

UFPBNDIHR

TEXTOS

UFPBNDIHR

TEXTOS

UFPBNDIHR

TEXTOS

UFPBNDIHR

EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA URBANA RECENTE DE
JOÃO PESSOA - 1960 / 1986

João Roberto Lavieri
Maria Beatriz Ferreira Lavieri

EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS URBANAS DO NOR-
DESTE: ELEMENTOS INDICATIVOS PARA ESTUDOS
COMPARADOS

Equipe de Pesquisa
Redação: Ana Maria Quiroga

TEXTOS UFPB/NDIHR Nº 29 - JULHO/1992

UFPBNDIHR

EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA URBANA RECENTE DE
JOÃO PESSOA - 1960 / 1986

João Roberto Lavieri

Maria Beatriz Ferreira Lavieri

EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS URBANAS DO NOR-
DESTE: ELEMENTOS INDICATIVOS PARA ESTUDOS
COMPARADOS

Equipe de Pesquisa

Redação: Ana Maria Quiroga

TEXTOS UFPB/NDIHR Nº 29 - JULHO/1992

EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA URBANA RECENTE

DE JOÃO PESSOA - 1960/1986

João Roberto Lavieri*

Maria Beatriz Ferreira Lavieri*

* Professor do Departamento de Arquitetura/UFPA.

** Pesquisadora do Núcleo de Documentação e Informação
Histórica Regional - NDIHR/UFPA.

Programação dos Esquemas Gráficos:

Maria do Socorro Dias (Arquiteta)

Colaboraram na finalização deste trabalho:

Maria do Socorro Xavier Batista
(Departamento de Ciências Sociais/UEPB-Campus V)

Marco Antonio Coutinho
(Bolsista de iniciação científica)

Elyane Lins Corrêa
(Bolsista de iniciação científica)

Maria Alessandra Chianca Ferreira
(Bolsista de iniciação científica)

Datilografia

Antonio Ramalho

S U M Á R I O

Introdução	01
I. Marcos da redefinição urbana de início dos anos 60	04
II. A reorientação da política urbana nacional e seus reflexos a nível local	11
III. Processos tendenciais de segregação espacial: Bairros "nobres", conjuntos periféricos e favelização	21
IV. Uma política de expansão urbana: modernização, canalização e conflito	31
V. Estratégias de controle aos conflitos: a política urbana nas favelas	41
Anexos	51
Fontes de consulta	55

INTRODUÇÃO

Este trabalho foi realizado como parte da pesquisa "Movimentos Sociais Urbanos e Estado no Nordeste", no que tange a unidade urbana de João Pessoa. Seu objetivo é o de compor um primeiro referencial de entendimento da história recente de estruturação urbana da cidade. Mesmo guardando uma certa autonomia em relação ao tema que aborda, tem como pressuposto básico fornece subsídios para a compreensão das relações sociais, econômicas políticas, e em particular das relações entre Movimentos Sociais Urbanos e Estado, que se deram ao longo dessa história em torno da produção, apropriação e gestão da cidade. É também um objetivo fundamental deste trabalho fornecer elementos para avaliar, em conjunto com as demais equipes locais, os traços comuns e aqueles que imprimem singularidade a cada uma das unidades urbanas nordestinas. Aspectos esses que, como tem sido enfatizado nos resultados da pesquisa, são decisivos para nos aproximar de uma caracterização do que dá unidade ao urbano da Região Nordeste.

As limitações do tempo não possibilitaram um levantamento mais exaustivo e sistemático, nem trabalharmos suficientemente diversidade de aspectos que envolvem o nosso tema, tarefa esta que, na medida do possível, pretendemos superar na próxima etapa.

da pesquisa. Mas mesmo correndo o risco de análises apressadas e de imprecisões conceituais, tendo em vista oferecer parâmetros para as discussões do próximo Encontro, consideramos mais conveniente trazer para o texto o máximo possível de especulações que as informações que dispúnhamos nos suscitava.

Acresce-se como problema para esta etapa o fato de que os trabalhos existentes sobre a realidade urbana recente de João Pessoa são muito raros e, na sua maioria, bastante preliminares. Entretanto, foi para nós fundamental uma pesquisa ainda inédita sobre a "Produção e Apropriação do Espaço Habitacional: O Mercado Habitacional de João Pessoa", realizada pelos professores Jia rez Duayer e Sonia Tadei Ferraz, no período de 1982 a 1985 junto a UFPb. Esta pesquisa reúne um amplo material informativo sobre a realidade urbana e habitacional da cidade^(*), material este a nós cedido pelos autores e no qual nos apoiamos como principal fonte da análise que tentamos ensaiar.

Recorremos também a dados oficiais como os do Censo Demográfico publicados pelo IBGE, os levantamentos realizados pelo "Projeto Cidades de Porte Médio" para o Aglomerado Urbano de João Pessoa", e os dados da FIPLAN (Fundação Instituto de Planejamento da Paraíba) sobre "Origem e Aspirações da População de Baixa Renda". Por outro lado, nos valem de alguns trabalhos acadêm-

(*) A pesquisa, financiada pelo CNPq, reúne 23 tabelas, 6 gráficos e 26 mapas sobre esta temática. Os textos explicativos e conclusivos estão sendo preparados para publicação com recursos do MEC-SESU-PROED/PMEG-ARQ. e deverá estar editada até o final do ano de 1987.

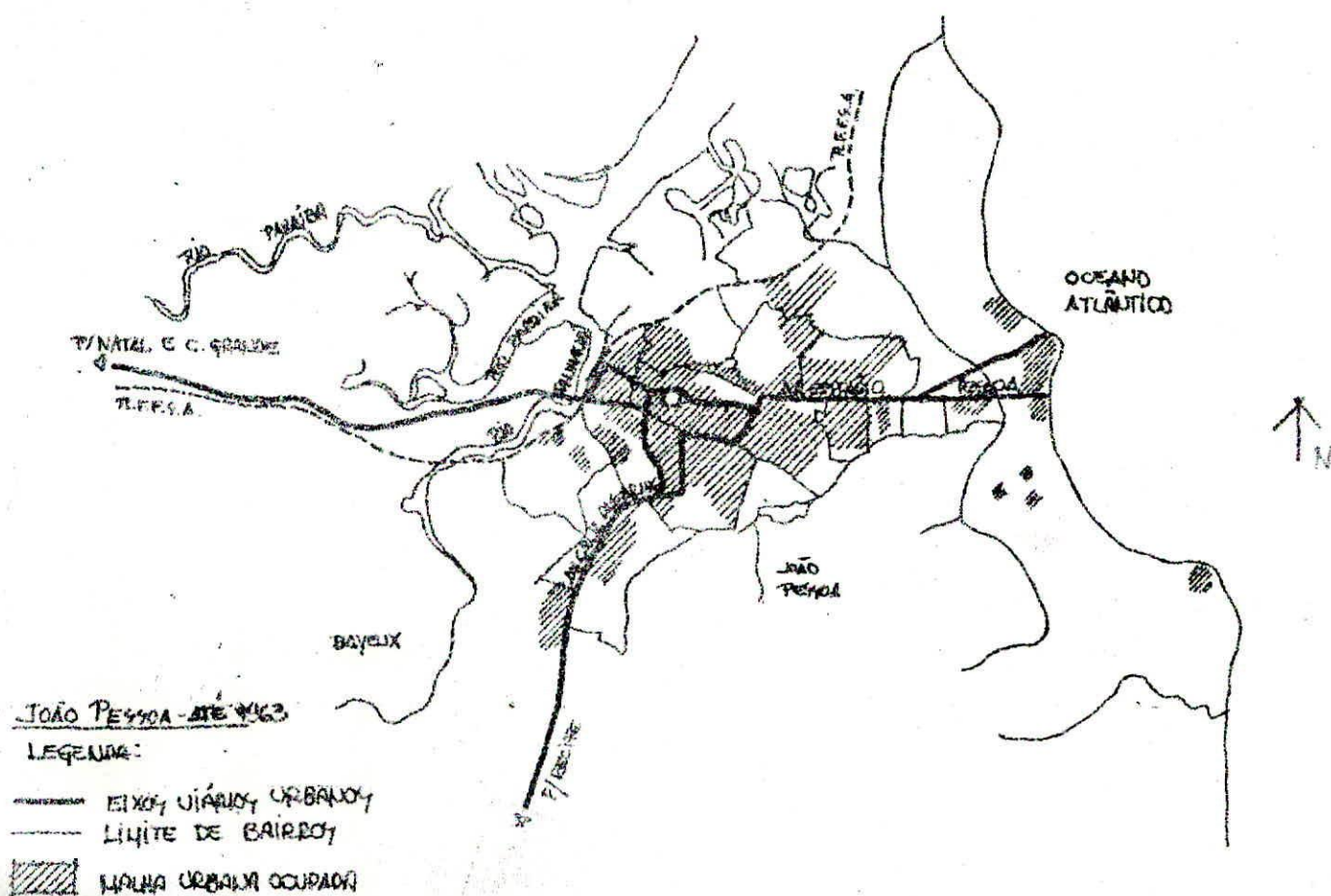
cos de conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPb que tratam de aspectos diversos sobre a estruturação urbana de João Pessoa.

Na busca de possibilitar uma visualização espacial da evolução urbana da cidade procuramos, sempre que possível, traduzir as informações para esquemas gráficos em planta, que menos que uma intenção de ilustração, responde ao nosso entendimento de que o espaço urbano, longe de ser um cenário das lutas e contradições urbanas, é um forte interveniente nessas lutas e contradições e, ao mesmo tempo, a sua própria expressão materializada.

I. MARCOS DA REDEFINIÇÃO URBANA DO INÍCIO DOS ANOS 60

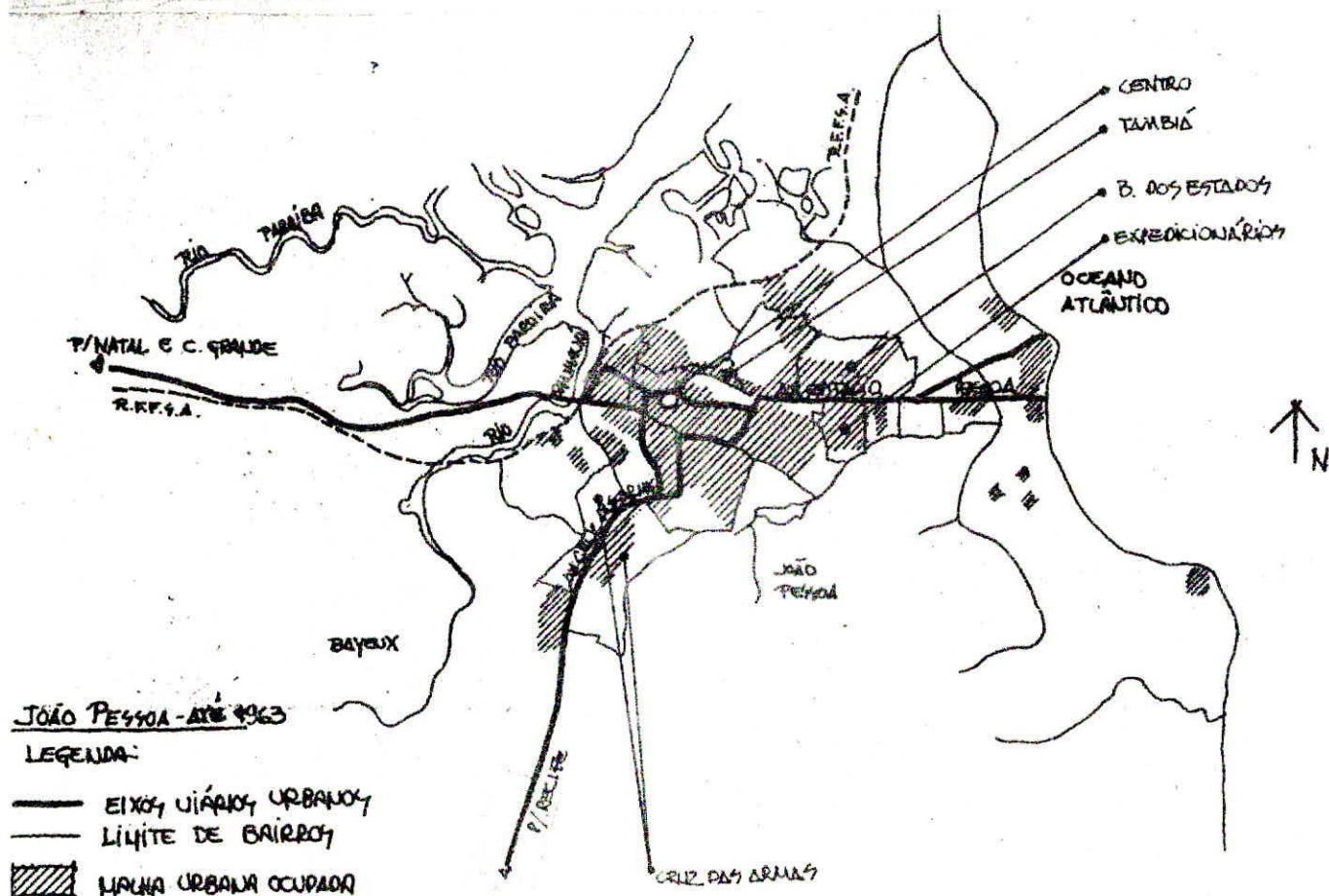
João Pessoa é uma cidade litorânea com pouco mais de 400 anos, que face a questões ligadas à busca de uma localidade favorável à defesa, teve a particularidade de iniciar a sua ocupação urbana a uma considerável distância da orla marítima, nucleando-se às margens do rio Sanhauã. Mesmo com a abertura da Av. Epitácio Pessoa, em 1933, como eixo de ligação com a praia, no início da década de 60 a orla marítima tinha ainda uma ocupação bastante rarefeita, sendo utilizada quase que exclusivamente como local de veraneio.

Tendo-se desenvolvido segundo uma expansão de tipo radial, no início dos anos 60 a estrutura urbana de João Pessoa apresentava uma configuração bastante compacta em torno do Centro Histórico da Cidade. Já começavam a se esboçar, no entanto, dois braços de crescimento, um desenvolvido nas imediações do eixo de ligação com a orla marítima (Av. Epitácio Pessoa) e outro ^{no} prolongamento da ligação com Recife (Av. Cruz das Armas).



O crescimento em torno do eixo de ligação com a praia resultava da própria expansão das atividades de comércio e serviços do centro da cidade em direção à lagoa e ao Bairro de "Tambá"⁽¹⁾. Tais atividades iam gradativamente ocupando as moradias das camadas mais abastadas da população residentes nestes bairros e deslocando-as para a Av. Epitácio Pessoa e imediações, dando início à formação dos novos bairros de melhor padrão construtivo da cidade: "Expedicionários" e "Bairro dos Estados".

O segundo braço de crescimento, ao longo da Av. Cruz das Armas, correspondia a um corredor essencialmente comercial e de serviços que foi se formando como apoio rodoviário à ligação com Recife, gerando no seu prolongamento nucleações residenciais de população de renda mais modesta: O bairro de "Cruz das Armas".

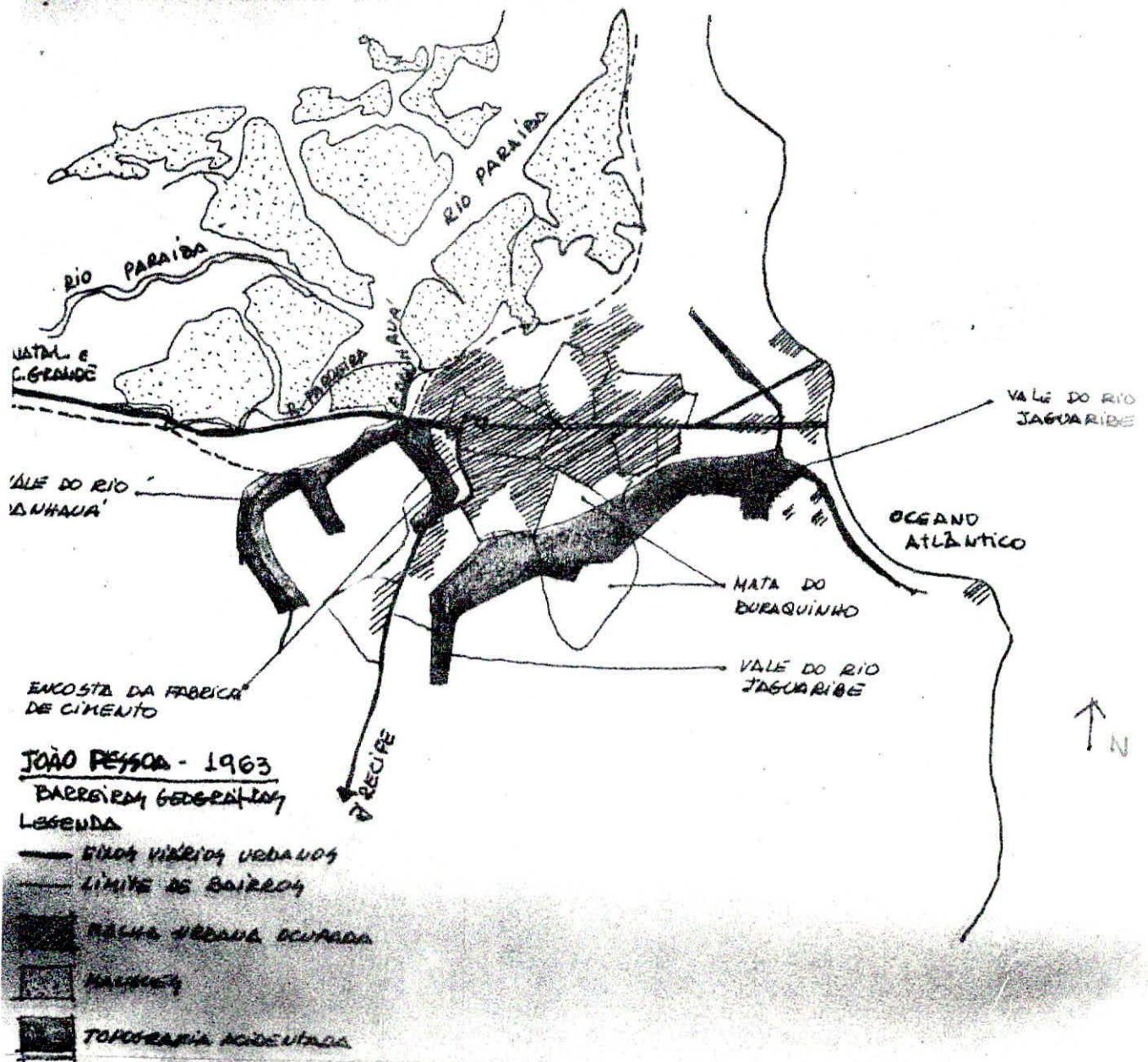


O fenômeno de expansão da cidade nessas duas direções estava ligado também ao fato de que, à oeste, bem próximo a João Pessoa, estavam localizados os núcleos urbanos de Bayeux e Santa

(1) Consultar, sempre que necessário, a planta de localização dos bairros, que se encontra em anexo. (pg. 56)

Rita. Estes Núcleos já apresentavam um processo de crescimento constante, fruto mesmo de desempenharem um papel de transição importante na rede urbana do estado. Na realidade, constituíam-se, àquela época, em passagem obrigatória, como única ligação da Capital com o interior e com Natal. Assim, pela proximidade, estes núcleos, embora ainda autônomos, começaram a configurar um processo de conurbação com João Pessoa, definindo uma espécie de barreira à expansão da cidade naquela direção.

Por outro lado, a estrutura urbana da cidade encontrava-se visivelmente contida pelos acidentes geográficos do vale dos Rios Paraíba e Sanhauã, com seus amplos manguezais a noroeste e pelo vale do rio Jaguaribe à sudeste, além da reserva da Mata do Buraquinho, também localizada à sudeste. Neste contexto, a cida-

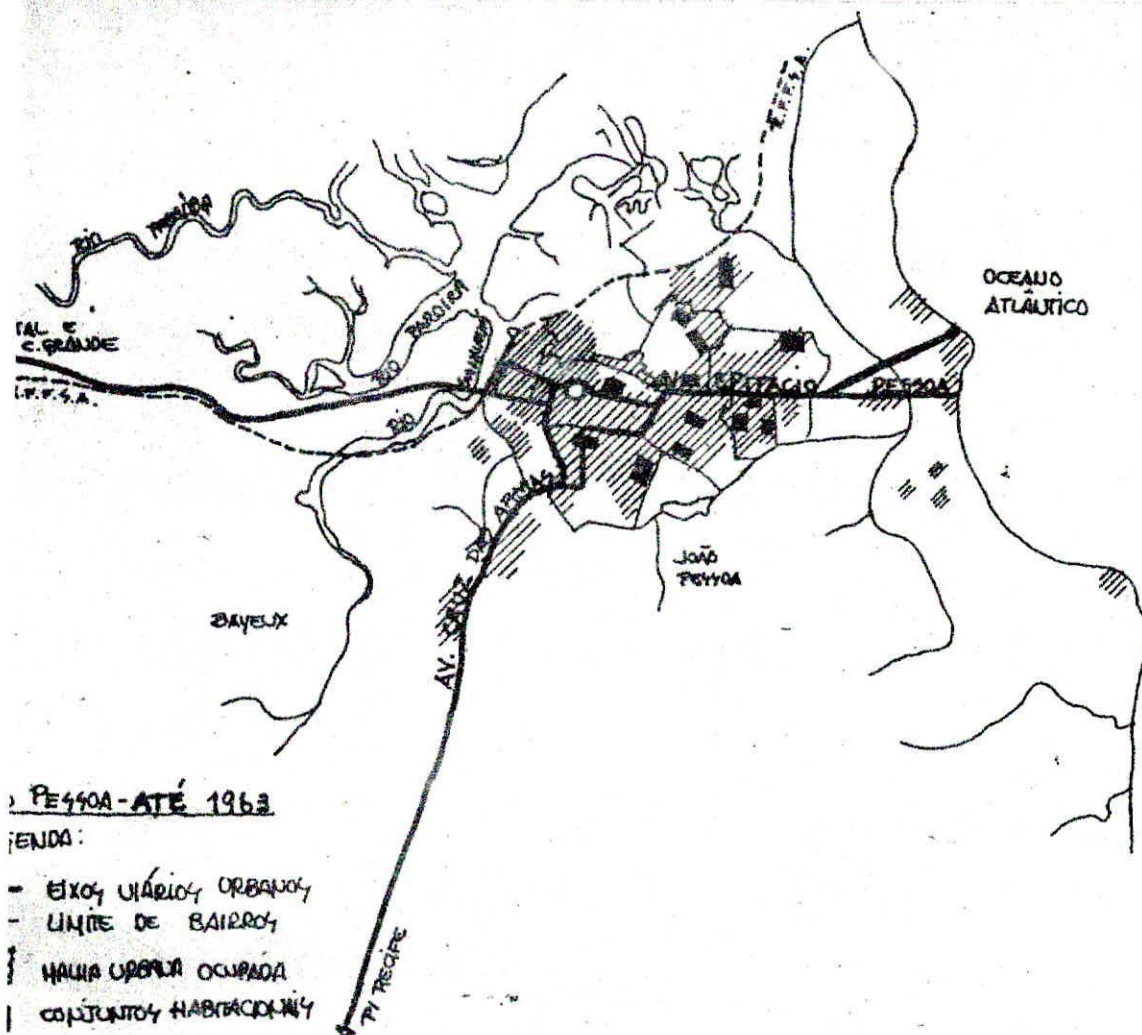


de tendeu a expandir-se pelas áreas mais planas que se configuravam em direção à praia e contornando a encosta da fábrica de cimento, no eixo de ligação com Recife.

Embora ~~menos~~ acentuada que nos anos recentes a estratificação do uso do espaço da cidade no início da década de 60 era visível. A população de maior poder aquisitivo estava evidentemente localizada nas áreas mais valorizadas e mais bem servidas de infraestrutura e serviços, como os bairros dos "Estados", e "Expedicionários", "Tambiã", "Centro" e "Jaguaribe". A população mais pobre, por outro lado, ocupava principalmente as áreas deterioradas do centro e os modestos bairros próximos a este ("Cordão Encarnado", "Varadouro", "Roger" e "Torre"), os manguesais do vale do Paraíba/Sanhauã, acompanhando o traçado da linha do trem, e os bairros periféricos de "Mandacaru" e "Cruz das Armas".

Percebe-se, no entanto, que embora ocupando principalmente os bairros mais carentes e periféricos, até essa época a população de baixa renda ainda encontrava lugar no interior ou nas franjas da malha urbana ocupada. Como trataremos mais à frente, a formação de áreas periféricas aos chamados "vazios urbanos" e, com elas, a definição de uma maior seletividade na ocupação do espaço, seria para João Pessoa um fenômeno posterior, intensificado sobretudo a partir da implementação da política dos conjuntos habitacionais do BNH.

Os conjuntos habitacionais construídos antes da criação do BNH, até então sob responsabilidade da Fundação da Casa Popular (1,4%) e, principalmente dos Institutos de Previdência (98,6%) também estavam localizados ou no interior ou imediatamente ligados aos limites da área ocupada da cidade.



Além disso, eram na sua maioria conjuntos pequenos e sem grande expressividade em relação à totalidade dos domicílios de uso residencial existentes. Para um total de cerca de 29 mil domicílios as 851 unidades habitacionais dos conjuntos existentes até 1963 não chegavam a representar 3%. Doze desses conjuntos apresentavam em média 39 unidades destacando-se apenas dois de maior porte localizados nos bairros de "Jaguaribe" (150 unidades) e "Expedicionários" (230 unidades), ambos implantados na década de 50, tendo certamente contribuído para o crescimento da cidade em direção a esses bairros.

CONJUNTOS HABITACIONAIS EXISTENTES ATÉ 1963

Nº DE ORDEM	NOME	Nº DE UNIDADES	LOCALIZAÇÃO
1	Macacos	35	Tambiã
2	-	30	Torre
3	-	30	Torre
4	-	30	Centro
5	Vila Popular	150	Jaguaribe
6	-	32	Torre
7	-	32	Torre
8	Motoristas ou José Américo de Almeida	50	Jaguaribe
9	Expedicionários	230	Expedicionários
10	Henrique de La Roque	75	Expedicionários
11	João Goulart	50	Expedicionários
12	Bancários	32	Jaguaribe
13	Santa Júlia	35	Centro
14	-	40	Centro
TOTAL		851	

FONTE: FERRAZ, Sônia T. e DUAYER, Juarez - Pesquisa "PRODUÇÃO E CONSUMO DA HABITAÇÃO: O MERCADO HABITACIONAL DE JOÃO PESSOA", Departamento de Arquitetura/UFPb, 1985.

Em 1963 foram realizadas algumas intervenções Públicas de caráter nacional que se constituíram em um passo significativo no sentido de alargar os horizontes da cidade.

Fruto de uma política mais ampla de "Integração Nacional" — e em particular a de conformação de um sistema rodoviário que

10

reforçasse a articulação de todas as localidades do país a um mercado nacional — foi implantado o anel rodoviário de João Pessoa. Este anel teve, por um lado, 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. Ou seja, todo o tráfego rodoviário foi direcionado de uma forma a que não fosse necessário penetrar na área urbana da cidade e a que se evitasse a passagem pelos núcleos urbanos de Bayeux e Santa Rita. Estes perderiam, portanto, seu papel de "escalas" obrigatórias na ligação com Natal e o interior do estado.

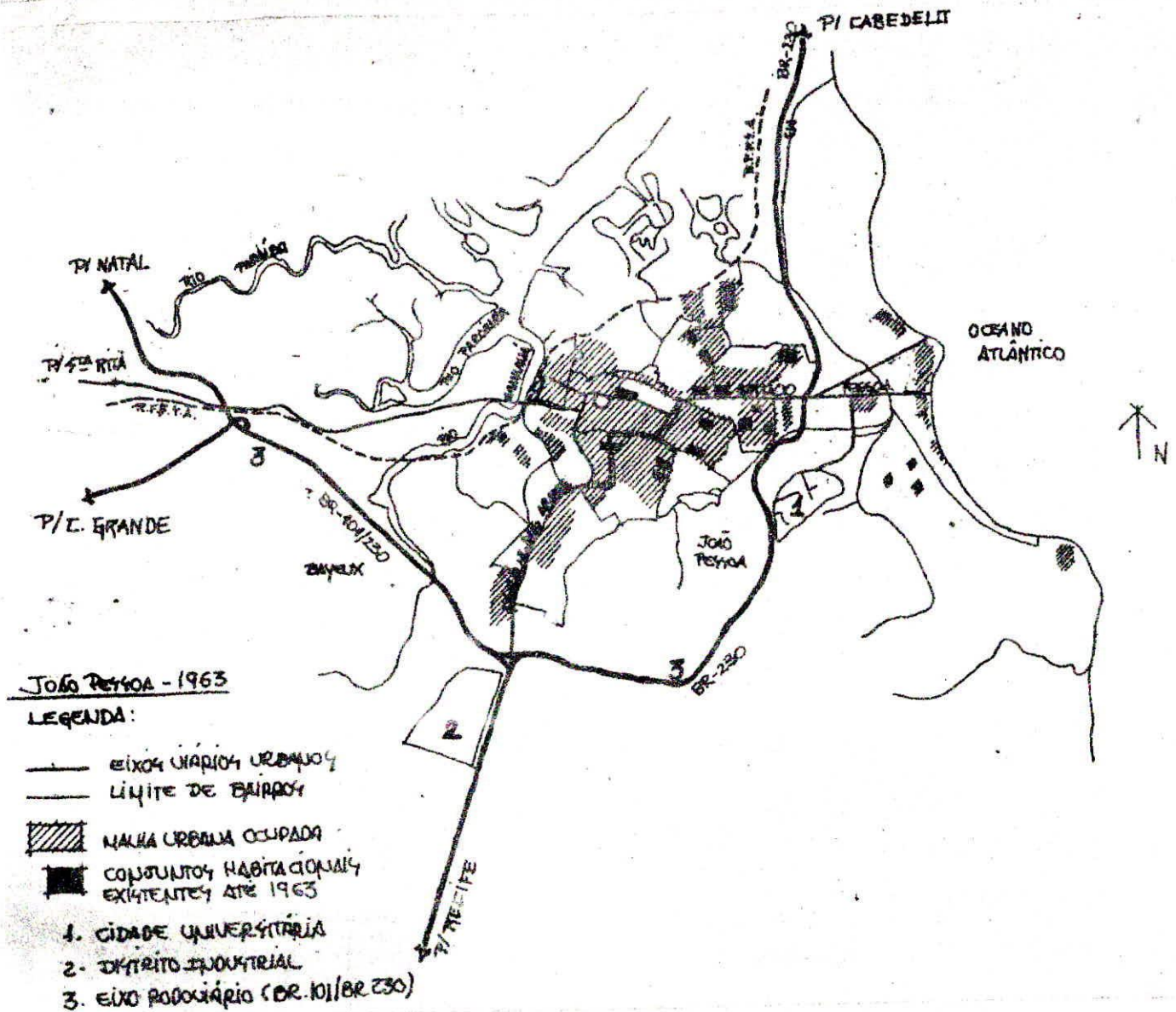
Por outro lado, a implantação do anel possibilitou a criação de uma alternativa rodoviária ao escoamento de mercadorias do porto de Cabedelo, que até então se dava apenas pela via ferroviária. Como consequência criou-se também a possibilidade da transformação da ferrovia de sua condição de via de transportes de cargas em via de transportes de passageiros — o que, como veremos, ocorreria alguns anos depois.

Paralelamente iniciou-se um processo planejado de especialização de áreas urbanas com a implantação do Distrito Industrial e do Campus Universitário da UFPb, ambos implantados em pontos estratégicos de anel rodoviário.

Resultado da política de industrialização da SUDENE, o Distrito Industrial de João Pessoa foi localizado ao longo da BR-101 de ligação com Recife, numa posição extremamente favorável dentro da rede de rodovias interurbanas, inclusive em relação à cidade de Cabedelo, com a qual passou a estabelecer ligação, facilitando o intercâmbio com o porto ali existente.

Sua localização neste ponto viria também reforçar a tendência de crescimento da cidade no sentido da ligação com Recife, fortalecendo o processo de ocupação do bairro de "Cruz das Armas".

Outro elemento marcante nas intervenções realizadas em 1963, como já dissemos, foi a implantação do Campus Universitário da UFPB. Este, como podemos observar na planta que se segue, foi localizado a uma distância considerável da malha urbana ocupada, nas proximidades do anel rodoviário, no trecho de inflexão da BR-230 que faz a ligação com Cabedelo. Constituiria-se assim, na primeira atividade urbana permanente da cidade situada a sudeste, para além do vale do Jaguaribe.



Sua implantação foi-se consolidando paulatinamente a partir da gradativa transferência das atividades universitárias, que até então ocorriam no centro da cidade.

Essa iniciativa denota que João Pessoa começava a sofrer os problemas urbanos modernos dos inconvenientes da concentração de atividades na área central da cidade e a demandar novos espaços de expansão.

Podemos dizer que o fenômeno que tendeu a ocorrer com as regiões próximas ao local de implantação do Campus Universitário foi bastante semelhante ao que se deu com Cruz das Armas a partir da implantação do Distrito Industrial. Tudo indica que a transferência das atividades universitárias para a sede do Campus — cuja única ligação com o restante da malha urbana ocupada se dava pela via de sua ligação com a Av. Epitácio Pessoa — foi um elemento significativo de atração para reforçar a tendência de crescimento da cidade em direção à praia e para desafogar o centro da cidade.

A nosso ver, portanto, essas 3 iniciativas do ano de 1963 — o anel rodoviário, o Distrito Industrial e o Campus Universitário — marcaram para a estrutura urbana de João Pessoa um momento importante de sua evolução.

II A REORIENTAÇÃO DA POLÍTICA URBANA NACIONAL

Em 1964, como se sabe, foi criado o Sistema Financeiro da Habitação (SFH), o qual tendo à sua frente o Banco Nacional da Habitação (BNH) veio fomentar e empreender grandes intervenções nos espaços urbanos a nível nacional, através de obras na área habitacional e na área de infra-estrutura e equipamentos urbanos. Uma das formas de intervenção na área habitacional constituiu-se em promover em grande escala — através de órgãos públicos e sob a empreitada do setor privado — a construção de imensos conjuntos habitacionais periféricos. Isso principalmente após 1967, ano em que, com a reformulação do SFH, o BNH passou a gerir o FGTS, passando a dispor de uma imensa massa de recursos para ampliar a seu campo de ação.

Neste ano surgiram os primeiros contratos para construção de conjuntos habitacionais em João Pessoa através do SFH, os quais foram entregues à comercialização no ano de 1968. Formou-se assim, um hiato de cerca de 4 anos na construção de conjuntos habitacionais na cidade.

A retomada da construção de conjuntos dentro dos moldes da nova política, se constitui em um dos elementos chaves para a reordenação da estrutura urbana de João Pessoa. Como veremos posteriormente, a implantação dos conjuntos passou a ocupar a linha de frente como vetor de direcionamento dos rumos de expansão da cidade, principalmente no que diz respeito ao crescimento que se verificou em direção a sudeste. A localização dos conjuntos foi também um vetor importante para provocar o adensamento da área situada entre o centro e a orla marítima, a norte da Av. Epitácio Pessoa.

Na realidade, inicialmente a ação do SFH na construção de conjuntos em João Pessoa se concentrou principalmente nesta última área. Dos 5 conjuntos entregues à comercialização em 1968, 3 foram ali implantados, o que correspondeu a 1.252 unidades habitacionais e a 75,5% do total construído no ano. Ou seja, são nesta área da cidade foram implantadas cerca de 400 unidades a

mais do que o total de unidades construídas em conjuntos até a criação do SFH. Estes 3 conjuntos, destinados a uma população de renda média, particularmente a funcionários públicos federais e estaduais, assumiram, no entanto, uma posição, semelhante aos anteriores a 64, situando-se colados aos limites da malha urbana ocupada, realizando uma complementação dos conjuntos já existentes. Foram implantados nos bairros 13 de Maio, Ipês e Pedro Gondim. Sua localização e o número expressivo de unidades construídas denotam, a nosso ver, a intencionalidade de adensamento daquela área.

CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS
PELO SFH (1968/69)

Nº DE ORDEM	NOME	ANO	Nº DE UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
1	Jardim 13 de Maio	68	413	Jardim 13 de Maio	IPASE/IPEP
2	Redenção	68	70	Jardim Luna	IPASE
3	Boa Vista	68	558	Ipês	IPASE
4	Pedro Gondim	68	281	Pedro Gondim	IPEP
5	Cidade dos Funcionários	68	381	Cidade dos Funcionários	IPEP
6	Castelo Branco	69	630	Castelo Branco	COHAB
T O T A L			2.333		

Quadro construído a partir de dados encontrados in: TADEI, Sônia F. e DUAYER, Juarez, op. cit.

No ano de 1969 a construção do conjunto "Castelo Branco" marcou um momento importante na trajetória de evolução da estrutura urbana da cidade. Este foi o maior conjunto até então construído em João Pessoa (630 unidades) e o primeiro empreendimento na área habitacional que transcendeu simultaneamente o anel rodoviário e o Vale do Rio Jaguaribe, localizando-se a sudeste, próximo do Campus Universitário.

Por outro lado, veio ser também o primeiro conjunto do tipo CEHAP, de caráter mais popular e resultante da política oficial de remoção de favelas. Sua implantação está ligada ao processo de realização das obras de abertura da Av. Beira Rio que veio desalojar a população favelada residente naquelas imediações e requisitar novos espaços para a sua acomodação. Está ligada, portanto, a uma dinâmica maior de rotatividade seletiva do uso de espaço da cidade, dinâmica esta em que o SFH e, em particular, a CEHAP, passou a assumir em João Pessoa um papel extremamente expressivo.

A implantação dos conjuntos em João Pessoa veio assumir um papel importante não só no sentido de acelerar o processo de seletividade do uso do espaço urbano e de funcionar como uma espécie de ponta de lança para o crescimento da cidade, mas também no sentido de influenciar a própria magnitude desse crescimento. Como pode ser observado no Quadro de Evolução do Número de Domicílios de João Pessoa que encontra-se ao final deste texto, do início ao fim da década de 60 os domicílios habitacionais da cidade apresentaram um crescimento da ordem de 33,5%. E, apenas os 6 conjuntos implantados ao final da década com financiamentos do SFH representaram 24% deste crescimento. Outro indicador que denota a importância da implantação de conjuntos na cidade no período pós-SFH é fato de que enquanto em 1960 as unidades de conjunto significavam apenas 2,4% do total de domicílios residenciais, ao final da década este percentual foi elevado para 6,4%.

A influência que a ação do SFH na área habitacional veio ter para o crescimento de cidade nesta década não se restringiu apenas à política dos conjuntos. As repercussões dos financiamentos isolados do SFH realizados pelo seu subsistema — o SBPE(*) — mesmo que em menor escala também já se fizeram sentir. Ao todo, as intervenções na área habitacional dos dois subsistemas do SFH — o de financiamento de conjuntos e o de unidades isoladas — representaram 29,0% do crescimento do número de domicílios residenciais da cidade, onde 3,3% deveu-se à ação do SBPE (**).

Pelos cálculos que fizemos com base na pesquisa realizada por Tadei e Duayer (1986), essa ação, iniciada em 1966, centrou-se sobretudo nos bairros localizados ao longo do eixo de ligação com a praia (40% dos financiamentos) e nos bairros situados à beira-mar (30% dos financiamentos). Podemos dizer que essa concentração espacial dos financiamentos do SFH viria contribuir para iniciar o processo de um uso de caráter mais permanente da orla marítima.

Os demais financiamentos do SBPE foram pulverizados entre o Centro, bairros próximos a este e Cruz das Armas.

Paralelamente à expansão da malha urbana ocupada, o território do Município de João Pessoa foi perdendo gradativamente sua importância como locus de produção agrícola. Favorecida pela implantação do Distrito Industrial e pelo crescimento das atividades do setor terciário, praticamente toda a área do Município foi tendendo a se urbanizar. Assim, enquanto em 1960 15,4% da população economicamente ativa estava ocupada em atividades ligadas ao setor primário, ao final da década este percentual era de apenas 4,3%. Por outro lado, no mesmo período, o percentual

(*) Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo

(**) Ver, em anexo, o quadro de Evolução do Número de Domicílios em João Pessoa.

referente a população empregada no setor secundário cresceu de 12,2% para 17,8% e a ocupada no setor terciário cresceu de 72,4% para 78,7% (*).

Outro indicador do crescimento da estrutura urbana de João Pessoa neste período é o comportamento do setor de serviços de infra-estrutura básica. Perseguir o percurso das linhas de ampliação desses serviços pode se constituir em um importante balizador para a observação das áreas mais atingidas pelo processo de valorização do solo e, conseqüentemente, dos locais onde posteriormente virão se firmar as tendências de expansão da cidade. Mesmo não dispondo, para essa fase da pesquisa, do quadro de distribuição espacial das redes de infra-estrutura básica, pelos dados globais do Censo podemos verificar que na década de 60 houve uma grande dinamização desses serviços, particularmente no que se refere à água e luz (**).

Enquanto em 1960 apenas 32,8% dos domicílios eram servidos da rede geral água, ao final da década esse percentual já era da ordem de 56,3%. E em relação ao início da década isso representou um crescimento de cerca de 129,1% no número de domicílios atendidos. De 63,6% dos domicílios, a rede de luz elétrica passou a servir 78,7%, apresentando na década um incremento de 65,1%. Quanto a instalação sanitária, apesar da rede geral de esgoto ter-se mantido estagnada, o número de fossas sépticas ins

(*) Cálculos realizados com base nos Censos Demográficos da Paraíba de 1960 e 1970.

(**) Ver os quadros de evolução das redes de infra-estrutura urbana básica, em anexo.

taladas sofreu um aumento de 151,64%.

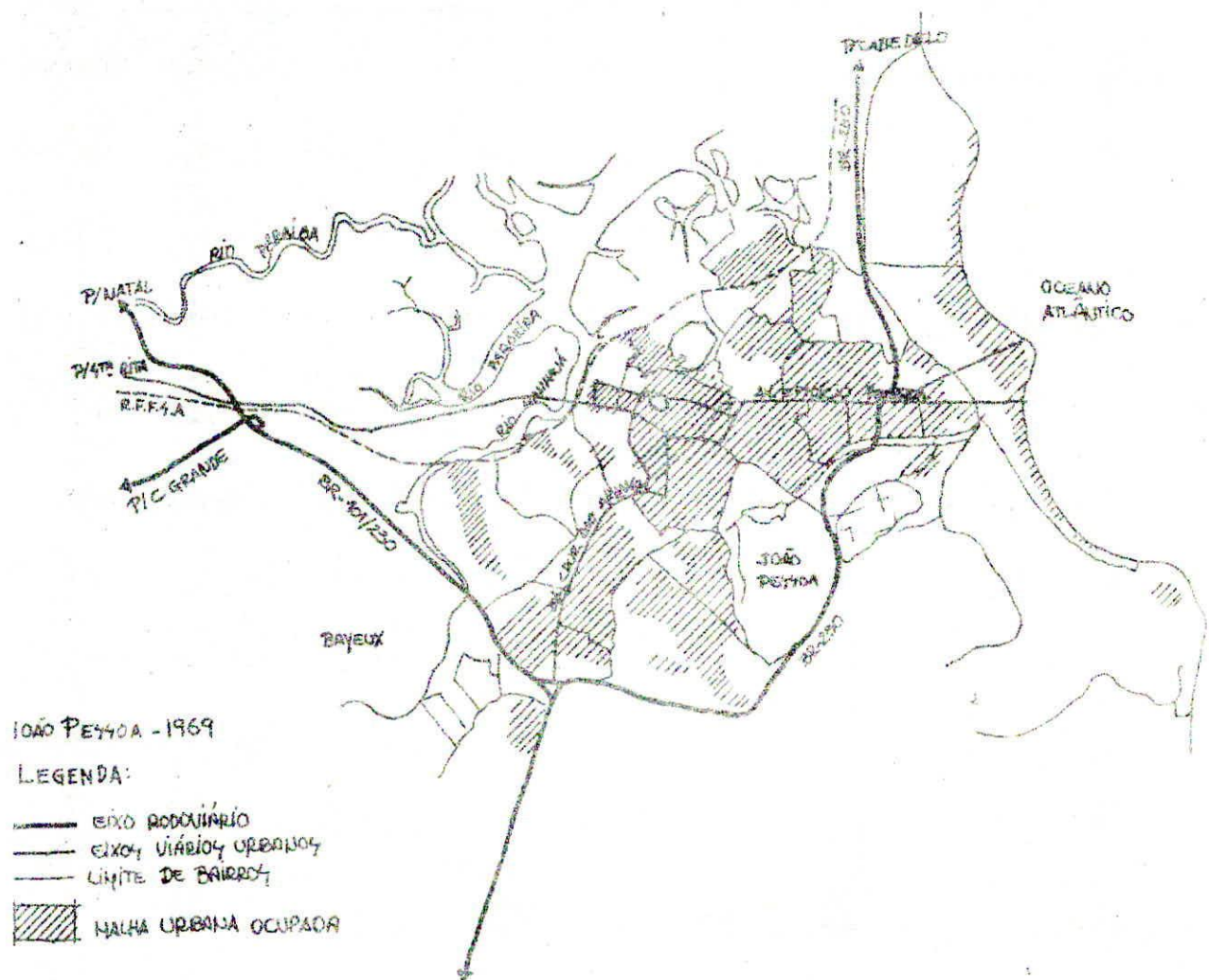
Embora merecendo uma avaliação mais precisa na próxima etapa da pesquisa, podemos inferir que o SFH contribuiu em grande parte para a ampliação dos serviços de água e luz da cidade, seja diretamente através dos seus programas de financiamento na área de desenvolvimento urbano que começaram a ser implementados a partir de 1968, seja através dos programas de construção de conjuntos habitacionais, que prevêem, na sua execução, estender tais serviços até as áreas onde são implantados.

Essa ação do SFH e particularmente no que se refere aos programas de implantação de conjuntos, teria um duplo efeito sobre a ocupação da cidade. Por um lado, o de provocar uma valorização seletiva do solo e, por outro o de estimular a aceleração do processo de ocupação dos vazios urbanos localizados no percurso que as redes de água e luz passariam a fazer em direção aos conjuntos. A expansão verificada na década de 60 da região situada a norte da Av. Epitácio Pessoa, certamente tem íntimas relações com a implantação desses serviços nos 3 conjuntos que ali se localizaram.

Todos esses elementos até aqui levantados vieram contribuir para que do final da década de 60 João Pessoa não apresentasse mais aquela estrutura urbana acanhada do início da década. Estimulada pelo conjunto das intervenções realizadas no transcurso daquela década, a Região da malha urbana interior ao anel rodoviário se encontrava com um índice de ocupação bastante significativo e a cidade já havia formado os embriões das duas novas tendências de crescimento:

— uma do sul para o norte, originada pelas primeiras construções de moradia de uso permanente na região da orla marítima.

— e, a outra, a sudeste, iniciada, com a implantação do Conjunto "Castelo Branco".



Na primeira metade da década de 70, com a expansão da economia, a cidade tomou um impulso ainda maior no seu crescimento. Isso fica evidente, por exemplo, ao tomarmos como parâmetro o comportamento dos financiamentos isolados a habitações do SFH. Pelos dados levantados na pesquisa de Tadei e Duayer (1985), percebemos que estes, entre 1970/74, tiveram um incremento da ordem de 288% em relação a década anterior (*). Tais financiamentos vieram contribuir, sobretudo, para efetivar o adensamento da área central da cidade e para consolidar a ocupação dos bairros de melhor padrão construtivo situados nas áreas próximas ao eixo de ligação do centro com a praia. Aos bairros do centro e vizinhos a este, como Jaguaribe, Tambiã e Alto Roger, foram destinados 8,2% dos financiamentos isolados do SFH e aos bairros contíguos à Av. Epitácio Pessoa foram destinados 51% desses financiamentos. Nesta última região, os financiamentos se centraram principalmente no Bairro dos Estados, o que contribuiu para configurá-lo como um dos bairros de mais alto padrão construtivo da cidade, situação que se verifica até os dias de hoje.

A intensa canalização de financiamentos a habitações de melhor padrão construtivo nos bairros situados nessas duas regiões assinaladas veio, evidentemente, acarretar num rápido aumento do valor do solo e, conseqüentemente, numa maior seletividade das populações aí residentes. No entanto, nesse período, a população mais pobre ainda encontrava possibilidades de localização nas franjas desses bairros ou em outras regiões do interior da cidade situadas em posições onde o valor do solo ainda se mostrava acessível.

(*) Ver o quadro de Evolução dos Financiamentos Isolados do SFH, em anexo.

Outro setor da cidade que também recebeu um número expressivo de financiamentos isolados do SFH entre 1970/74, foi a orla marítima. A este setor da cidade foram destinados 18% desses financiamentos, o que se deveu principalmente às construções realizadas no bairro de Tambaú. No período, este bairro figura na 4ª posição entre aqueles que receberam o maior número do total de financiamentos isolados do SFH. A concentração de financiamentos neste bairro viria reforçar a tendência já verificada no período anterior da orla marítima passar a assumir uma ocupação de uso mais permanente e a definir um novo eixo de expansão da cidade que se estenderia gradativamente dos bairros de Cabo Branco e Tambaú, para Manaíra e Bessa. Tendo a sua ocupação mais efetiva originada no contexto das ações do SBPE, a praia tenderia também rapidamente a se configurar como uma das regiões de mais alto padrão construtivo da cidade.

Se nessa fase de expansão da economia — dadas sobretudo às condições favoráveis de disponibilidade de um imenso montante de recursos financiáveis a uma baixa taxa de juros e ao grande incentivo² produção nas áreas mais rentáveis — houve um incremento considerável das construções de melhor padrão construtivo na cidade, o mesmo não ocorreu com as construções de conjuntos habitacionais.

Na realidade — por se constituírem em empreendimentos de rentabilidade menos expressiva — em relação a fase anterior as construções de conjuntos apresentaram um declínio em sua taxa de crescimento da ordem de -2,9%. Ou seja, nos 5 anos que corresponderam à fase de maior expansão econômica foram construídos menos unidades habitacionais em João Pessoa do que nos dois primeiros anos de atuação do SFH na construção de conjuntos na cidade. Cabe ressaltar que esse fenômeno verificado em João Pessoa é semelhante ao que ocorreu ao nível do País como um todo^(*).

(*) Ver como referência Lavieri (1985).

UNIDADES HABITACIONAIS DE
CONJUNTO

1968 a 1969

ANO	NÚMERO DE UNIDADES	NÚMERO DE CONJUNTOS	MÉDIA DE UNIDADES POR CONJUNTO
1968	1703	05	340
1969	630	01	630
TOTAL	2333	06	970

FONTE: Tabela construída com base nos dados presentes in TADEI, Sonia e DUAYER, Juarez, op. cit.

UNIDADES HABITACIONAIS DE
CONJUNTO

1970 a 1974

ANO	NÚMERO DE UNIDADES	NÚMERO DE CONJUNTOS	MÉDIA DE UNIDADES POR CONJUNTO
1970	561	01	561
1971	812	01	812
1972	-	-	-
1973	-	-	-
1974	893	02	446
TOTAL	2266	04	1819

FONTE: Tabela construída com base nos dados presentes in TADEI, Sonia e DUAYER, Juarez, op. cit.

Quanto a forma de espacialização das intervenções realizadas, estas — fora as raras excessões observadas em fases posteriores — não encontraram mais viabilidade de ocorrer na região interior ao anel.

A maior parte das ações se voltaram para sucessivas ampliações do Conjunto "Castelo Branco" e para a implantação de um outro conjunto — o "Costa e Silva" — próximo ao balão do anel rodoviário, nas imediações do Distrito Industrial, o que representou cerca de 87% do total das unidades construídas no período. Os 13% restantes corresponderam a construção do Conjunto "João Agripino", realizado pelo INOCOOP e situado na região do platô do anel rodoviário, vizinho ao Conjunto "Jardim Luna" (*).

CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS PELO
SFH (1970/74)

Nº DE ORDEM	NOME	ANO	Nº DE UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
1	Castelo Branco II	70	561	Castelo Branco	CEHAP
2	Costa e Silva	71	812	Costa e Silva	CEHAP
3	Castelo Branco III	74	600	Castelo Branco	CEHAP
4	João Agripino	74	293	João Agripino	INOCOOP
TOTAL			2.266		

FONTE: quadro construído com base nos dados encontrados in: TADEI e DUAYER, op. cit.

A intensidade das intervenções no trecho sudeste do anel rodoviário — com os conjuntos "Castelo Branco" e "Costa e Silva" situados nas duas extremidades deste trecho — denota uma atitude planejada que já vinha se esboçando desde a década anterior de através da localização dos conjuntos imprimir um novo direcionamento à expansão da cidade.

(*). Ver, a frente, planta de localização de conjuntos referente ao ano de 1979.

Esta atitude ficaria ainda mais evidente a partir da segunda metade da década de 70 quando as atenções governamentais se voltaram intensamente para a construção de conjuntos habitacionais na cidade.

Para entender esse fenômeno cabe fazer um contraponto com o que passou a ocorrer com a área de financiamentos a unidades isoladas.

Como se sabe a partir de 1975 iniciou-se um processo de desaceleração no crescimento da economia brasileira. O início da crise correspondeu a uma igual desaceleração dos financiamentos do SBPE, que além de sofrer um processo de redução na captação de recursos, contraiu seus investimentos no setor produtivo em favor de aplicações na própria órbita interfinanceira. Assim, os recursos disponíveis para construção de unidades isoladas se tornaram mais reduzidos e, conseqüentemente, mais caros.

Esse fenômeno, que ocorreu a nível nacional, teve, obviamente, implicações diretas no mercado de unidades isoladas de João Pessoa. Para se ter uma idéia, enquanto entre 1970/74 os financiamentos a este mercado cresceram 287,8% em relação ao período anterior, entre 1975/1979 cresceram apenas 63,7%.

Neste contexto, as construtoras tenderam a canalizar, de uma forma mais intensa, suas opções para o mercado dos conjuntos habitacionais.

Embora constituindo-se em um mercado menos rentável, diante da crise os conjuntos habitacionais apresentavam-se como uma saída bastante viável para as construtoras, já que neste tipo de construção elas operam na condição de empreiteiras tendo no Estado um comprador seguro que lhes liberta dos inconvenientes

a comercialização ao mutuário final. Essa expectativa das construtoras, viria, por outro lado, se casar perfeitamente bem com a situação de crise de legitimidade que o regime passou a atravessar. A ênfase na construção de conjuntos populares seria para o regime uma das formas de tentar frear o processo de agudamento da crise política e, em particular, os movimentos sociais ligados a questão da habitação que começavam a tomar vulto em todo o território nacional.

Houve, portanto, a partir daí um grande empenho por parte dos governos locais na implantação de conjuntos habitacionais. Em João Pessoa, na segunda metade da década de 70, ao longo do Governo Ivan Bichara, foi construído em conjuntos mais do dobro de unidades habitacionais que na primeira metade desta década, o que representou um crescimento de 115% em relação a fase anterior.

UNIDADES HABITACIONAIS DE
CONJUNTO

(1975 a 1979)

ANO	NÚMERO DE UNIDADES	NÚMERO DE CONJUNTOS	MÉDIA DE UNIDADES POR CONJUNTO
1975	52	02	26
1976	-	-	-
1977	1192	04	298
1978	3334	04	833
1979	296	01	296
T O T A L	4874	11	1463

FONTE: Tabela construída a partir de dados encontrados in TADEI e DUAYER, op. cit.

Apenas um dos conjuntos implantados — o "Ernesto Geisel" — representou 80% do total de unidades construídas no período anterior. A maioria das unidades — cerca de 74% — foi implantada exatamente nos dois últimos anos da década, fase em que as crises econômica e política vinham se mostrando mais intensas.

CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS
PELO SFH (1975/79)

Nº DE ORDEM	NOME	ANO	Nº DE UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÃO
1	Mini conjunto I	75	24	Castelo Branco	CEHAP
2	Mini conjunto II	75	28	Castelo Branco	CEHAP
3	Ernani Sātiro	77	600	Ernani Sātiro	CEHAP
4	Brisa Mar	77	372	João Agripino	INOCOOP
5	Homero Leal	77	170	Cristo	IPEP
6	Juscelino Kubitschek	77	50	Jardim Luna	IPASE
7	Mini Conjunto III	78	135	Castelo Branco	CEHAP
8	José Américo	78	870	José Américo	CEHAP
9	Ernesto Geisel	78	1800	Ernesto Geisel	CEHAP
10	Altiplano Cabo Branco	78	529	Altiplano Cabo Branco	INOCOOP
11	José Vieira Diniz	79	296	Distrito Industrial	IPEP

T O T A L

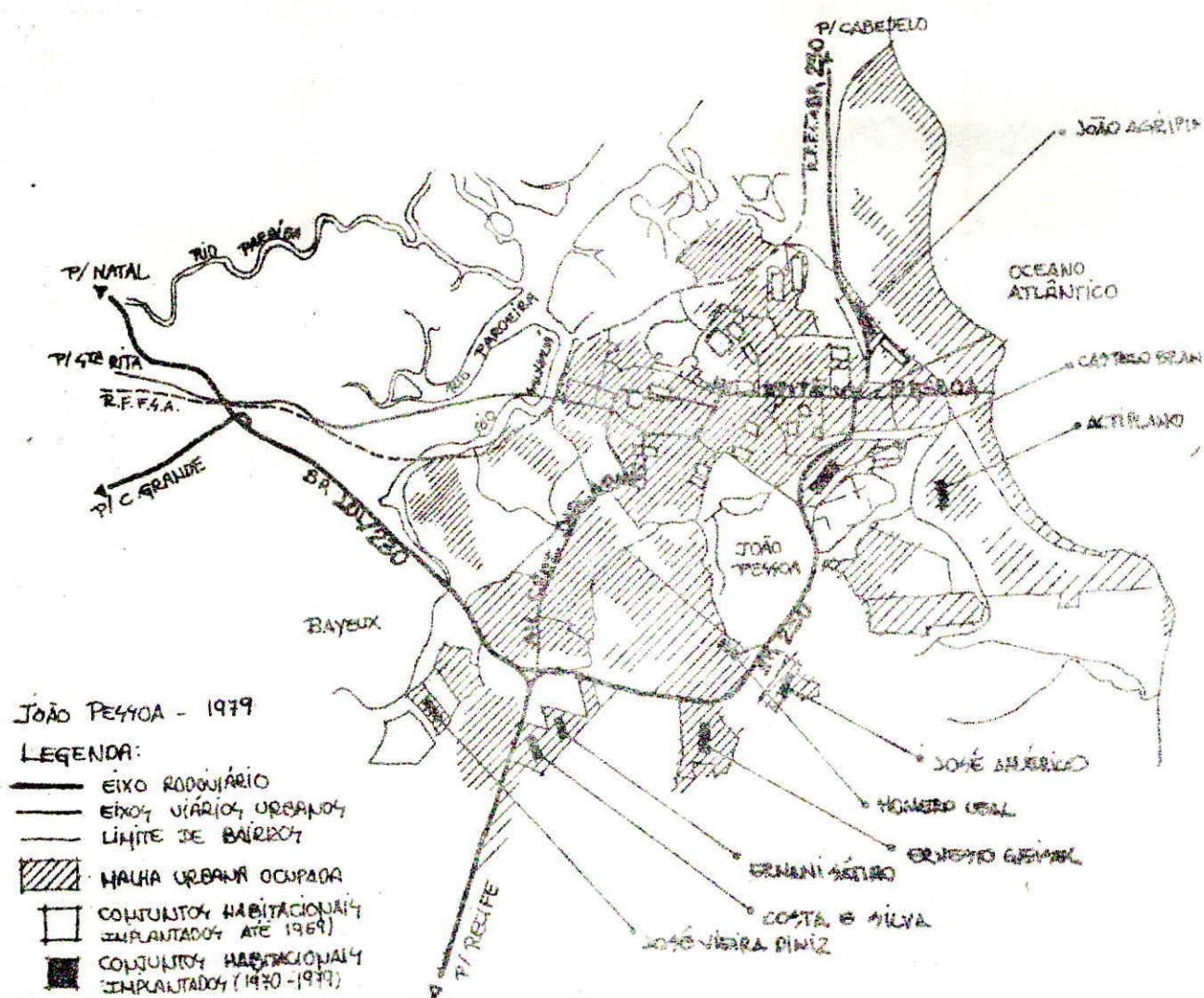
4.874

FONTE: quadro construído a partir dos dados presentes in TADEI e DUAYER, op. cit.

Os novos conjuntos, como sinalizamos anteriormente, foram localizados principalmente de forma a reforçar ainda mais a expansão da região sudeste da cidade. Nesta região centraram-se cerca de 76% do total de unidades construídas no período. Ali, formando uma linha paralela ao eixo rodoviário e guardando uma faixa de domínio em relação a este, foram feitas ampliações ao conjunto Castelo Branco (135 unidades) e implantados os Conjuntos "Ernani Sātiro" (600 unidades), "José Américo" (870 unidades), "Ernesto Geisel" (1.800 unidades) e "José Vieira Diniz" (296 unidades).

A formação dessa linha de ocupação veio redefinir o novo patamar de distância na alocação de conjuntos em João Pessoa, e principalmente para aqueles de responsabilidade da CEHAP. Enquanto o primeiro conjunto implantado pela CEHAP - o "Castelo Branco" - guarda uma distância de 5 km numa linha reta até o centro da cidade, os novos conjuntos implantados guardam, em média, 7 km.

O restante das ações do período, de responsabilidade do INOCOOP, IPASE E IPEP, respectivamente, se ativeram a complementação dos Conjuntos "João Agripino" (372 unidades) e "Jardim Lu-na" (50 unidades), além de dar início a formação do Conjunto "Cristo". Tais conjuntos, destinados a uma faixa da população de rendimentos um pouco mais elevados, ganharam, como podemos observar pela planta da cidade, uma posição bem mais favorável em relação aos demais.



Sua implantação em situações mais favoráveis teria, no entanto, efeitos além do mero atendimento de uma determinada faixa da população. A localização do Conjunto "Cristo", por exemplo, no bairro do mesmo nome, e valendo-se de um dos poucos claros ainda existentes na malha urbana interior ao anel, dirigiu-se, a nosso ver, no sentido de, através da implantação de linhas de infraestrutura, provocar a valorização dos terrenos de um antigo loteamento existente neste bairro, onde, posteriormente, foram construídas residências de alto padrão construtivo. Um indicador disto é que o "Cristo" foi um dos bairros que recebeu o maior número de financiamentos isolados no período, sendo precedido apenas pelo Bairro dos Estados, Manaíra e Tambaú.

Todas essas intervenções do SFH tiveram um efeito significativo sobre a expansão da cidade. Ao final nos anos 70, João Pessoa, em relação à década anterior, apresentava um crescimento da ordem de 67,2% no número de seus domicílios.

Enquanto durante a década de 60 houve um acréscimo de 9.707 domicílios na cidade, na década de 70 esse acréscimo foi de 25.984, ou seja, bem mais do dobro do crescimento verificado anteriormente^(*).

A participação do SFH na construção dos novos domicílios de João Pessoa foi de cerca de 40,4%, sendo que somente as unidades de conjuntos concorreram com 27,5%, elevando assim a representação destas unidades no total de domicílios da cidade de 6,4% para 11% do início ao fim da década.

O peso significativo que os conjuntos foram assumindo dentro da malha urbana — agora localizados muito distantes da área central e com um porte cada vez maior — veio exigir grandes investimentos públicos em infra-estrutura, especialmente quanto à implantação de linhas tronco de abastecimento.

Isso influenciou certamente no crescimento observado neste setor na década de 70. Como pode ser observado no quadro de infra-estrutura, em anexo, a rede de energia elétrica ampliou sua capacidade de atendimento de 78,65% para 89,35% dos domicílios e a rede de água que antes atendia apenas em pouco mais da metade dos domicílios (56,32%), veio se aproximar bastante da rede de energia elétrica, tendo sua capacidade de atendimento elevada para 86,52% dos domicílios. Por outro lado, a rede geral de instalação sanitária que havia se mantido praticamente estagnada durante a década de 60, na década posterior quase triplicou a sua capacidade de atendimento, que passou de 13,55% para 34,45%.

(*) Ver o quadro de Evolução do Número de Domicílios de João Pessoa, em anexo.

O rápido crescimento de João Pessoa — que em apenas 20 anos passou a comportar mais de duas vezes o número de domicílios acumulados desde sua origem até 1960 — correspondeu a um aumento das preocupações do setor público com a gestão espacial da cidade. Assim, em 1976, no segundo ano de gestão do Governador Ivan Bichara foi criado e implantado o código de urbanismo da cidade impondo uma série de preceitos para disciplinar a ocupação das áreas urbanas. Paralelamente, a Administração Municipal iniciou a organização de uma estrutura voltada para o planejamento físico da cidade.

Isso resultou numa série de ações, entre elas algumas voltadas para responder aos impasses provocados por um sistema viário extremamente acanhado para suportar o crescimento da cidade e a política de estímulo a indústria do automóvel particular. Assim, foi implantado um anel viário para dar vazão ao tráfego da área central, do qual vieram se ramificar alguns eixos viários de ligação com os demais bairros da cidade. A implantação desse novo sistema implicou na pavimentação asfáltica e redimensionamento das vias envolvidas, de forma a também favorecer a circulação dos transportes coletivos.

Em articulação com fontes de recursos federais, a rodoviária foi retirada dos inconvenientes de congestionamento da área central e deslocada para as proximidades da Estação Ferroviária, junto ao Rio Sanhauã. Foram também redefinidas e executadas as ligações da nova rodoviária com a rodovia de saída para Recife, e projetada, embora ainda não executada, uma ligação da rodoviária com o anel rodoviário sem cortar a área ocupada da cidade.

Por outro lado, apoiando-se nos recursos destinados pelo BNH ao "Projeto Cura", ainda na gestão do Governador Ivan Bichara iniciou-se a implantação de infra-estrutura nos bairros da orla marítima ("Cabo Branco", "Tambaú" e "Manaíra") e no "Cris-

to Redentor". A realização do Projeto consistiu na pavimentação de vias, redimensionamento da rede de água, instalação de rede de esgoto e implantação de alguns equipamentos urbanos, elevando bruscamente o nível de valorização do solo das áreas atingidas.

Todo esse conjunto de intervenções do poder público viria concorrer para aprofundar o caráter seletivo de ocupação da cidade, definindo, como tendência, a transformação das características de uma cidade ainda muito marcada por uma ocupação do tipo mesclada, onde habitantes com níveis bem distintos de renda encontravam possibilidades de localizações muito próximas em relação aos serviços urbanos.

Mesmo mantendo ainda esse caráter mesclado, decorrente principalmente de antigas ocupações, acelerou-se o processo de expulsão de moradores das áreas mais valorizadas, destas ocupações as quais tornaram-se, a partir daí, totalmente proibitivas a novos pretendentes de baixo poder aquisitivo. Por outro lado, as novas ocupações que foram se formando na cidade já surgiram bem mais marcadas pela renda de seus ocupantes. Esse é o caso, por exemplo dos bairros situados ao longo do eixo de ligação com a praia e na própria orla marítima.

Outro efeito desse processo foi o surgimento das primeiras nucleações de favelas na cidade, as quais começaram a ganhar significativa expressão ao final da década de 70, proliferando-se ainda mais a partir de 80 nas faixas de domínio da rodovia de ligação com Cabedelo, para além da periferia urbana; ou em outras áreas impróprias a exploração imobiliária, como os vales de Rio, os mangues, regiões de topografia acidentada e linhas de transmissão de energia elétrica (*).

(*) Ver a frente o mapa de localização das favelas.

É necessário considerar que veio também contribuir para o crescimento de favelas na cidade o fato de que, com a acentuação da crise econômica ao final da década de 70, a situação de desemprego e miséria foi se tornando cada vez mais aguda.

Pelos dados do Censo é possível observar que quando iniciou o ano de 1980 cerca de 43% das famílias residentes em João Pessoa viviam com uma renda abaixo de 2 salários mínimos e 30% com 2 a 5 salários mínimos. Levando em conta o aglomerado urbano de João Pessoa, onde estão incluídos os municípios de Bayeux, Santa Rita e Cabedelo, estes percentuais chegavam a 50,5% e 30% respectivamente, apresentando um quadro mais desfavorável que as médias brasileiras, então situadas em 44% e 29,9%. Para dar uma idéia mais clara da situação de pobreza destes municípios basta dizer que, em 1980, a parcela da população com renda familiar abaixo de 2 salários mínimos era, em todos eles, superior a 60% e, tomando como referência o limite ainda modesto de renda de até 5 salários mínimos, atingiam percentuais que variavam muito pouco em torno de 90%. Desse modo, com a conurbação com João Pessoa estes municípios passaram a se constituir em "bairros pobres" da capital, principalmente Bayeux, para onde passaram a se dirigir, cada vez com maior intensidade aqueles que eram expulsos ou que não conseguiam se fixar no território de João Pessoa.

Todo esse quadro viria contribuir para fazer dos 3 primeiros anos da década de 80 um período marcado pelo maior acirramento de conflitos em torno da produção, apropriação e gestão urbanas até então verificado na história da cidade. Esta questão é tratada com maior profundidade na parte da pesquisa que faz o mapeamento dos conflitos urbanos de João Pessoa e analisa a história da evolução das associações de moradores da cidade.

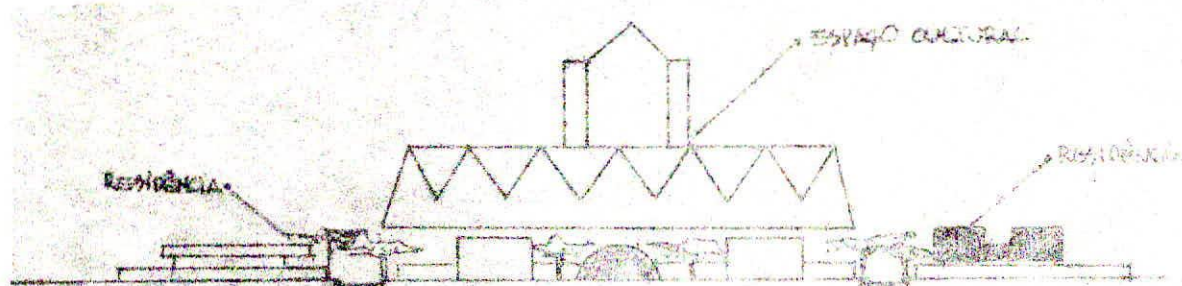
Cabe observar, no entanto, que o governo que estava no

poder a essa época, ficou caracterizado por manter-se impermeável e intransigente diante das pressões e reivindicações colocadas pelas organizações populares, o que certamente contribuiu para aumentar ainda mais o clima de insatisfação e de embates políticos.

Esse Governo, cuja gestão desenvolveu-se entre 1979/83, veio caracterizar-se também por manter a Prefeitura local totalmente subsumida pela esfera estadual na gestão da cidade. Assim, diferentemente da Administração Municipal anterior que tinha uma certa autonomia em desenvolver ações voltadas para o planejamento da cidade, a nova Administração teve praticamente suprimido o seu poder sobre o planejamento. Este passou a ser realizado sobretudo através dos planos realizados por escritórios das agências federais de planejamento implantadas na cidade pelo Governo Estadual, a exemplo do GEIPOT e o Programa Cidades de Porte Médio (CPM). A Administração Municipal ficou, assim, limitada a ações tópicas e a concluir algumas obras em andamento, como o Projeto Cura, e a complementação do anel viário central, através da implantação da alça leste que corta o Baixo Roger. O que imprimiu uma certa personalidade a sua atuação foi o fato de centrar atenções em retroagir algumas medidas levadas a efeito na gestão passada. Uma delas — sob o slogan: "A Lagoa do Jeito que o Povo Quer" — foi a reintrodução da via de circulação de veículos no anel central da Lagoa, a qual havia sido suprimida pela Administração anterior para a implantação de um parque naquela região.

O Governo Estadual, por outro lado, foi marcado pela realização de obras de impacto e pela perspectiva da "modernidade" e de grandes empreendimentos, os quais nem sempre logravam os resultados planejados. Esse foi o caso, por exemplo, de seu ambicioso plano habitacional que, na realidade só foi realizado em 10% de suas metas.

Entre as suas obras de impacto está a construção de um verdadeiro monumento à cultura — o Espaço Cultural — que mobilizou um montante significativo de recursos da esfera federal e gerou uma grande polêmica na cidade. Sua implantação no bairro de Tambauzinho totalmente estrangulada pela ocupação residencial das vias que contornam o seu terreno, porém numa posição e com um porte tal que pudesse ser avistado de vários pontos da cidade, denota a intenção de então governador Tarcísio Burity de garantir a marca de sua passagem pelo governo.



Marcaram ainda a sua gestão as obras de urbanização do centro da cidade que implicaram em transformar num calçadão a principal via de comércio da cidade (Av. Duque de Caxias) e em remover para o Mercado Central uma grande feira de vestuário, calçados, rede, etc., que se localizava na região em frente ao Teatro Santa Rosa, criando uma praça nessa região.

cias local de moradia/local de trabalho e, conseqüentemente, provocar um rebaixamento nos custos de reprodução da força de trabalho. Por outro lado, a criação desse sistema veio reforçar ainda mais o caráter de "bairros pobres" dos municípios de Bayeux e Santa Rita, reforçando também o seu processo de conurbação com João Pessoa.

Quanto as ações do Governo na área habitacional, o período Burity foi a fase em que se construiu o maior número de unidades de conjunto da história da cidade. Embora muito aquém das metas propaladas, no curto período de 1980 a 1983 foram implantadas mais unidades do que toda a década de 70. Enquanto de 70 a 79 foram entregues 7.140 unidades, de 80 a 83 foram entregues 8.492.

UNIDADES HABITACIONAIS DE

CONJUNTO

1980 a 1983

ANO	NÚMERO DE UNIDADES	NÚMERO DE CONJUNTOS	MÉDIA DE UNIDADES POR CONJUNTO
1980	3368	06	561
1981	498	02	249
1982	910	01	910
1983	3716	03	1239
TOTAL	8492	12	2949

FONTE: Cálculos feitos com base nos dados encontrados em TADEI e DUAYER, op. cit.

Como já vinha ocorrendo desde o início da década de 70, a região da cidade que mais sofreu intervenções foi a situada a sudeste, ao longo do anel rodoviário. Ali foram construídas 6.965 unidades de conjunto o que correspondeu a 82% do total de unidades implantadas no período. Apenas um dos conjuntos implantados naquela área — o "Mangabeira I" — foi formado de 3.238 unidades.

CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS
PELO SPH (1980-1983)

Nº DE ORDEM	NOME	ANO	Nº DE UNIDADES	BAIRRO	INSTITUIÇÕES
1	Radialistas	80	92	Radialistas	CEHAP
2	Ivan Bichara	80	450	Alto do Mateus	CEHAP
3	Bancários	80	1500	Bancários	INOCOOP
4	Ipês	80	181	Ipês	IPEP
5	Alto do Mateus	80	404	Alto do Mateus	IPEP
6	Esplanada	80	741	Esplanada	IPEP
7	Anatolia	81	222	Bancários	INOCOOP
8	Cristo	81	276	Cristo	INOCOOP
9	Grotões	82	910	Grotões	CEHAP
10	Mangabeira I	83	3.238	Mangabeira	CEHAP
11	Bairro das Indústrias	83	262	Distrito Industrial	INOCOOP
12	Parque Arruda Câmara	83	216	Roger	INOCOOP

T O T A L 8,492

FONTE: Quadro construído a partir dos dados presentes in: TADEI e DUAYER, op. cit.

Como podemos perceber pelo quadro anterior os demais conjuntos ali implantados, em número de 6, foram o "Radialistas", o "Bancários", o "Esplanada", o "Anatolia", o "Grotões" e o "Bairro das Indústrias".

Estaria, assim, praticamente consolidada a ocupação faixa que contorna o trecho sudeste do anel rodoviário e dado primeiro passo, através do Conjunto "Mangabeira", para o início das ocupações além desta faixa.

Quanto aos financiamentos de unidades isoladas os bairros mais contemplados entre 1980/83 foram o "Cristo", o dos "Estados" e, principalmente os situados na orla marítima, os quais passaram a ser mais intensamente ocupados por residências de alto padrão construtivo após a conclusão das obras do Projeto Cura.

Em seu conjunto esses bairros receberam 61% do total dos financiamentos a unidades isoladas, consolidando assim a tendência que já vinha se configurando anteriormente.

Considerando como parâmetro o total de financiamentos realizados em unidades isoladas entre 75/79, no período de 1980/83 houve um crescimento destes financiamentos da ordem de 51,9%, o que correspondeu a 3.164 empreendimentos realizados.

FINANCIAMENTOS SBPE/IPEP - 1980/1983

ANO	NÚMERO DE FINANCIAMENTOS ISOLADOS		
	IPEP	SBPE	TOTAL
1980	170	967	1.137
1981	167	730	897
1982	75	770	845
1983	-	285	285
TOTAL	412	2.852	3.164

Fonte: Cálculos feitos a partir dos dados encontrados in: TADEI e DUAYER, 1986

Como não dispomos de dados sobre o total de domicílios que foram construídos neste período ficamos impossibilitados de avaliar se foi ou não significativo o peso que as ações do SFH em financiamentos isolados e de conjuntos exerceram sobre o crescimento da cidade. Todavia, tendo em vista a manutenção do crescimento

desses financiamentos é de se supor que tais ações foram expressivas.

No tocante ao padrão construtivo dos domicílios de João Pessoa, pelos dados de um dos órgãos da Prefeitura - a URBAN - o quadro que se apresentava em 1982 era de cerca de 30,25% dos domicílios situados nas categorias de padrão alto e normal e 69,75% situados nas categorias de baixo padrão e sub normal. Os definidos pela Prefeitura exclusivamente como de padrão alto representavam apenas 4,69%, ficando o maior número de domicílios na faixa de baixo padrão, representando cerca de 62,54%.

SITUAÇÃO DOS DOMICÍLIOS DE JOÃO PESSOA
SEGUNDO O PADRÃO CONSTRUTIVO - 1982

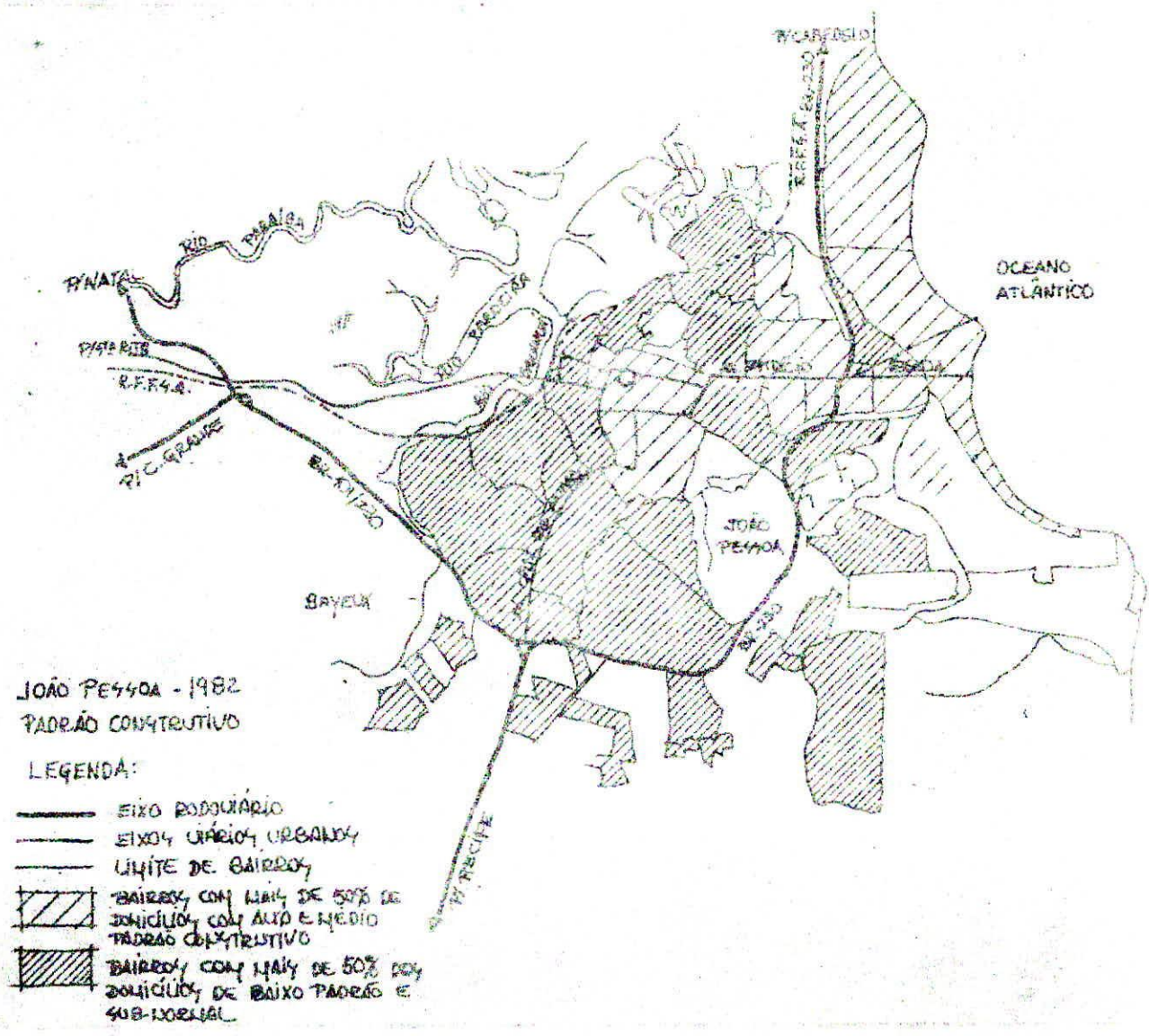
PADRÃO CONSTRUTIVO	Nº	%
Alto	3.529	4,69
Normal	19.551	25,56
Baixo	47.104	62,54
Sub normal	5.132	6,81
TOTAL	75.316	100,00

Fonte Primária: Cadastro Físico Imobiliário,
URBAN, 1982 .in: TADEI e
DUAYER, op. cit.

Tendo por base os setores cadastrais da Prefeitura foi possível realizar um esquema gráfico em planta que nos mostra, a grosso modo, qual o padrão domiciliar predominante em cada bairro no ano de 1982.

Como podemos observar, os bairros onde há uma predominância de domicílios considerados de alto padrão e padrão normal - ou seja, onde estes em conjunto representam mais de 50% dos domicílios do bairro - são os centrais (Centro, Jaguaribe e Tambiã), os localizados no entorno da orla marítima e os que estão próximos à

Av. Epitácio Pessoa (exceto "13 de Maio" e "Torre" (*)). Os bairros onde predominam os domicílios de padrão baixo e normal, por outro lado, são sobretudo aqueles localizados nas periferias, ao longo da linha do trem, nas áreas onde é significativa a parcela que apresenta topografia acidentada, mangues, etc. (como "Rangel", "Cristo", "Cruz das Armas" e "Mandacarú"), ou nas áreas de conjuntos, acompanhando a BR 230.



É certo que tomar como base apenas 2 categorias não nos permite visualizar as nuances da situação domiciliar de João Pessoa, cujo caráter mesclado ainda é muito presente na cidade. No entanto, essa visão mais geral nos fornece indicadores das caracte-

(*) Cabe dizer que o bairro da "Torre" apresenta pouco menos da metade dos seus domicílios na faixa considerada de padrão "alto e normal" (46,8%) e que a situação do bairro "13 de Maio" encontra-se provavelmente distorcida em função do próprio critério de divisão dos setores cadastrais tomado pela Prefeitura. Por esta divisão o bairro "13 de Maio" encontra-se no mesmo setor de "Mandacarú" que se caracteriza como um dos bairros mais pobres da cidade.

NÚSTICAS DE OCUPAÇÃO QUE OS BAIRROS TÊM A ASSUMIR, É DE SE SU-
 por, por exemplo, que aqueles bairros onde mais da metade dos domi-
 cÍlios se situa na faixa considerada de padrão "alto" ou "normal"
 tenderão a se definir mais rápida e claramente dentro dessa mesma
 faixa. Por outro lado, bairros como "Ilha do Bispo", "Distrito In-
 dustrial", "Rangel", "Cruz das Armas" e "Castelo Branco" que não che-
 gam a ter sequer 10% de domicÍlios nessa faixa, caso venham a so-
 frer mudanças nessa situação, tal processo tenderá certamente a
 ter um ritmo muito mais lento.

SITUAÇÃO DOMICILIAR EM JOÃO PESSOA POR BAIRRO - 1982

Nº DE ORDEM	BAIRROS (*)	PADRÃO ALTO E NORMAL (%)	PADRÃO BAIXO e SUB-NORMAL (%)
01	Centro	90,3	9,7
02	Tambaú/Manaíra/Bessa	79,8	20,2
03	Expedicionários/Tambauzinho	78,3	21,73
04	Ipês/B.Estados/Pedro Gondim	67,8	32,2
05	Cabo Branco/Altiplano	61,3	38,7
06	Jaguaribe	58,7	41,3
07	Torre	46,8	53,2
08	Varadouro	46,2	53,8
09	Jardim Luna/J.Agripino/Miramar	45,3	54,7
10	José Américo/Colibris/Mangabeira	38,0	62,0
11	Mandacaru/Jardim 13 de Maio	19,1	80,9
12	Cordão Encarnado	16,8	83,2
13	Roger/Tambiã	16,7	83,3
14	Cristo	13,7	86,3
15	Castelo Branco/Cid.Universitária	8,4	91,6
16	Cruz das Armas	5,6	94,4
17	Rangel	4,0	96,0
18	Dist. Industrial/Novais/Jardim Veneza	2,8	97,2
19	Ilha do Bispo	1,4	98,6
TOTAIS		30,25	69,75

FONTE: Cálculos feitos com base nos dados encontrados in
 TADEI e DUAYER, op. cit.

(*) Setores Cadastrais da Prefeitura

V. ESTRATÉGIA DE CONTENSÃO DOS CONFLITOS:
A POLÍTICA URBANA NAS FAVELAS

44

A discussão mais cuidadosa sobre a evolução da estrutura urbana de João Pessoa no período pós Governo Burity deverá ser elaborada na próxima etapa da pesquisa, uma vez que para tanto seria necessário reunir e sistematizar alguns dados básicos, tarefa que não foi possível realizar nesta etapa.

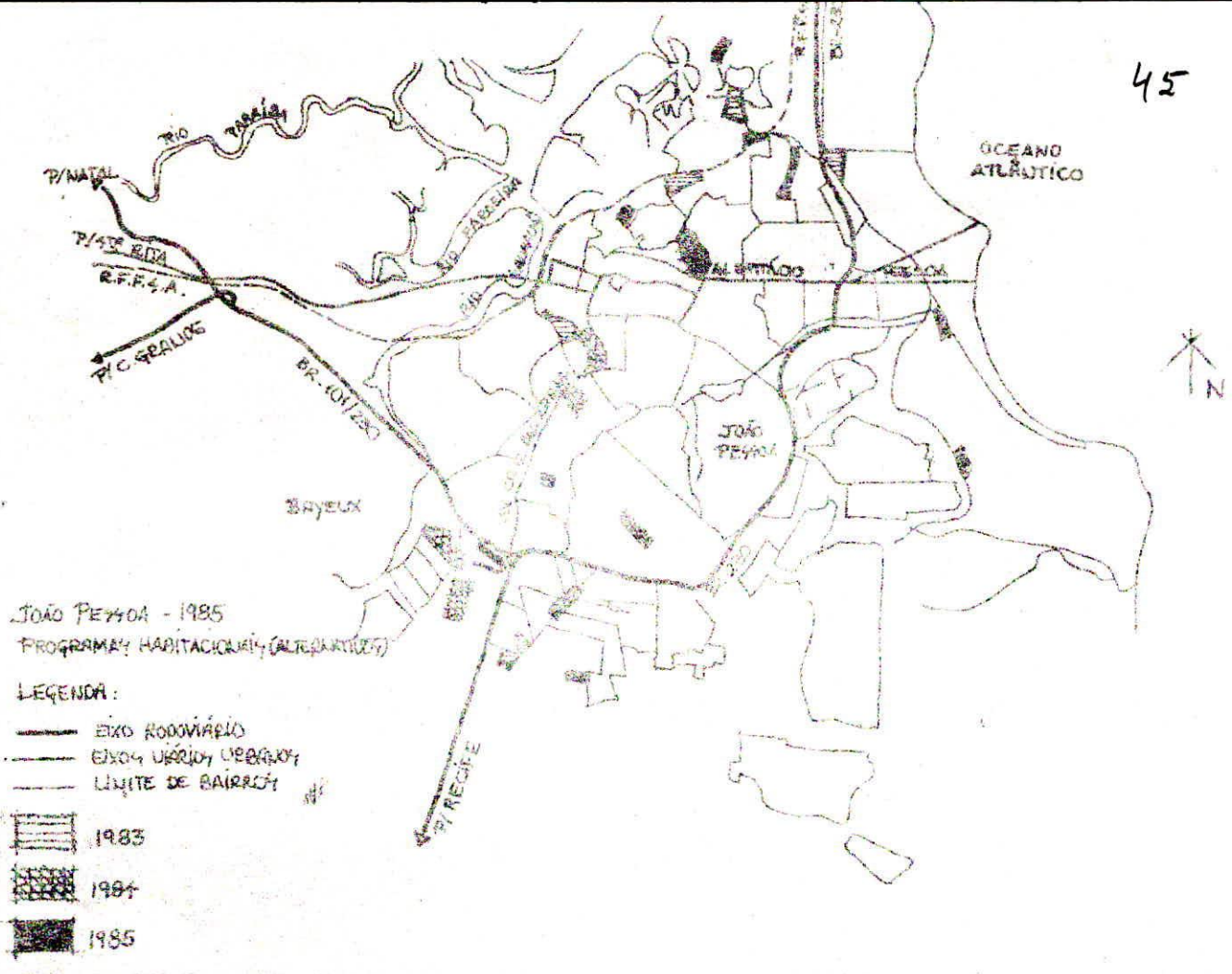
De todo modo, com base no levantamento até aqui realizado alguns aspectos desse período puderam ser observados.

De forma um tanto diversa da gestão anterior, o Governo que se instalou na esfera estadual em março de 1983, fez da aproximação com as organizações populares e da implementação de políticas sociais calcadas em pequenos empreendimentos um dos pilares da sua política.

Dentro dessa perspectiva foi criada a Fundação de Ação Social e Trabalho (FUNSAT), a qual sob a direção da 1ª Dama, passou a desenvolver uma série de ações na área habitacional em paralelo aos programas oficiais tradicionais: os chamados programas habitacionais alternativos. Estes programas se caracterizaram pela realização de melhorias nos bairros pobres com investimentos per capita muito modestos, utilizando materiais construtivos baratos (a taipa, por exemplo) e o mutirão como forma de trabalho, tendo como resultado habitações de padrão bastante precário.

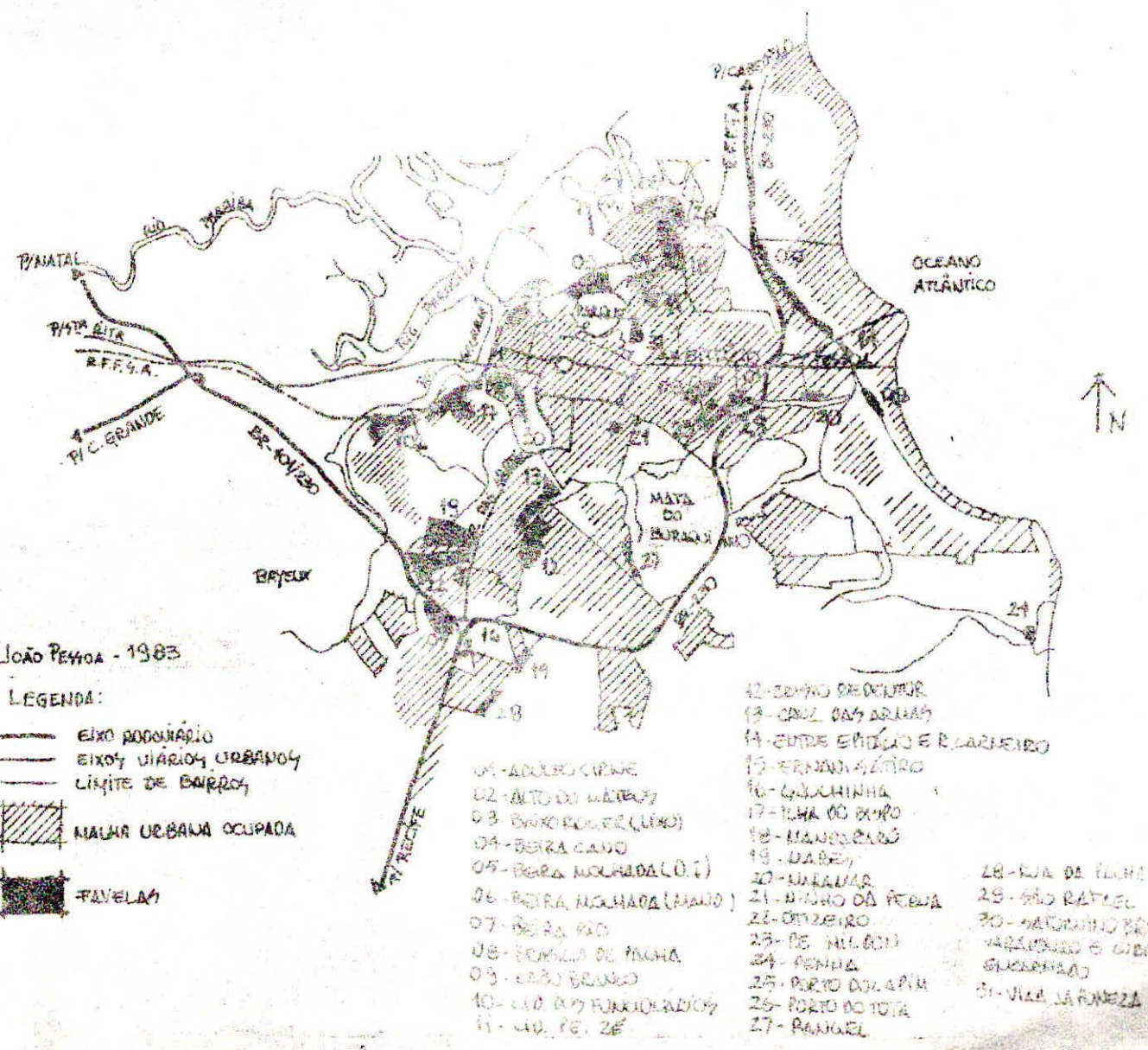
As áreas mais atingidas pelos programas, não coincidentemente, foram exatamente aquelas onde os conflitos com Estado se mostravam mais evidentes. Como será tratado mais profundamente na parte da pesquisa que trata do mapeamento dos conflitos nessa fase, em paralelo a implantação dos programas nessas áreas, desenvolvia-se uma série de gestões da FUNSAT no sentido de interferir nas organizações dos seus moradores.

A planta que se segue dá uma idéia da diversidade de áreas da cidade onde a FUNSAT atuou de 1983 a 1985. Como pode ser observado, essas áreas coincidem com as regiões de favela da cidade e, especialmente, com aquelas onde frequentemente eram verificados conflitos e litígios, como é o caso das Favelas "Beira-Rio", "Jardim Venezia", "Cabo Branco" e "Mandacarū".



JOÃO PEZOA - 1985
PROGRAMA HABITACIONAL (ALTERNATIVAS)

- LEGENDA:
- EIXO RODoviÁRIO
 - EIXOS VIÁRIOS URBANOS
 - LIMITE DE BAIRROS
 - ▨ 1983
 - ▩ 1984
 - 1985



JOÃO PEZOA - 1983

- LEGENDA:
- EIXO RODoviÁRIO
 - EIXOS VIÁRIOS URBANOS
 - LIMITE DE BAIRROS
 - ▨ ÁREA URBANA OCUPADA
 - FAVELAS

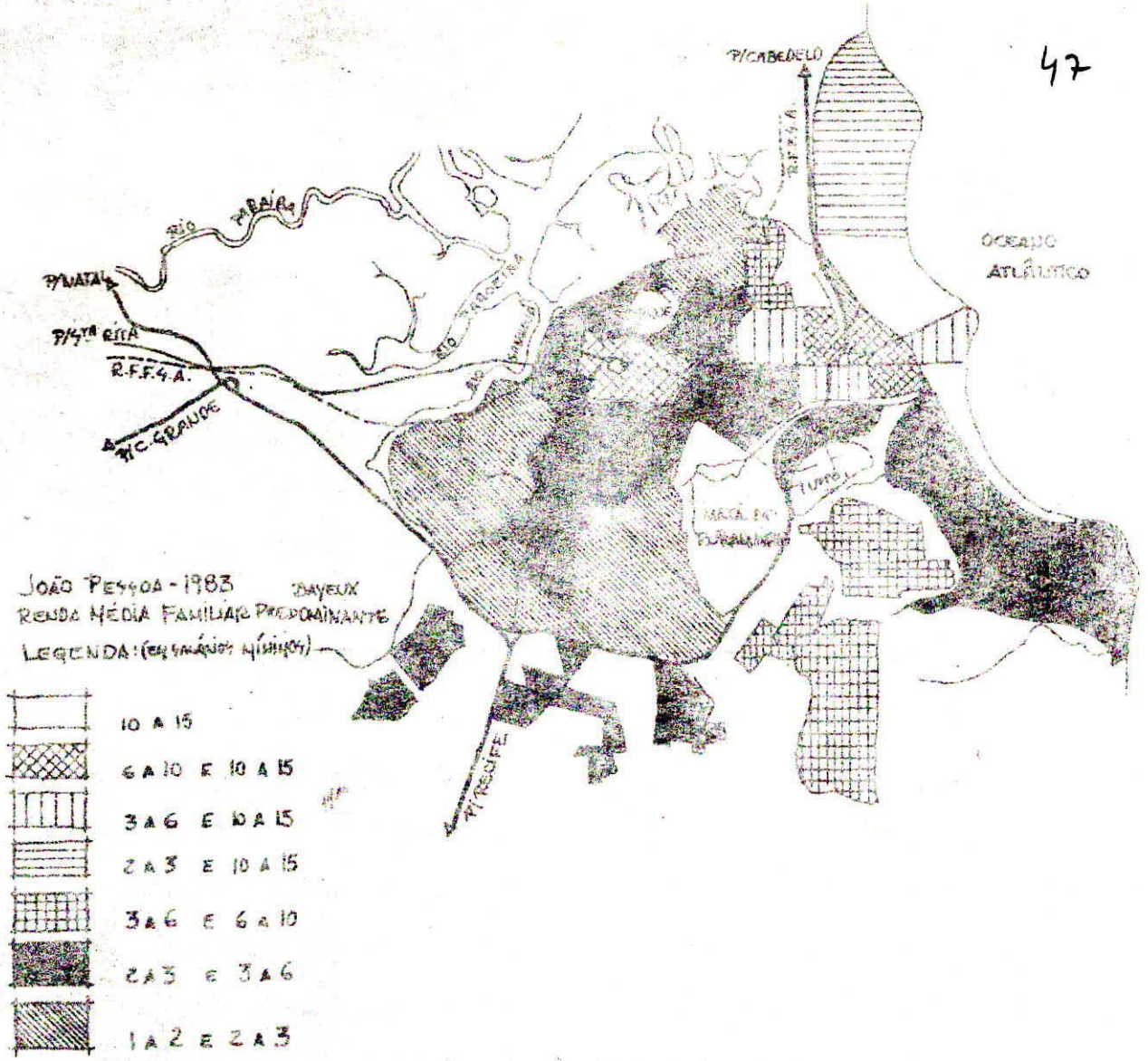
- 01 - ADUCCIENE
- 02 - ALTO DO MATEUS
- 03 - BAIXO ROGER (LINDO)
- 04 - BEIRA CANO
- 05 - BARRA MOLHADA (L.O.)
- 06 - BEIRA MOLHADA (MUNDO)
- 07 - BEIRA RIO
- 08 - BOMBA DE FACHA
- 09 - CABO BEAUSÉ
- 10 - CILÓ DAS FUNDADORAS
- 11 - CILÓ PE. 26
- 12 - CONTO DE OUTUBRO
- 13 - CUAZ DAS ARMAS
- 14 - ENTRE SERRÃO E BARRHEIRO
- 15 - ERMINIA GÓTIRO
- 16 - GUAICHINHA
- 17 - ILHA DO BURRO
- 18 - MANUSCARS
- 19 - UABEY
- 20 - MANGUEIRAS
- 21 - MANGUO DA FEDELA
- 22 - OTZEBIRO
- 23 - OS MILITÁRIOS
- 24 - PENHA
- 25 - PORTO DO LAPIM
- 26 - PORTO DO TOTA
- 27 - RAFAEL
- 28 - RUA DE FLORES
- 29 - SÃO RAFAEL
- 30 - SARDANHO BOMBARDEADO E CIDADE GUARANI
- 31 - VILA LA FINEZZA

Podemos dizer que o atendimento realizado na emergência de situações de fato é outra das características da gestão do então Governador Wilson Braga, o que associada a sua tendência de pulverizar ações em vários pontos "críticos" da cidade denota a sua perspectiva de ampliar a sua base de apoio e angariar dividendos políticos.

Este aspecto será retomado na próxima etapa da pesquisa quando pretendemos dispor de dados que nos permitam avaliar, mais concretamente os efeitos dos programas desenvolvidos pela FUNSAT, seja no plano político, seja no plano da produção e apropriação do espaço da cidade.

Na perspectiva de uma avaliação desse tipo, como também de buscar referências para uma visão mais precisa da forma de ocupação da cidade, elaboramos para o ano de 1983 alguns esquemas gráficos em planta que nos indicassem com mais nuances do que os anteriores como se configurava o espaço de João Pessoa segundo as possibilidades econômicas de seus ocupantes. Esquemas semelhantes a estes deverão ser construídos posteriormente com base nos dados do fim do Governo Wilson Braga (1986) de forma a possibilitar comparações.

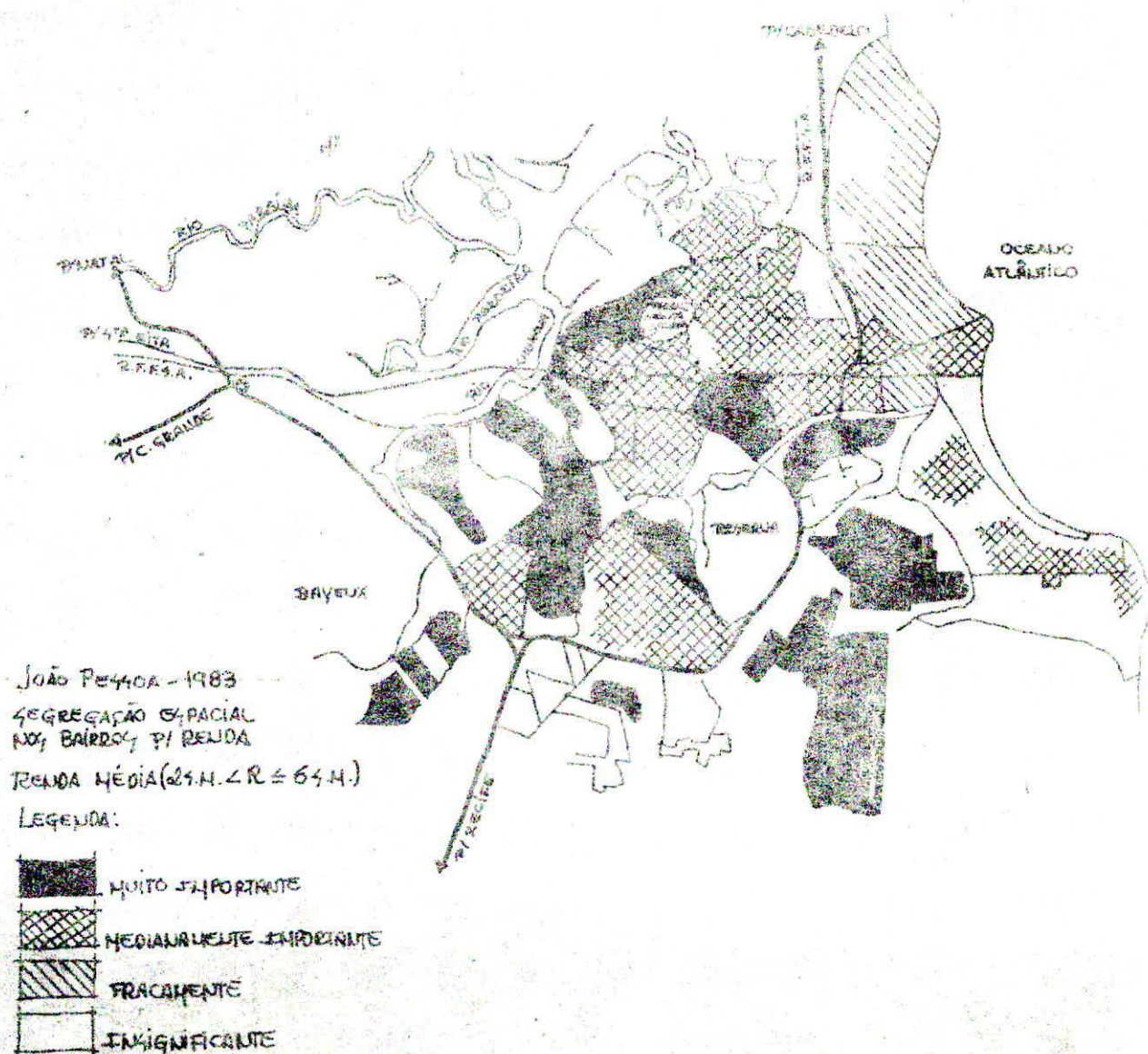
A planta que se segue nos mostra as faixas de renda predominantes em cada bairro, oferecendo indicadores tanto para detectar onde se dá ou não o fenômeno da convivência de diferentes faixas de renda disputando a primazia de ocupação de um mesmo bairro, quanto para avaliar os locais onde esta convivência se dá por faixas de renda próximas ou totalmente díspares.



Como pode ser observado, tomando o geral da cidade, em 1983, este esquema confirma o fato de que a distribuição de renda no espaço de João Pessoa ainda é bastante mesclado. No entanto, 10 dos 41 bairros da cidade aparecem já com definição clara. Por um lado, "Cabo Branco" e "Manaira", como bairros de renda bastante elevada e, por outro, "Alto do Mateus", "Ilha do Bispo", "Novais", "Cidade dos Funcionários I", "Cristo", "Rangel", "Mandacarú" e "João Agripino", como bairros de renda baixíssima.

Nos bairros de "Tambauzinho", dos "Estados", "Tambaú" e principalmente no "Bessa" se registrava o fenômeno de faixas de renda bastante díspares convivendo no mesmo espaço, fenômeno este que, pelo menos, nos dois últimos bairros vem tendendo a se alterar face a grande valorização de terreno e construções de imóveis de "luxo" que aí tem se registrado.

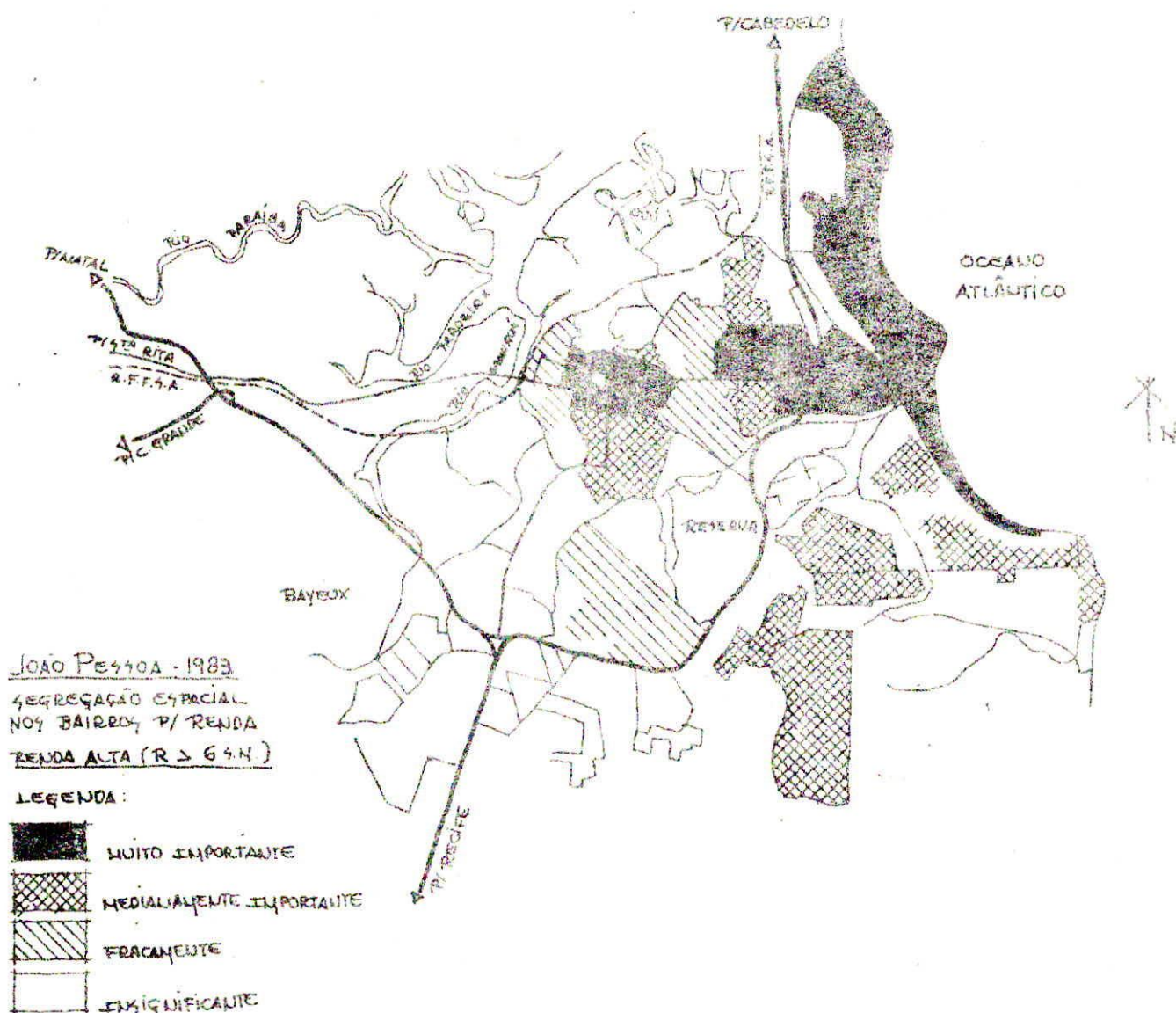
Com base nos mesmos dados utilizados para a construção da planta anterior mas com um método diverso desta, elaboramos mais três esquemas gráficos onde procuramos registrar como cada camada da população, de per si, se distribuiu nos diferentes bairros e qual o seu peso relativo em cada um desses. Tomando como referência o padrão médio de renda local, foi considerado que a camada da população de baixa renda esta na faixa de 0 a 2 S.M., a de renda média na faixa de 2 a 6 S.M. e a de renda alta na faixa acima de 6 S.M. A situação de importância de cada uma dessas faixas de renda na cidade corresponde a cada um dos esquemas gráficos que se seguem.



O primeiro deles nos possibilitou perceber, por exemplo, que em 1983, a camada da população que se situava na faixa média do quadro de composição de renda local se distribuía com um peso

razoável ou grande em quase todo o território da cidade, sendo sobretudo periféricas as áreas onde sua importância relativa se mostrava mais acentuada. Isso pode ser um indicador de que a camada média da população de João Pessoa, embora ainda mantenha uma razoável presença na área central e na sua ligação com a praia, tem tido a perder espaço nas áreas mais bem servidas e a migrar para as periferias. Caso existam dados disponíveis para o ano de 1986 será interessante avaliar se essa tendência tem se confirmado.

Por outro lado, sua pouca ou nenhuma expressividade nos bairros mais novos da orla marítima revela que essa região se definiu, já na origem de sua ocupação como proibitiva, inclusive, a essa faixa da população.



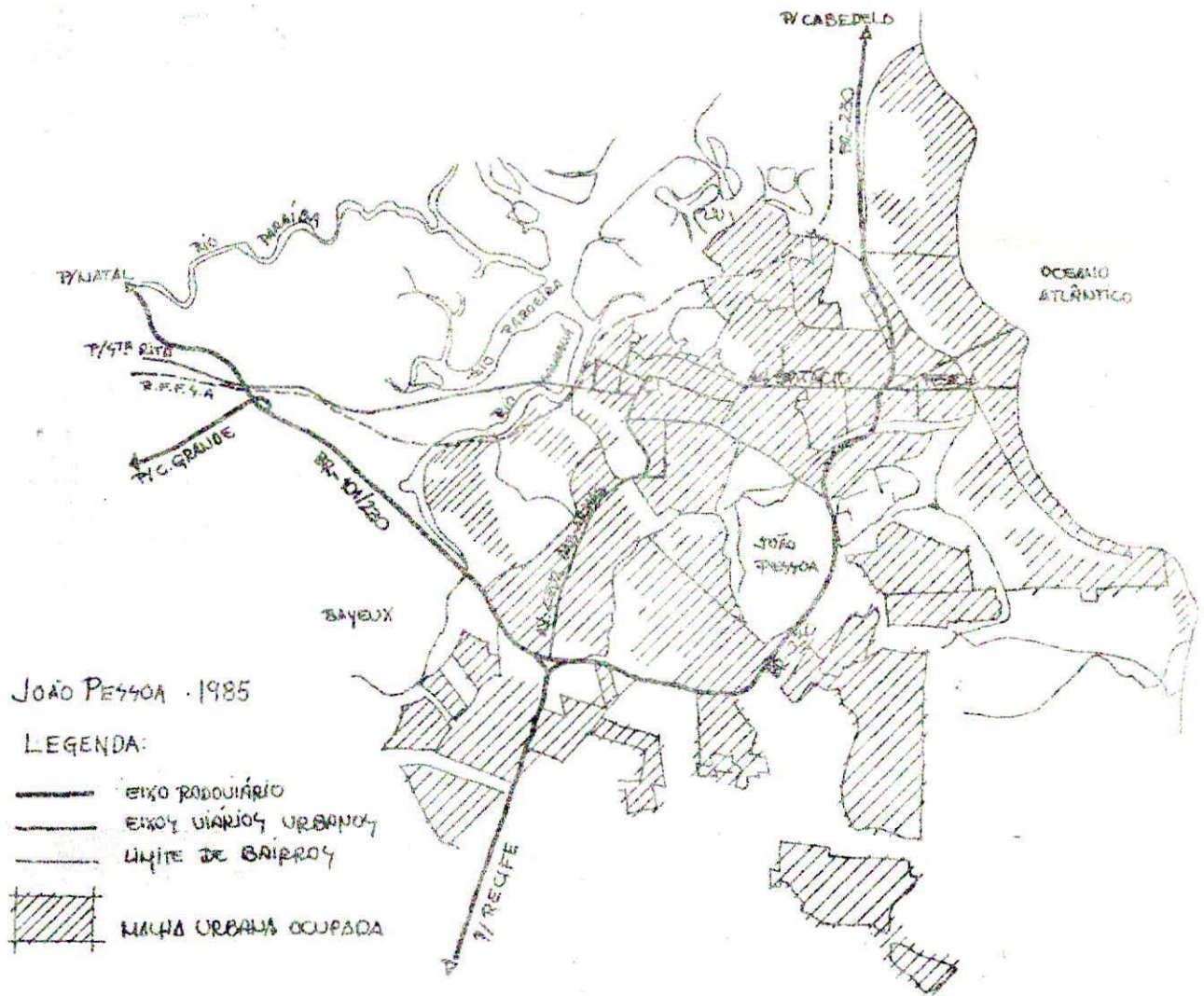
O segundo esquema gráfico confirma, de certo modo, a forte presença da camada de renda alta na área central, na sua ligação com praia e na própria orla marítima. Nos traz, no entanto, um

Para finalizar cabe dizer ainda que a significativa expansão que o território urbano de João Pessoa experimentou nos últimos anos e a forma como a cidade se estruturou espacialmente ao longo deste processo geraram uma série de vazios no interior de sua malha urbana.

Embora não dispondo de dados gerais sobre o índice de áreas intersticiais vagas em relação àquelas passíveis de ocupação, é visível a existência de um grande número de terrenos e mesmo regiões inteiras ainda desocupadas. Na região de "Tambaú" e "Maíra" sobre a qual foi realizada uma pesquisa em 1983^(*), verificou-se que, apenas ocupando os lotes vazios até então existentes e sem deixar de levar em consideração as restrições impostas pela Constituição do Estado e pelo Código de Urbanismo^(**), aqueles bairros teriam a sua população duplicada. Por outro lado, observando a planta que se segue vemos que, a sudeste, na região onde foram implantados os novos conjuntos, ficaram preservadas entre eles extensas áreas desocupadas além dos vazios deixados no interstício que se formou entre esta região e a orla marítima.

(*) CAMBOIM, Alda-Fran Lucena e outros. "A Ocupação da Orla Marítima" - tese de graduação submetida ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPb, João Pessoa, dezembro de 1983.

(**) Ambos são bastante restritivos quanto a ocupações verticais na orla marítima, o que inclusive tem sido motivo de grande polêmica na cidade face às pressões das construtoras.



Esta forma de configuração da malha urbana, como se sabe, traz como consequência a elevação do patamar de valorização do solo, o que se repercute numa série de ônus sociais como, por um lado, o aumento dos gastos públicos com a implantação de serviços de transporte e infraestrutura básica, e, por outro, a aceleração no processo de favelização e a geração de uma total instabilidade de uma grande parcela da população em relação às possibilidades de permanência nos seus locais de moradia.

Obviamente que todo esse processo não se dá em abstrato, mas se realiza concretamente segundo uma determinada relação de sujeitos, interesses e forças econômicas, sociais e políticas em jogo, aspecto este que merecerá na próxima etapa da pesquisa uma atenção mais criteriosa.

ANEXO 2

EVOLUÇÃO DAS REDES DE INFRAESTRUTURA URBANA BÁSICA DE JOÃO PESSOA
1960 - 1980

ILUMINAÇÃO ELÉTRICA - JOÃO PESSOA

ANO	TOTAL DOMICÍLIOS	REDE GERAL OU RAO		SEM DECLARAR	
		Nº	%	Nº	%
1960	28.956	18.421	63,62	10.535	36,38
1970	38.663	30.407	78,65	8.256	21,35
1980	64.647	57.767	89,35	6.880	10,65

ABASTECIMENTO DE ÁGUA - JOÃO PESSOA

ANO	TOTAL DOMICÍLIOS	REDE GERAL		POCO		OUTRO		SD	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1960	28.956	9.501	32,82	4.350	15,00	-	-	14.917	51,48
1970	38.663	21.774	56,32	3.386	8,76	-	-	13.503	34,92
1980	64.647	55.934	86,52	3.702	5,73	4.916	7,60	95	0,15

INSTALAÇÃO SANITÁRIA - JOÃO PESSOA

ANO	TOTAL DOMI- CÍLIOS	REDE GERAL		FOSSA SÉPTICA		F. R.		N.T.		S.D.		OUTRO	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1960	28.956	5.032	18,41	3.834	13,24	10.275	35,50	-	-	7.688	26,55	1.827	6,30
1970	38.662	5.235	13,55	9.648	24,95	15.805	43,46	-	-	6.171	15,96	906	2,08
1980	64.647	22.274	34,45	21.756	33,65	12.627	19,53	5.767	8,92	1.356	2,11	867	1,34

FONTE: Cálculos feitos com base nos Censos Demográficos de
1960, 1970 e 1980.

ANEXO 3

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE DOMICÍLIOS EM JOÃO PESSOA - 1960-1980

ANO	NÚMERO DE DOMICÍLIOS	INCREMENTO DOS DOMICÍLIOS		CONJUNTOS HABITACIONAIS				Nº DE FINANCIAMENTOS ISOLADOS	UNIDADES DE CONJUNTOS + FINANCIAMENTOS ISOLADOS		
		ABSOLUTO	%	Nº DE CONJUNTOS	Nº DE UNIDADES	% DA CIDADE	% DO INCREMENTO		Nº	% DA CIDADE	% DO INCREMENTO
1960	28.956	-	-	10	694	2,4	-	-	694	2,46	-
1970	38.663	9.707	33,5	10	2.490	6,4	25,7	328	2.818	7,3	29,0
1980	64.647	25.984	67,2	15	7.140	11,0	27,5	3.355	10.495	16,2	40,4

FONTE: Cálculos feitos com base nos dados do IBGE e em TADEI e DUAYER, op. cit.

UNIDADES HABITACIONAIS DE CONJUNTO

POR PERÍODO - 1968 a 1983

PERÍODOS	NÚMERO DE UNIDADES	NÚMERO DE CONJUNTOS	MÉDIA DE UNIDADE P/CONJUNTO	INCREMENTO DOS CONJUNTOS	%
1968/69	2.333	06	390	-	
1970/74	2.266	04	566,5		
1975/79	4.874	11	443		
1980/83	8.492	12	707,7		
TOTAIS	17.965	33	544,4		

EVOLUÇÃO DOS FINANCIAMENTOS ISOLADOS DO SFH
EM JOÃO PESSOA - 1966/83

PERÍODO	NÚMERO DE FINANCIAMENTOS	INCREMENTO ABSOLUTO	%
1966/69	328	-	
1970/74	1.272	944	287,8
1975/79	2.083	811	63,8
1980/83	3.664	1.081	51,9
TOTAL	6.347	1.836	

FONTE: Cálculos feitos com base em TADEI e DUAYER, op. cit.

FONTES DE CONSULTA

- MAIA, Alexandre Mariz e outros. Evolução do Uso Residencial em João Pessoa. Trabalho de Graduação submetido ao CAU da UFPb, 1984.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Código de Urbanismo. João Pessoa, 1976.
- SOUZA, Idamiran Batista de e outros. Estudo de Localização dos Conjuntos Habitacionais em João Pessoa. Trabalho de Graduação submetido ao CAU da UFPb, 1985.
- FIPLAN. Populações de Baixa Renda. Origem e Aspirações. Coordenação de Estudos e Pesquisas. João Pessoa, 1985.
- CPM/Aglomerado Urbano de João Pessoa. A Região Polarizada e o Aglomerado Urbano, Demografia, Análise da População Economicamente Ativa. Volume I. João Pessoa, 1984.
- CPM/Aglomerado Urbano de João Pessoa. Infraestrutura Urbana. Volume III, Tomo II. João Pessoa, 1984.
- FERRAZ, Sônia Tadei e DUAYER, Juarez. Pesquisa. Produção e Consumo da Habitação e o Mercado Imobiliário de João Pessoa. Departamento de Arquitetura da UFPb, 1985.
- LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. O BNH e a Nova Forma do Estado no Brasil Pós-64. Dissertação de Mestrado submetida ao MCS da UFPb, 1985.
- ANDRADE, Kátia M. Santos e outros. Uso do Solo em João Pessoa. Trabalho de Graduação submetido ao CAU da UFPb, julho 1982.
- COSTA FILHO, Aluizio. A Renda do Solo e a Habitação multifamiliar. Trabalho de Graduação submetido ao CAU da UFPb, julho 1982.

PESQUISA MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS E ESTADO NO NORDESTE:
A UNIDADE URBANA DE JOÃO PESSOA

EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS URBANAS DO NORDESTE
ELEMENTOS INDICATIVOS PARA ESTUDOS COMPARADOS

Equipe de Pesquisa
Redação: Ana Maria Quiroga

NDLNR-MCS/DTIC - Apoio: INEP-CNPq
João Pessoa

CAMPOS, Aíja-Fran Lessa e outros. "A Ocupação da Orla Marítima"
- Tese de Graduação submetida ao Curso de Arquitetura e Urbanis-
mo da UFPA, São Paulo, dezembro de 1981.

relator

EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS URBANAS DO NORDESTE:
ELEMENTOS INDICATIVOS PARA ESTUDOS COMPARADOS

Este sub-projeto, em fase inicial de desenvolvimento, visa levantar os traços comuns e aqueles que imprimem singularidade às configurações urbanas das capitais dos estados do Nordeste, tendo em vista indicar aspectos que possam auxiliar na definição de temáticas de aprofundamento para teses e pesquisas voltados para estudos comparados. Nesse sentido, com base nos relatórios apresentados pelas diferentes equipes que integram a pesquisa "Movimentos Sociais Urbanos e Estado no Nordeste" foram destacados como pontos de análise:

a) Todas as unidades urbanas pesquisadas apresentam um crescimento modesto em suas origens, com aceleração pós 50, e alguns casos, e pós 70, na grande maioria dos outros.

As grandes metrópoles cresceram em função de suas funções estarem ligadas às necessidades das economias nacionais (Recife, Salvador), ou regionais (Fortaleza), tendo sido destacado como exceção, entre as cidades médias, o caso de Natal, com crescimento ligado às necessidades decorrentes estratégias militares de pós-guerra.

b) De qualquer forma, dois grandes elementos foram decisivos ao crescimento das cidades nordestinas:

- Implementação de projetos industriais pós-Sudene, principalmente nas três grandes metrópoles.

- O BNH, que financiou profundamente todas elas, inclusive, e principalmente, as de porte médio.

c) Foram destacadas ainda duas fatores intervenientes nas evoluções urbanas: o crescimento e a expansão do capital e as políticas agrícolas, reconstrução do campo rural e pela ampliação do sistema de rodovias.

d) Com exceção de Recife e Salvador que sofreram processos de renovação urbana já na década de 40-50, as demais cidades tiveram tais processos desencadeados na década de 70, com a realização de obras de infra-estrutura, que implicavam profundas mudanças e remodelações de malha viária e nas estruturas urbanas das capitais, todas elas financiadas pelo Governo Federal, intermediado pelo BNH.

e) Tais obras e o processo de especulação imobiliária por elas desencadeado, levaram ao aparecimento de uma ocupação espacial segregada. Em diferentes estágios, tal processo se patenteou nas diversas capitais nordestinas. Assis, Salvador, Fortaleza, João Pessoa e Natal vivem atualmente segregações radicais,

principalmente nos bairros de ocupação mais recente, sendo que o processo se inicia em cidades como Terezina, Aracaju e Maceió.

Outro fenômeno presente nas cidades analisadas é o que se refere à decadência/renovação das zonas centrais da cidade. Salvador, Recife e Fortaleza são exemplos nítidos desse processo.

f) Ainda com relação à ocupação urbana, aparece um fenômeno mais recente (já na década de 80) a criação de subcentros urbanos comerciais (Fortaleza e Salvador), em muitos dos casos com a conotação de um terciário modernizado localizado em bairros anteriormente residenciais ou em novas áreas.

g) No que se refere a ocupação das praias, com exceção dos casos de Recife e Salvador, que têm parte de suas praias já ocupadas anteriormente para fins residenciais, as cidades litorâneas sofreram o "Boom" da ocupação na década de 80. Assim, no caso das cidades como Salvador e Recife foi alargada a ocupação inicial através da extensão a outras praias ao longo do litoral do município sede ou de municípios limítrofes (Recife). Para as demais cidades (Fortaleza, Natal, Aracaju, Maceió e João Pessoa), as praias passaram a ser ocupadas sobretudo a partir da década de 60, tendo uma tendência verticalizada e modernizada em sua ocupação, à exceção de João Pessoa, face às restrições imposta pela legislação urbana. Complementa a característica da ocupação das praias, a presença marcante do Setor de Serviços, principalmente no

que se refere às sedes hoteleiras que aí têm se concentrado.

h) A ocupação das praias, principalmente nas cidades onde tal fenômeno se deu mais recentemente e de forma intensiva, tem sido acompanhada por medidas e movimentos de defesa ambiental, como foi o caso de Natal, Macaé e João Pessoa.

i) Outro elemento que se configura como denominador comum de ocupação de todas as cidades nordestinas, é a instalação de Conjuntos Habitacionais financiados pelo BNH e seus agentes financeiros. Com um peso de importância sempre significativo em relação ao porte das cidades, os conjuntos habitacionais:

- Direcionaram a expansão das cidades
- Configuraram e/ou radicalizaram processos de segregação espacial
- Marcaram o processo de periferização urbana.

j) é importante ressaltar que a periferização está presente em todas as unidades urbanas, sendo que quanto a este aspecto podem ser destacados dois processos recorrentes: por um lado, uma periferização, tipicamente interna, através da ocupação de novas áreas no interior dos municípios sede, tal como ocorre em Macaé, Aracaju, Teresina e João Pessoa. Por outro lado, uma periferização externa, marcada pela ocupação dos municípios vizinhos. Este, como fenômeno mais recente (década de 80), vem

caracterizando cidades, como João Pessoa e Fortaleza, cujas conurbações de região metropolitana têm se configurado prioritariamente (além que não exclusivamente) como regiões dormitórias, onde é confinada a força de trabalho ocupada na capital. Por outro lado, nas cidades como Salvador, Recife e, de certa forma, Natal (com a ocupação de Parangaricutuba), os municípios da região metropolitana têm se configurado como sub-centros industriais e de serviços.

ii) Outra presença recorrente nos centros urbanos nordestinos analisados são os assentamentos favelados, cuja gênese e evolução têm datas e naturezas distintas em cada uma delas. Com presença extremamente antiga, como no caso de Recife e Salvador, remontando à década de 50, como no caso de Fortaleza, se estruturando entre a segunda metade da década de 60 e início dos anos 70 (além que tomando maior vulto na década de 80), como nas demais cidades, as favelas são a segunda forma de ocupação mais generalizada das populações de menor renda dos municípios-sede.

Acabando a população mais à base da pirâmide social as favelas, juntamente com os conjuntos habitacionais de baixa renda (esses abrigando uma faixa já superior em relação à anterior), configuram quase que as duas únicas formas da população de baixa renda habitar nas capitais.

a) Com relação às economias urbanas, grosso modo,

aparecem como dados absolutamente comuns às diferentes capitais:

- Uma terciarização generalizada, com um grande peso do emprego no setor público.
- Um chamado "setor informal" extremamente visível, principalmente no que se refere ao comércio.
- Um turismo, como atividade que, em diferentes níveis, de acordo com as diversas cidades, nucleia significativa parcela do emprego urbano.

n) Finalmente, destaca-se a presença, em várias unidades urbanas, de grandes projetos econômicos, como o caso da Petrobrás (Natal e Aracaju) Polo-Petroquímico (Salvador) Galgema (Maceió). Essas entidades têm dado aos contextos urbanos onde são instalados uma dinâmica distinta, com o aparecimento de bairros de alto padrão habitacional (em contraste com outros praticamente sem alternativas de vida) e a instalação de um terciário (serviços e comércio) modernizado. Nesse sentido, observa-se uma correlação entre a existência dos chamados "Condomínios Fechados" e a presença desses tipos de "economias de enclave". Assim, os "condomínios fechados" passam a se constituir um moderno padrão habitacional para as cidades onde tais projetos econômicos têm engendrado um segmento de empresas e qualificações técnico-profissionais contrastivo com o mais generalizado nas cidades.