this study allows us to highlight the participation of an agent's physical intraurban space as modifier transformer and all its territorial extension.

Keywords: urban accessibility; course; Segregation, Urban Development;

1. INTRODUÇÃO

As antigas estradas em leito natural utilizadas para comércio formaram a estrutura principal das rodovias atuais. A maioria delas foi absorvida pela malha urbana, exercendo funções intraurbanas. O potencial de concretizar acessibilidade e mobilidade induz ao crescimento urbano de sua região limdeira. Contudo, as rodovias surgem sob interesses nacionais e regionais, não levando em conta a rua relação com o espaço intraurbano como um todo, o espaço interno da cidade, o que pode ocasionar impactos negativos nas condições de acessibilidade, bem como segregação, fatos agravados pela dispersão urbana (VILLAÇA, 1998).

Atualmente, os estudos que discorrem acerca da acessibilidade e mobilidade das cidades, relatam um apelo físico-historicista relacionado apenas às análises das propriedades territoriais dos espaços, negligenciando aspectos estruturais e da sua relação com os aspectos socioeconômicos, espaciais e culturais, que determinam a lógica da ocupação urbana por meio das práticas dos diferentes atores sociais no espaço. Estabelece-se, assim, um conjunto de variáveis insuficientes para relacionar o acesso ao solo com outras dinâmicas da evolução urbana, como segregação e formação de barreiras e fronteiras urbanas. (SILVEIRA, 2007).

De acordo com Moraes Netto (1999), a segregação urbana é definida como o produto de diferentes redes dinâmicas de apropriação, dentro da dinâmica social geral da cidade, podendo ser definida basicamente como distância social, relacionada a distância entre grupos sociais ou entre indivíduos e grupos, tendo como cenário e meio de efetivação a própria estrutura urbana.

Considerando teoria semelhante, Villaça (2012), aborda o conceito de segregação como um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes conjuntos de bairros de uma cidade. Contudo, o autor



reitera que na segregação não há um processo de exclusividade, pois nos espaços estruturados por uma determinada classe social há possibilidade de ocorrência de outras classes no mesmo espaço.

No espaço intraurbano, a segregação é vista tanto em seus aspectos sociais quanto em seus aspectos físico-territoriais, como parte integrante do processo geral que determina a produção e a apropriação dos meios de consumo coletivo e mecanismos de formação do preço do solo, onde a integração e exclusão são duas dimensões do processo de segregação. (SILVEIRA, 2007).

A estruturação do espaço intraurbano é dominada pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor, ou seja, os percursos influentes na morfologia urbana das cidades são determinados pelas forças do deslocamento dos atores sociais, dentro do perímetro urbano, afirmando a relação direta entre aspectos econômicos, sociais, mobilidade e acessibilidade, na formação e evolução das cidades. A acessibilidade é o valor mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha, em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade (Villaça, 1998). Ou seja, a acessibilidade se concretizará, então, na oferta de alternativas físicas de alcance que viabilizam o funcionamento da cidade e a cidadania social, política e cultural (MORAES, 2004). De acordo com Silveira (2007), "... a acessibilidade física é vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, como a medida direta e positiva dos efeitos de um sistema de transporte."

Segundo Moraes (2004), a capacidade de uso do território para atender às demandas em acessibilidade, nessa ordem, provém: das condições físicas do sítio geográfico; da linguagem regional e herança cultural; das condições socioeconômicas; e das políticas definidas pelo Poder Público local.

Desta forma, o valor físico mais atribuído à acessibilidade deve agregar valores sociais, culturais e, principalmente, econômicos e políticos, para que sua definição multifacetada amplie as possibilidades de sua interpretação no estudo de evolução urbana da cidade.

Visto como um meio de alcançar uma dada localização, o sistema de acessos ao solo urbano utiliza-se dos percursos como rotas, para o deslocamento de pessoas na cidade, que



definem a direção de fluxos de circulação cotidiana, podendo indicar vetores de expansão intraurbana. (SILVEIRA, 2007).

Em casos específicos, a acessibilidade e mobilidade estabelecidas por um eixo como uma via, podem influenciar na consolidação da expansão de uma classe social ao longo deste percurso, ou seja, a possibilidade de acesso ao solo urbano, sendo facilitada por um determinado eixo, pode determinar a aglomeração e aprofundamento físico/social e na expansão da segregação de uma classe, aumentando a escala de concentração desta mesma nesta região. Tal questão destaca a relação estreita entre os aspectos de acessibilidade, mobilidade e segregação da cidade no contexto de evolução urbana de um determinado espaço, indicando que existe dependência entre os fatores físicos e sociais que são estabelecidos no meio.

A acessibilidade pode se quantificada a partir da Sintaxe Espacial. Criada a partir da Teoria da Lógica Social do Espaço de Hillier e Hanson (1984), a Sintaxe Espacial expressa o nível de integração de uma via a partir do número de conexões com outras vias, linearidade e comprimento. Quanto maior o nível de integração, maior a possibilidade de concretizar a acessibilidade.

Com isso, o presente artigo busca entender como ocorreu o processo de produção do espaço intraurbano ao longo da Avenida Liberdade desde os anos 1970 até os dias atuais e, a partir desse recorte, descrever os impactos ocasionados por este processo nas condições de acessibilidade, mobilidade, uso e ocupação do solo e concentração de classes sociais.

A metodologia aplicada consiste na articulação de dados com o objeto de estudo por meio de análises geoespaciais. Foi feita investigação cartográfica e levantamento de dados espaciais, processados por meio do *software* SIG (Sistema de Informação Geográfica) livre *Quantum GIS 1.8.0 "Lisboa"* e de imagens de satélite do *Google Earth*.

A confecção do mapa de evolução urbana teve como base os mapas de 1970 (SUDENE, 1970), 1985 (PDTU, 1985) e imagem de satélite do *Google Earth*, de 2011. O mapa foi elaborado neste *software*.

Foram utilizadas também figuras da Prefeitura Municipal de Bayeux (PMB) para especializar a legislação urbana, como zoneamento, áreas de preservação, bem como mapeamento de comunidades e assentamentos subnormais.

O cálculo da sintaxe espacial foi realizada por meio do *plugin Space Syntax Analysis* para *Quantum GIS*, tendo como dados de entrada (*input*) o mapa axial do município de



Bayeux, de 1212 eixos, confeccionado sobre imagem de Satélite de 2011 do *Google Earth*. Foram quantificados os níveis de Integração Global (R_n) e Integração Local (R_3), calculados a partir da conectividade dos eixos.

2. OBJETO DE ESTUDO

O objeto de estudo é a rodovia PB-004, conhecida como Avenida Liberdade. Possui 4.575 m de extensão, localizada na borda norte no espaço intraurbano de Bayeux. O município é banhado pelo Rio Sanhauá, e apresenta uma área de 31,78 km², sendo um dos menores do estado da Paraíba, com uma população de 99.758 habitantes (IBGE, 2010). De acordo com a classificação da Empresa Brasileira de Planejamento em Transportes (GEIPOT, 1980), a Avenida Liberdade é destacada como uma via municipal e principal, de espécie intraurbana, perimetral, considerando sua posição na malha urbana de Bayeux, bem como, de acordo com suas características físicas e geográficas, se encontra com pavimentação asfáltica e em nível (figura 01).

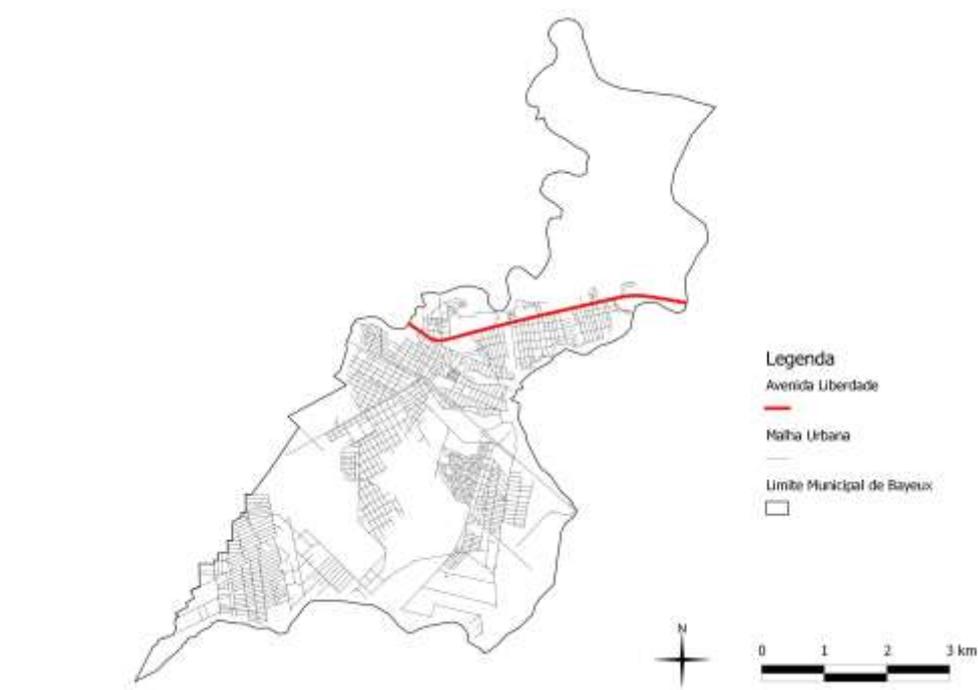


Figura 1: Mapa de localização da Av. Liberdade

Fonte: LAURBE (2013)



3. INTERFACES VIÁRIAS

Apesar de sua pequena dimensão territorial, Bayeux apresenta-se como um município privilegiado quanto a acessibilidade física, pois conta com rodovias federais e estaduais, o Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, linha férrea e rios navegáveis.

Neste contexto, a Avenida Liberdade interliga os dois extremos da cidade, apresentando também interligação com vias de cidades vizinhas: a leste, a Av. Via Oeste, de João Pessoa, e a oeste a BR-230, em Santa Rita. O espaço produzido pela Av. Liberdade é limitado a sul pela linha férrea, com a qual a via também faz interfaces com os municípios vizinhos (Figura 02).

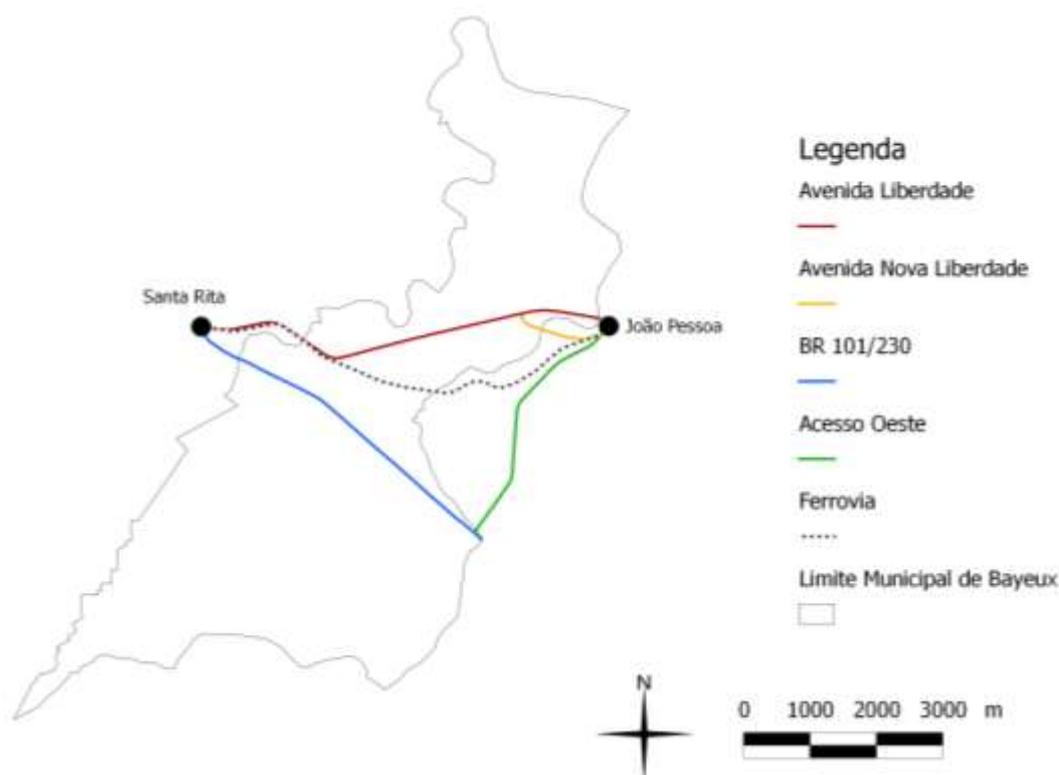


Figura 2: relação da Av. Liberdade com vias de cidades vizinhas

Fonte: LAURBE (2013)

Destacando a Avenida Liberdade como principal (ver Figura 3), a presente análise classifica as vias Av. Engenheiro de Carvalho e Av. Nova Liberdade como vias coletoras, por serem as responsáveis por filtrar o fluxo de outras vias para área de estudo, onde a primeira



coleta o fluxo da BR 230, classificada como arterial, pelo seu caráter regional, e a segunda, liga João Pessoa à Bayeux, apresentando assim, um intenso fluxo de pessoas e autos. Em vermelho são destacadas as vias locais, local de uso residencial predominante, com baixo a médio fluxo de pessoas, contudo, onde as vias apresentam média de 5 a 6m de largura, e o transporte público é quase inexistente.

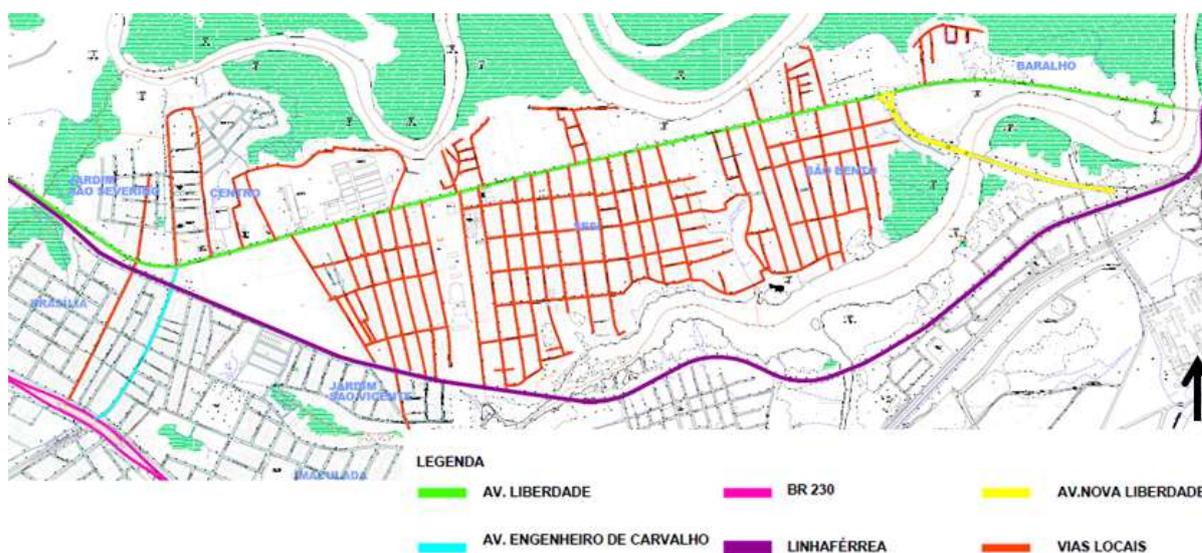


Figura 3: Classificação das vias da área em estudo

Fonte: PMB, 2012, editado pelos autores

Na Figura 4, têm-se o mapa da cidade de Bayeux, com destaque para a Avenida Liberdade, em amarelo, e a delimitação dos bairros da cidade, o que mostra que o eixo em questão é tangenciado por seis deles, sendo estes no sentido leste-oeste: São Bento, Sesi, Centro, Brasília, Jardim São Severino e Tambay.



Figura 4: Mapa dos bairros que tangenciam a Avenida Liberdade

Fonte: PMB, 2012, editado pelos autores

4. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO AO LONGO DA AV. LIBERDADE

A criação da Avenida Liberdade ocorre de forma quase simultânea à formação do município de Bayeux. De acordo com o Plano Local de Habitação de Interesse Social de Bayeux/PLHIS (2012), o surgimento do município se deu pelo estabelecimento das cidades vizinhas, João Pessoa (a leste) e Santa Rita (a oeste). A elevação à categoria de distrito ocorreu através da lei municipal nº 48, de 10 de dezembro de 1948. Bayeux pertenceu a Santa Rita até então, quando finalmente adquiriu o status de município pela Lei nº 2.148, de 28 de junho de 1959, onde a instalação oficial do município se deu no dia 15 de dezembro de 1959.

Construída nos anos 1960 enquanto ramificação da BR-53, a Av. Liberdade serviu de base para a estruturação e produção do espaço intraurbano de Bayeux. O crescimento da cidade se estabeleceu primeiramente no entorno da Avenida, auxiliando na ligação entre as cidades vizinhas (mobilidade regional), bem como, nos deslocamentos intraurbanos que foram se firmando por meio do desenvolvimento do município (figura 5).



Figura 5: Bayeux em 1970

Fonte: SUDENE (1970)

A partir da ocupação do seu entorno, a Av. Liberdade tornou-se um vetor de crescimento urbano. Influenciada pela abertura do aeroporto Castro Pinto e da BR-230, o crescimento urbano de Bayeux, entre os anos 1970 e 1990, foi mais significativo em direção ao sul. Apesar disso, o entorno da Av. Liberdade passou por processo de apropriação até os dias atuais.

Ao longo do processo de evolução urbana, a apropriação do espaço lindeiro ao longo da via aconteceu de forma fragmentada. A figura 6 mostra a evolução urbana ao longo da área de influência direta (raio de 500m) da Avenida Liberdade. A malha urbana tornou-se mais consolidada ao longo dos últimos 25 anos até acontecer a cristalização do seu crescimento, em virtude das barreiras vegetais legais a norte.

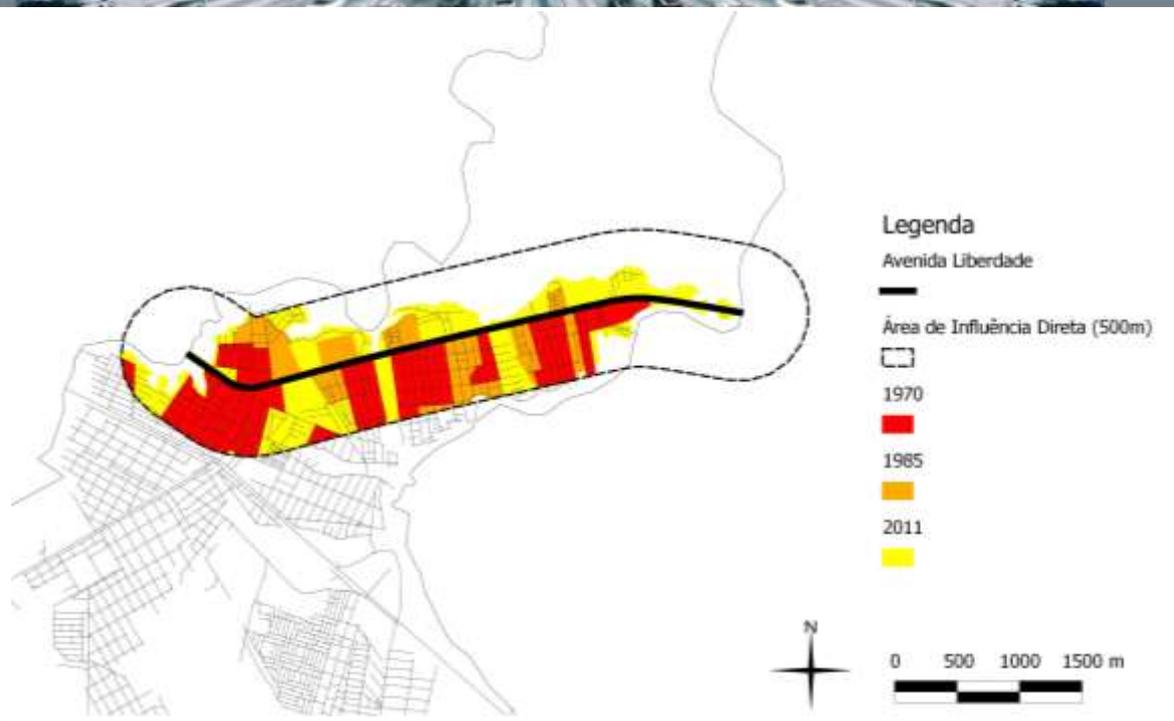


Figura 6: Evolução Urbana da área de influência direta da Avenida Liberdade

Fonte: LAURBE (2013)

Vale salientar que, entre 1985 e 2011, a produção do espaço foi acentuada nas regiões ribeirinhas e nos vazios urbanos, e de regiões com morfologia viária mais irregular e com menos conexões entre as vias. Isso se deve também pelo fato de que essas áreas foram ocupadas por grandes equipamentos (institucionais, comerciais e industriais).

A tabela 1 mostra quantitativamente a evolução da área construída ao longo da área de influência da Avenida Liberdade. Considerando a média de produção espacial por ano, nota-se que o crescimento foi ligeiramente mais acelerado a partir de meados da década de 1980.

Tabela 01: Área construída na Área de Influência da Av. Liberdade entre 1970 e 2011

Ano	Área (km ²)	Incremento (km ²)	Média de Incremento (km ² /ano)
1970	1,25	-	-
1985	1,86	0,61	0,040
2011	3,13	1,27	0,048

Fonte: LAURBE (2013)



A figura 7 e a tabela 2 mostram a proporção de área construída com a área do entorno imediato. O espaço produzido ao longo da Av. Liberdade ocupa 63,74% de sua área de influência. Esse valor é ocasionado pela existência de limitações geográficas (rios e áreas de preservação), principal fator responsável pela existência de áreas não edificadas. Além disso, desconsiderou-se a área construída além do limite municipal de Bayeux, cuja lógica de produção urbana foi influenciada por outros fatores e legislações.

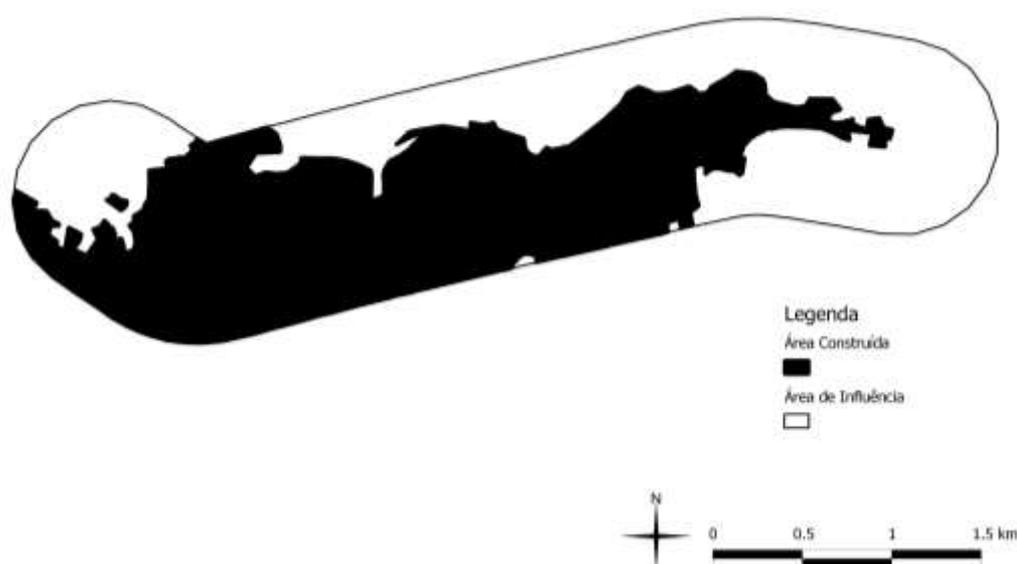


Figura 7: Área construída na área de influência direta

Fonte: LAURBE (2013)

Tabela 2: Área construída na Área de Influência da Av. Liberdade

Objeto	Área (km ²)	%
Área de Influência	4,91	100,00
Área Construída	3,13	63,74

Fonte: LAURBE (2013)

A partir de sua importância para a cidade, como zona de deslocamento de produtos e pessoas, a Avenida Liberdade influenciou na consolidação de uma classe homogênea ao longo de toda sua extensão, seja pela facilidade de acesso a tais serviços e atividades, como pela facilidade de deslocamento do espaço intraurbano ao regional, nas cidades vizinhas.



Porém, pela pequena dimensão territorial da cidade em estudo e pela limitada expansão diante da presença ao norte de uma ampla área de mangue, e ao sul, em torno de 60% do território municipal ainda são constituídos de manguezais e resquícios de mata atlântica, o crescimento da área foi inibido pela forte presença destas barreiras naturais.

Com um território restrito e grandes áreas de preservação permanente, a porção territorial que tangencia a Avenida Liberdade se mostra ocupada em quase que sua totalidade, determinando uma zona de alta densidade construtiva que abriga os principais equipamentos comunitários, institucionais, empresariais, comerciais e de serviços da cidade, tornando-a um polo de atração de diferentes usos diariamente, e conseqüentemente, sua movimentação e uso se tornam constantes.

De acordo com o Plano Diretor da cidade, a Avenida em estudo abrange a Zona Comercial Axial, assim como a Zona Industrial 1, reafirmando a importância do trecho como área de deslocamento de pessoas e mercadorias.

Desta forma, a alta densidade construtiva atual e a quase inexistência de vazios urbanos margeando a Avenida Liberdade, determinam os principais fatores de inibição do crescimento desta porção, conseqüentemente, as vias que dão suporte à área, sejam locais, coletoras, ou principais, se mostram inibidas por possíveis adequações físicas e de gestão, que auxiliem na melhora da mobilidade e acessibilidade da cidade.

Além disso, a ocupação desta porção, por meio de uma alta densidade construtiva, é determinada pela homogeneidade social através da mescla de classes média/baixa em toda sua porção de forma predominante, ou seja, determinou-se uma tendência de concentração de classes sociais neste espaço, favorecida pela facilidade de acesso já discutida.

5. ACESSIBILIDADE E ARRANJO ESPACIAL

Ao analisar a acessibilidade e a morfologia por meio da sintaxe espacial, nota-se a importância da Av. Liberdade no contexto intraurbano de Bayeux. A figura 8 mostra a integração global, ou seja, leva em consideração a posição geométrica do objeto de estudo para calcular o nível de integração. Apesar de estar na bora periurbana de Bayeux, a Av. Liberdade está globalmente integrada à malha urbana, visto que possui ligação com o centro da cidade. No entanto, seu caráter de produção espacial linear provoca uma queda dos valores de integração conforme se afasta do centro principal da cidade. Entretanto, os valores de



integração global da avenida são maiores que a média da cidade. Enquanto Bayeux possui integração Global (R_n) de 0.624, a Av. Liberdade possui valor de 0.721.

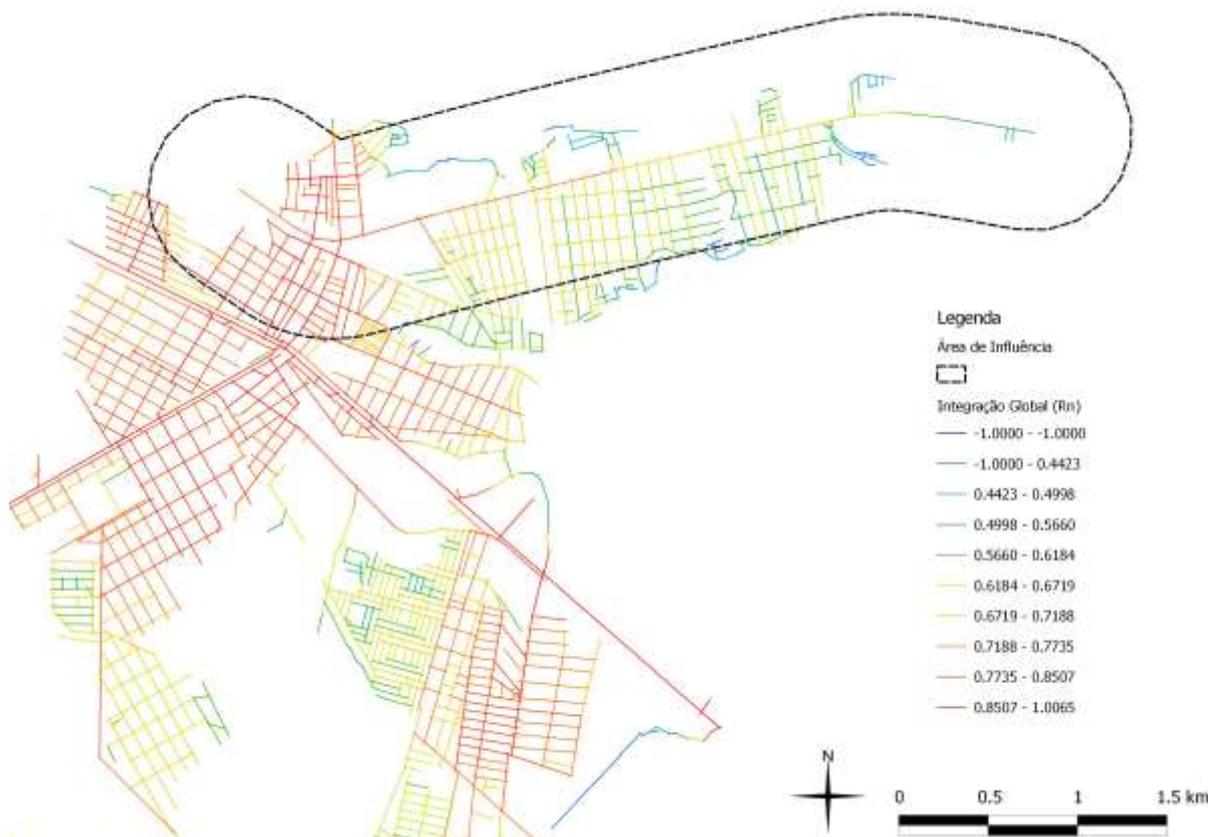


Figura 8: Integração Global da Av. Liberdade

Fonte: LAURBE (2013)

No que tange a integração local (ou R_3 , que considera a integração viária a até 3 “esquinas” de distância da via), a Av. Liberdade possui valores de integração altos ao longo de toda a sua extensão. Isso se deve ao fato de ela possibilitar acesso a maioria das vias paralelas, bem como pela morfologia regular das vias adensadas ao sul, formando uma malha de vias perpendiculares, que se conectam entre si. Todavia, a produção de comunidades e assentamentos subnormais, com vias que possuem pouca conexão com a malha urbana, gera espaços segregados no perímetro de sua área de influência direta, localizados em áreas ribeirinhas e de pressão ambiental (figura 9).

Por conectar uma grande quantidade de vias, a Av. Liberdade possui um valor de integração de 2.083, mais do dobro dos valores médios do município, de 0.929.

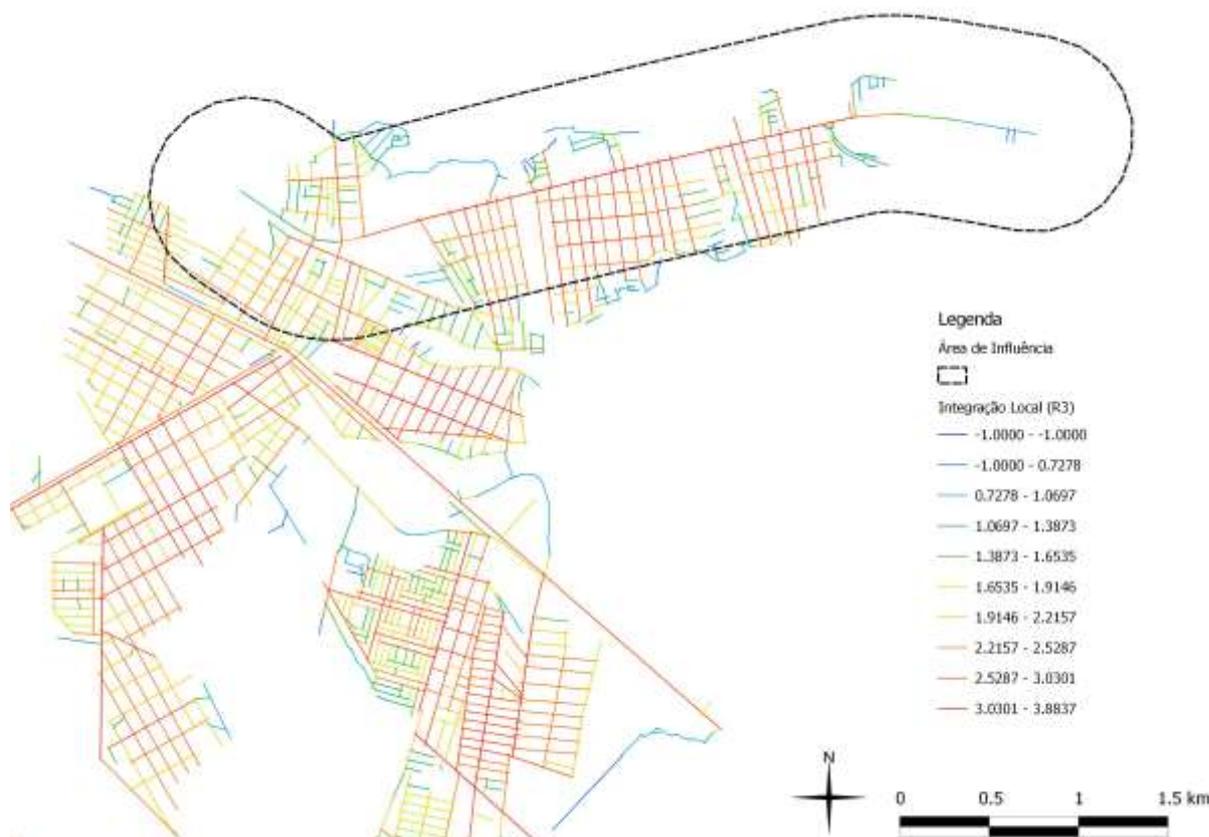


Figura 9: Integração Local da Av. Liberdade

Fonte: LAURBE (2013)

Analisando a relação dos equipamentos públicos e a acessibilidade a eles (considera-se o raio de influência de 500m, por ser a distância máxima ideal para deslocamentos a pé), nota-se a existência de dois setores com presença densa de equipamentos públicos. O setor mais a oeste ainda é privilegiado pela proximidade com a linha férrea, e a uma possível intermodalidade para alcançar esses equipamentos, inclusive por pessoas de cidades vizinhas (figura 11).

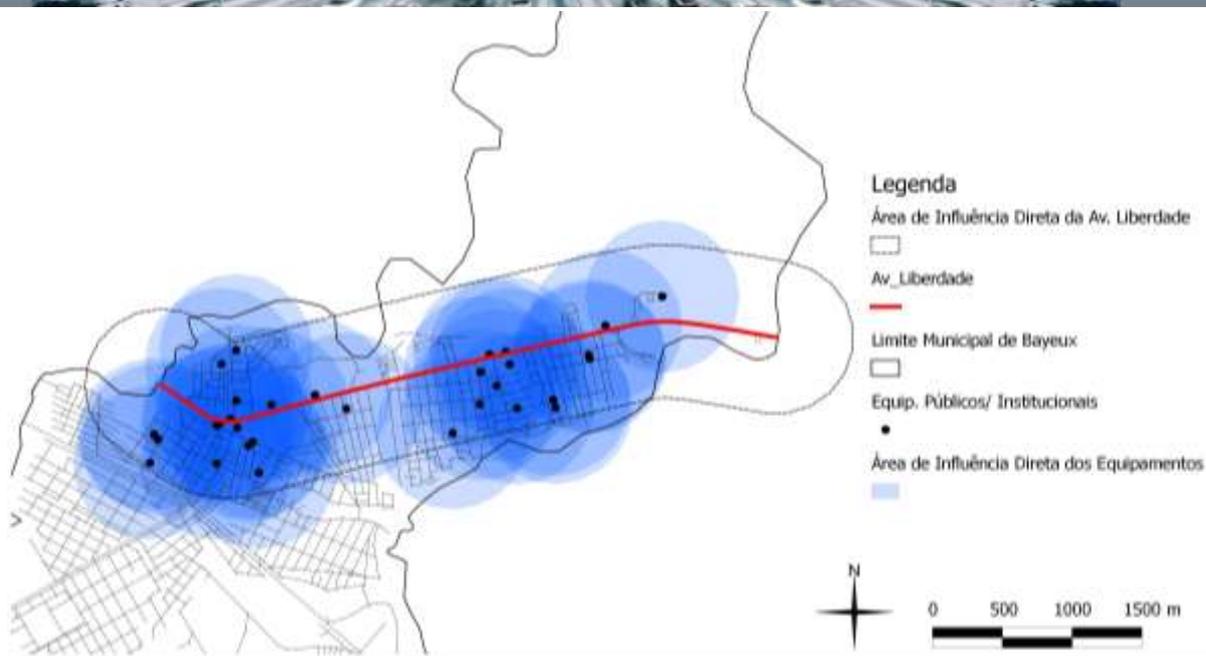


Figura 11: Área de influência direta dos equipamentos públicos ao longo da Avenida Liberdade

Fonte: LAURBE (2013)

6. AS FUNÇÕES VIÁRIAS DA AVENIDA LIBERDADE E A SEGREGAÇÃO E HOMOGENEIDADE DE CLASSES SOCIAIS

Considerando a Avenida Liberdade como um dos principais percursos viários da cidade de Bayeux, devido sua localização e por concentrar os principais usos comerciais e de serviços da cidade, diversas funções viárias podem ser destacadas nessa rota, seja de cunho local, como regional, como se destacam abaixo:

- O deslocamento entre bairros e a ligação com cidades vizinhas, por meio do transporte público, automóveis, motocicletas, transporte alternativo;
- Circulação e acessibilidade intraurbana (de uma via a outra – vias locais);
- Acesso às edificações, devido à complexidade de usos na área, gerando um volume alto de pessoas o dia todo;
- Ambiente urbano que através de sua infraestrutura, permite, ou não, a acessibilidade e mobilidade na área.



Na Figura 10, percebe-se o destaque para os dois principais acessos da avenida em estudo, no qual o acesso 01, pela Avenida Engenheiro de Carvalho, apresenta o cruzamento de vias como principal ponto de conflito, agravado pela falta de sinalização de trânsito e pela infraestrutura urbana ineficiente, assim como, em destaque o acesso 02, pela Av. Nova Liberdade, e apresenta os mesmos problemas, gerados principalmente pela rotatória ineficiente do local, diante do fluxo intenso de autos.



Figura 10: Mapas de sentido e intensidade dos fluxos e acessos da Avenida Liberdade.

Fonte: Google Earth, 2012, editado

Considerando a segregação como a tendência de concentração de uma classe social em um determinado espaço, a Avenida Liberdade marca exatamente a influência do percurso no desenvolvimento e ocupação de classes sociais, sendo estas homogêneas ao longo de toda sua extensão.

De acordo com o PLHIS (2012), a partir da facilidade de acesso e mobilidade nas proximidades da avenida estudada, que os bairros nesta porção foram sendo ocupados por uma população de média/baixa renda, sendo privilegiada pela proximidade de suas residências ao centro de comércio e serviços disponível na via.

7. LEGISLAÇÃO NO ESPAÇO PRODUZIDO AO LONGO DA AV. LIBERDADE



Na Figura 12 é destacado o setor em estudo por meio do zoneamento estabelecido na cidade, onde se vê que a avenida estudada se encontra entre diferentes zonas, sendo estas: ZA1 - Zona Comercial Axial Liberdade; ZI1 - Zona Industrial I; ZCP - Zona Comercial Principal; ZR2 - Zona Residencial de Padrão Normal e ZEP2 - Zona Especial de Preservação Ambiental 2.

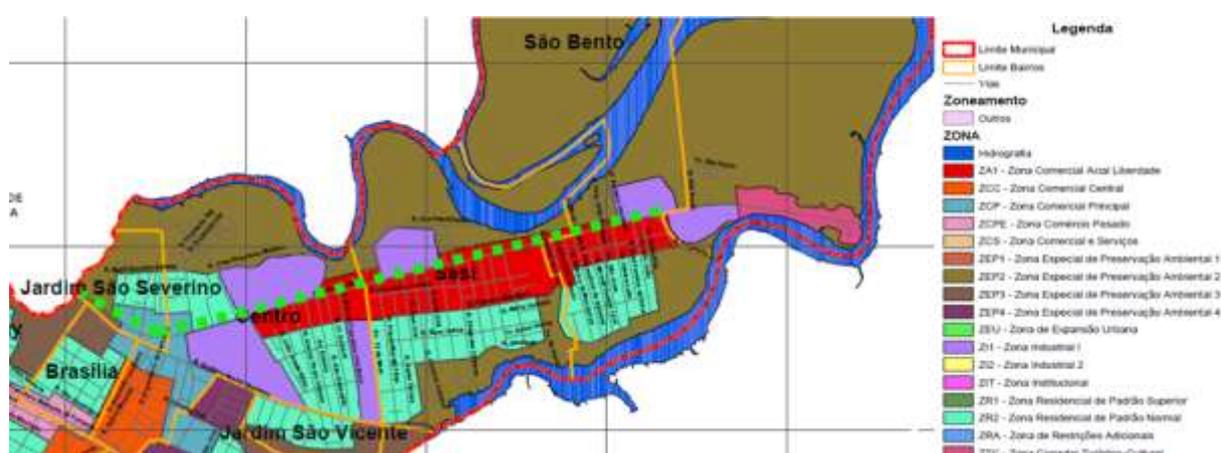


Figura 12: Mapa de zoneamento do setor estruturado pela Av. Liberdade

Fonte: PMB, 2007, editado pelos autores

A concentração de classes tangenciando a avenida em estudo é predominantemente de uso comercial e industrial, com porções residenciais e áreas de preservação ambiental, o que justifica a importância da via para a evolução urbana desta porção e para a cidade como um todo.

Considerando que a segregação urbana como uma tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas, entende-se que esta porção da cidade não delimita a segregação de classes em um mesmo espaço urbano, porém, esta porção se mostra segregada em relação à cidade como um todo, que apresenta pontos de concentração de classe alta em outros bairros da cidade. Contudo, a ocupação das classes média/baixa nesta localidade não é vista como um ponto negativo para a mesma, ao contrário, a mesma mantém sua ocupação permanente, e em constante crescimento (através do estabelecimento de novos aglomerados subnormais), pelas facilidades de acesso ao solo e mobilidade que dispõe esta região.



Figura 14: Áreas de preservação ambiental no entorno da Av. Liberdade

Fonte: PMB, 2012

De acordo com Silveira (2007), a acessibilidade e a mobilidade influem na segregação e na formação de fronteiras e barreiras urbanas, ao articularem-se com a lógica de ocupação e as práticas dos diferentes atores sociais. Da mesma forma, a desigualdade socioespacial também influi nas características da acessibilidade e nas condições de deslocamento na cidade, consolidando uma dada forma de organização urbana.

Com isso, nota-se que a Avenida Liberdade influenciou na manutenção de uma dada classe ao longo do eixo, para os dois lados, e isso causou o alargamento desta concentração a partir desta facilidade de acesso ao solo, o que mostra a relação acessibilidade e homogeneidade de classes no espaço urbano.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao determinar-se a Avenida Liberdade como um fator da expansão urbana e da acessibilidade em Bayeux, alguns pontos importantes foram considerados, afirmando seu valor histórico e físico local, porém, integrado aos seus aspectos socioeconômicos, políticos e culturais. Tais pontos são destacados por: a localização da cidade (através do processo de conurbação com Santa Rita e João Pessoa); a definição do percurso como meio de ligação entre outras cidades, e outros bairros, através do transporte individual, público (linha férrea e



ônibus) e alternativos; os usos estabelecidos determinam a via como foco de desenvolvimento econômico da cidade, seja no setor comercial, serviços, industrial ou institucional; a via é ponto de convergência entre os bairros centrais, auxiliando no acesso e deslocamento local; e seu entorno físico limitado por algumas barreiras, auxilia na estagnação da evolução urbana de outras vias;

Os aspectos acima citados explanam que o estabelecimento de uma via principal, como à em estudo, vai além da provisão de infraestrutura e suporte físico, sendo inerente ao desenvolvimento intraurbano da cidade. Ela se torna agente de transformações urbanas que relacionam seu corpo físico, uso e função, aos estabelecidos no seu entorno, desta forma, age sobre problemáticas como a segregação dos espaços e de classes, inibindo o desenvolvimento de localidades, bem como, atribuindo novas oportunidades e possibilidades aos diferentes atores sociais locados em toda sua extensão.

É perceptível através deste artigo, que os estudos que abordam acessibilidade e segregação devem considerar os dois contrapontos, pois estes são dependentes e determinantes no processo de evolução urbana das cidades, para isso, aspectos de mobilidade também devem ser considerados, bem como, a situação socioeconômica da cidade, explanada através do zoneamento desta.

REFERÊNCIAS

GEIPOT, MT. **Classificação viária - Transportes**. Disponibilidade: Arquivo privado, 1980.

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

MORAES NETTO, Vinicius. **Retrato Dinâmico da Segregação: Lógicas de Apropriação Social**. In: VIII ENANPUR, Porto Alegre, 1999.

MORAES, Ricardo. **O papel do Município em Acessibilidade**. IBAM, Recife, 2004.
Disponível em: www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/apostila_curso_acess.pdf. Acesso em: 26.10.2012.



PLHIS. **Plano local de habitacao de interesse social**. Bayeux, 2012.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; LAPA, Tomás de Albuquerque; RIBEIRO, Edson Leite. **Percursos e processo de evolucao urbana: uma analise dos deslocamentos e da segregacao na cidade**. João Pessoa, 2007. In: *Arquitextos*, São Paulo, 08.090, Vitruvius, novembro de 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>> Acesso em: 20.10.2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaco intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões Sobre as cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.