

CARACTERÍSTICAS DA URBANIZAÇÃO NA PARAÍBA

Lígia Maria Tavares da Silva
(Profa. Ms. do Departamento de Geociências – UFPB)

RESUMO: O processo de urbanização na Paraíba é aqui analisado em sua relação com a dinâmica econômica regional e nacional, destacando as políticas públicas intervencionistas enquanto principais agentes de promoção da modernização no Estado. O estudo revela, por sua vez, que a modernização concentrou a riqueza em poucas cidades paraibanas, em detrimento do grande número das pequenas e pobres cidades, que são a maioria no Estado.

A análise do processo histórico de urbanização na Paraíba, ou seja, a origem e a evolução das cidades, deve levar em consideração não só a dinâmica econômica estadual mas também as dinâmicas regionais, nacionais e em alguns casos, internacionais.

No Brasil, de uma maneira geral, até o final do século XIX, a evolução dos núcleos urbanos se dava em conformidade com a atividade econômica estabelecida a partir dos interesses coloniais e imperialistas que, de acordo com a Divisão Internacional do Trabalho, determinavam o que devia ou não ser produzido, cabendo à Igreja a função reguladora da vida social.

Na Paraíba, o processo de ocupação do território se deu primeiramente em função da produção do açúcar, que beneficiou especificamente as cidades que se encontravam próximas aos campos de cultivo da cana de açúcar, e que tinham um porto para escoar a produção. Destacam-se durante os séculos XVI e XVII a cidade da Parahyba (João Pessoa), com o porto do Capim e Mamanguape, que até o final do século XIX era um importante centro comercial e cultural em função de seu porto.

Ao processo de ocupação do interior, corresponde o aparecimento de povoados que iriam, posteriormente, com a atividade do gado e do algodão, se tornarem cidades. O sertão do Piancó agrupava as principais vilas do interior nos séculos XVII e XVIII. Piancó foi a primeira localidade do sertão da Paraíba oficialmente com categoria de povoação.

Do ponto de vista comercial, as feiras se constituem na forma de comércio mais tradicional do Estado e tiveram uma importância histórica relevante na formação de povoados, sobretudo as feiras de gado. Muitas cidades do interior tiveram sua origem

como ponto de parada dos tangerinos que tangiam boiadas do sertão para o litoral. Podemos citar Campina Grande, Areia, Itabaiana, Taperoá, Santa Luzia, Monteiro e outros centros de zona.

Campina Grande é a segunda cidade mais importante do Estado. Situada na região do Agreste, a sua ocupação está relacionada ao declínio da agro-indústria canavieira a partir do século XVII. A feira de gado, inicialmente, e o comércio do algodão conjugado com a ferrovia, posteriormente, deram um grande impulso econômico à esta cidade que, até a década de sessenta era a mais importante do Estado.

Patos surge posteriormente e passa a ter importância, de fato, a partir do início do século XX, pela sua condição de "passagem obrigatória" para quem vai para o sertão, sendo ainda hoje a função de entroncamento rodoviário bastante significativa para a dinâmica urbana local. De acordo com a classificação urbana elaborada pelo IBGE, Patos é a terceira mais importante cidade do Estado.

A partir do período republicano, no final do século XIX, a urbanização deixa de ser apenas um processo de adensamento populacional em determinados núcleos, para se tornar um elemento de um processo mais amplo: a modernização. Tal processo, entre outras coisas, acaba por ocasionar alterações nos costumes e hábitos das populações locais, ao serem introduzidas novas ideologias, a partir dos meios de informação, cultura e lazer que veiculavam práticas e costumes tidos como "civilizados", sendo suas origens, européias.

A urbanização, por sua vez, passa a ser um processo mais complexo, trazendo para as cidades a necessidade da implantação de infra-estrutura urbana (serviços de iluminação pública, água, saneamento, vias e transporte coletivo), sistema educacional (de base acadêmica européia) e os meios de informação por onde as influências inovadoras penetram, como teatros, museus, bibliotecas, jornais, agremiações, partidos políticos e outros, diversificando a vida urbana, antes centrada nas atividades religiosas.

A cidade se abre para as pessoas, surgindo as praças e os coretos. O modo de vida urbano na Paraíba se caracteriza a partir deste período nas cidades onde a elite urbana comandava a política local. As cidades da Paraíba que se destacaram entre o final do século XIX até a década de trinta foram: João Pessoa, Campina Grande, Itabaiana, Guarabira e Princesa Isabel. João Pessoa por ser sede administrativa e religiosa; Campina Grande pelo intenso comércio com Recife, sendo centro comercial e industrial; Itabaiana pela feira de gado e por ter sido beneficiada com um ramal da rede ferroviária, ligando-se à Recife, assim como Guarabira; e Princesa, por ter sido porta de

escoamento dos produtos do alto sertão para Pernambuco além de abrigar funcionários e engenheiros, a partir da política de construção de açudes, beneficiando-se com uma dinamização nas atividades de serviços.

De uma maneira geral, o Sertão, apartado da sede administrativa estadual e das benesses da modernidade, resiste às inovações. Cajazeiras, no entanto, merece um destaque especial pela sua importância cultural, cuja influência era exercida por toda a região, sobretudo durante o século XIX, com a escola do mestre iluminista Padre Rolim.

Outro aspecto relativo à modernização no Estado da Paraíba foi a entrada de capital. Inicialmente o capital estrangeiro, para a construção da rede ferroviária, e posteriormente o capital nacional, para a construção de açudes nas áreas secas através do IFOCS (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas). A construção da rede ferroviária, por sua vez, não atendeu às necessidades de interligação do território paraibano, o que viria a favorecer o pequeno produtor, mas acentuou o processo de espoliação dos recursos estaduais pelo Estado de Pernambuco, visto que as linhas férreas convergiam para a capital pernambucana, pela importância comercial de seu porto.

Sendo assim, podemos concluir que o tipo de modernização introduzida no Estado não resultou em melhoria de vida para a população local, sobretudo para os pequenos produtores. Os beneficiados foram os comerciantes das cidades citadas, os fazendeiros de gado e algodão e principalmente os negociantes de Recife, caracterizando um processo de ascensão da elite urbana ante a elite rural. Permaneceu, no entanto, a estrutura de poder oligárquico que privilegia a parentela como prática política, em detrimento da maioria da população, e que persiste até os dias atuais. Por outro lado, muitas cidades se beneficiaram com melhorias na infra-estrutura e nos serviços urbanos.

A desvantagem que a Paraíba sofria na comercialização com Pernambuco, o presidente João Pessoa quis combater, no final dos anos 20, com o apoio da elite urbana, ao defender que a Paraíba deveria comercializar e exportar o que produzia. As inimizades políticas decorrentes de suas ações determinariam a sua morte, que por sua vez serviria de estopim para o movimento revolucionário de 1930.

A partir deste período, houve uma aceleração do desenvolvimento urbano das cidades da Paraíba, marcado sobretudo pela maior participação e intervenção do Governo Federal e, sobretudo, pela influência dos políticos locais junto ao Governo Federal. Podemos destacar o papel do DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas), a partir do qual muitas cidades, sobretudo no sertão, receberam a

instalação de açudes, rodovias e infra-estrutura urbana, e posteriormente o da SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), cuja influência intervencionista se deu sobretudo nas cidades de Campina Grande e de João Pessoa, através da instalação de infra-estrutura rodoviária e dos respectivos Distritos Industriais.

Por volta de 1950 o ciclo do algodão se fez presente em 70% do território paraibano, levando à ampliação da malha ferroviária, que logo entrou em decadência com a implantação das estradas de rodagem, conforme a orientação da política centralizadora do governo de Getúlio Vargas, viabilizada intensamente no governo militar.

A meta do governo de Vargas era facilitar o escoamento da produção do parque industrial paulista, que nascia conforme o modelo de substituição de importações, vindo a transformar o Brasil, de país agrário exportador, para país industrial. Os impactos desta política ao nível estadual foram muitos. Foi a partir da década de cinquenta que muitas pequenas indústrias locais começaram a falir por não suportarem a concorrência com os produtos do Centro-Sul. As feiras, por outro lado, passam a introduzir produtos industrializados em detrimento dos artesanais, perdendo as características culturais peculiares, tornando-se aos poucos grandes camelôs, até porque passam a servir de "bicos" para os desempregados e os sem-terras. As feiras de gado deixam de existir na medida em que a comercialização vai se dando das fazendas aos frigoríficos a partir da implantação das rodovias. A disparidade regional acentua-se, ficando o Nordeste à margem do processo de desenvolvimento industrial do Sudeste.

As cidades mais importantes do Estado, na metade do século XX, eram as que beneficiavam e/ou comercializavam algodão, como Cajazeiras, Souza, Campina Grande, Patos, Monteiro, Piancó, Itabaiana e João Pessoa. Rio Tinto, no litoral, surgiria em 1924 como comunidade industrial a partir do estabelecimento da Companhia de Tecidos Rio Tinto do Grupo Lundgren, uma família de origem sueca que ainda hoje possui grandes extensões de terras no litoral nordestino. A cidade, por sua vez, entrou em decadência com o fechamento da fábrica.

Entre os anos 50 e 80, atividade canavieira passou a ser largamente introduzida na região do Brejo, destacando-se as seguintes cidades: Areia, Bananeiras, Píripituba e Remígio, sendo Areia a mais importante por apresentar o maior número de Engenhos e a Escola de Agronomia do Nordeste (UFPb – Campus Areia). No Litoral, Santa Rita e Cruz do Espírito Santo vinham desempenhando a mesma função com a produção de açúcar, rapadura e aguardente.

Em função da política urbana centralizada do Governo Federal, a partir dos anos 60, e num momento de elevada aceleração da população urbana, através das migrações campo-cidade, a especulação imobiliária passou a ser a mola propulsora dos investimentos e conseqüentemente das distorções na ocupação dos espaços urbanos, visíveis na paisagem das principais cidades do Estado. Há pouco investimento em infra-estrutura urbana de saneamento e pavimentação, originando uma organização espacial desigual caracterizando um acentuado contraste entre áreas nobres e as favelas, entre os vazios urbanos e as áreas ocupadas.

João Pessoa, por exemplo, cresceu muito lentamente até 1960. Com a política urbana estabelecida pelo governo militar de 1964, passou a receber investimentos para a ampliação da malha rodoviária e para construção de conjuntos residenciais, incrementando assim os setores imobiliário e de construção civil. Além disso, foram instalados o campus da Universidade Federal da Paraíba e o Distrito Industrial, ambos viabilizados com recursos federais (MEC e SUDENE). As atividades terciárias foram muito dinamizadas neste processo de expansão da cidade, que se deu nas direções sul (Cruz das Armas) e leste (praias). Com isso, Campina Grande que era, até a década de sessenta, a principal cidade do Estado, vem perdendo posição para João Pessoa, que é atualmente a principal cidade do Estado.

Por fim, o estudo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), que classifica as cidades paraibanas de acordo com a população, a oferta de infra-estrutura urbana, de equipamentos, de serviços, do comércio e da indústria, mostra que no Estado predominam os centros de menor nível e poucas são as cidades de nível médio. Por outro lado, a população e a riqueza concentram-se nas duas maiores cidades do Estado: João Pessoa e Campina Grande, evidenciando a má distribuição da riqueza e a pobreza generalizada, resultantes do processo histórico de ocupação do território paraibano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus problemas. João Pessoa: A União Ed., 1980.
- ALMEIDA, Horácio de. História da Paraíba. Volumes I e II. João Pessoa: Ed. Universitária, 1978.
- LEWIN, Linda. Política e Parentela na Paraíba: Um Estudo de Caso de Oligarquia de Base Familiar. Trad. André Villalobos. Rio de Janeiro: Record, 1993.
- GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. Secretaria de Educação. UFPB. Atlas Geográfico do Estado da Paraíba. João Pessoa: Grafset, 1985.
- MARANHÃO, Silvio(org.). A questão Nordeste. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

LAVIERI, J.R e Lavieri, M.B. *Evolução da Estrutura Urbana de João Pessoa* (1960 - 1986). Textos UFPB - NDHIR no. 29. Julho, 1992.

LEAL, José. Itinerário Histórico da Paraíba. João Pessoa: A União, 2ª Ed, 1989.

MELLO, José Octávio de Arruda. Os coretos no cotidiano de uma cidade: lazer e classes sociais na capital da Paraíba. João Pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.

OLIVEN, Ruben George. Urbanização e mudança social no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes, 1984.

OCTÁVIO, José. (org) A Paraíba das origens à urbanização. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1983.

RODRIGUES, Inês Caminha Lopez. A revolta de Princesa: uma contribuição ao estudo do mandonismo local (Paraíba, 1930). João Pessoa: Secretaria da Educação e Cultura do Estado da Paraíba, 1978.

RODRIGUEZ, Janete Lins. *A Evolução Urbana de João Pessoa*. In: Boletim Nº6 do Departamento de Geociências. João Pessoa, UFPB, 1985.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, Lígia Maria Tavares da. *A dinâmica espacial da feira de Itabaiana*. Monografia de Graduação-UFPB, 1990 (mimeo)