



*Universidade Federal da Paraíba*  
*Centro de Tecnologia*  
**Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana**  
**- MESTRADO-**

**METAMORFOSE DOS CENTROS URBANOS:**

Uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB  
**1970-2006**

*Por*

*Paulo Augusto Falconi de Andrade*

*Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal da Paraíba para  
obtenção do Grau de Mestre.*

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.



*Universidade Federal da Paraíba*  
*Centro de Tecnologia*  
**Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana**  
**- MESTRADO-**

**METAMORFOSE DOS CENTROS URBANOS:**

Uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB  
**1970-2006**

Dissertação submetida ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal da Paraíba como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre.

**Candidato: Paulo Augusto Falconi de Andrade**

**Orientador: Prof. Dr. Edson Leite Ribeiro**

A 553 m

Andrade, Paulo Augusto Falconi de.

Metamorfose dos centros urbanos: uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970- 2006 / Paulo Augusto Falconi de Andrade. – João Pessoa, 2007. 150 p.

Orientador: Edson Leite Ribeiro.

Dissertação (Mestrado). UFPB / CT

1. Urbanismo 2. Planejamento urbano 3. Revitalização de centros urbanos 4. Uso do Solo 5. Expansão urbana 6. Centro (João Pessoa, PB).

UFPB / BC

CDU: 911.375.5(043)

**“METAMORFOSE DOS CENTROS URBANOS: UMA ANÁLISE DAS  
TRANSFORMAÇÕES NA CENTRALIDADE DE JOÃO PESSOA - PB/ 1970-2006”**

**Por**

**Paulo Augusto Falconi de Andrade**

**Dissertação aprovada em 29 de março de 2007**

**Período Letivo: 2007.1**



**Prof. Dr. EDSON LEITE RIBEIRO - UFPB**  
Orientador



**Prof. Dr. EDUARDO RODRIGUES VIANA DE LIMA - UFPB**  
Examinador Interno



**Prof. Dr. PEDRO ANTÔNIO DE LIMA SANTOS - UFRN**  
Examinador Externo

**João Pessoa-PB  
2007**

A Deus, que sempre me ajudou a superar as barreiras da vida.

Aos meus pais, Ana Maria Cantalice Falconi de Andrade e Paulo Bezerra de Andrade.

A meu irmão Francisco Eduardo Falconi de Andrade

## **Agradecimentos**

Não posso deixar de expor aqui minhas considerações pelas pessoas que contribuíram para que este trabalho ficasse pronto. A elaboração deste trabalho representa uma trajetória vencida a custo de inúmeros obstáculos pelos quais passei. É através dos meus familiares e dos verdadeiros amigos que encontrei a direção certa para a conclusão desta etapa.

Primeiramente agradeço a minha família, fonte de afago e renovação de forças.

Ao meu irmão Francisco Eduardo Falconi de Andrade, por sua garra e determinação que me contagiam.

Ao professor Edson Leite Ribeiro, pela orientação, pelo exemplo de pessoa, e por todas as lições que aprendi com ele na arquitetura e urbanismo, desde a graduação.

Sou particularmente grato às informações, ao auxílio e à crítica que obtive dos seguintes professores: Alberto José de Sousa, Amaro Muniz Castro, Breno M. Grisi, Celso A. G. Santos, Eduardo Rodrigues V. de Lima, Francisco de Assis G. da Silva, Gilson B. Athayde Júnior, Gustavo B. Lima, José Augusto R. da Silveira, Marco Antônio Suassuna, Nelci Tinem e Pedro Antônio de Lima Santos.

Agradeço minha namorada, Karla Helena Lima, pela sua compreensão, companheirismo e pelo incentivo nas horas que mais precisei.

Aos colegas do mestrado. Muitos se tornaram grandes amigos, como foi o caso de Leonardo Pereira, Márcio Cordeiro, Mariana Lima, Mário Lyra, Narciso Amaral, Paulo Sérgio Carvalho, Valeide Vieira e Yves de Sousa. Deles aprendi a compartilhar as conquistas e o conhecimento.

À coordenação do Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana, pelo apoio durante a pesquisa.

Ao padrinho Halley de Lucena Mello e aos amigos Gustavo de Meneses e Iraci de Meneses, que sempre acreditaram em mim. A Pollyana Tavares, pela colaboração na etapa final deste trabalho.

A todos aqueles que, conscientemente ou inconscientemente, incentivaram e contribuíram para a realização deste trabalho.

João Pessoa, Março de 2007

*“Então perguntei: Será que a firme convicção de que uma coisa é de determinada maneira faz com que ela realmente assim o seja?*

*Ele respondeu: É o que acreditam todos os Poetas, & em tempos de imaginação essa firme convicção removeu montanhas; não são muitos, porém, os capazes de convicções firmes a respeito de alguma coisa”*

*William Blake  
The Marriage of heaven and hell (c.1790 -1793)*



## RESUMO

O objetivo principal deste trabalho é investigar as implicações do processo de metamorfose na centralidade urbana de João Pessoa, sob a ótica dos usos e atividades centrais, no período que se inicia na década de 1970 e que se estende até os dias atuais. O âmbito espacial sobre o qual recai o foco do presente trabalho é a área central da cidade de João Pessoa. No entanto, é importante destacar que se farão referências a outros setores da cidade, os quais, nas últimas décadas, transformaram-se em novos redutos de centralidade. O recorte temporal, por sua vez, segue as transformações ocorridas de 1970 aos dias atuais, pois, a partir daquela década, ocorreram profundas transformações advindas dos paradigmas pós-modernos. Trata-se de uma fase de mudanças na estrutura intra-urbana de nossas cidades, onde um comércio seletivo e novos modos de vida surgem, influenciados pelos anseios das classes privilegiadas no contexto da sociedade de consumo. A metodologia utilizada compreende não apenas o levantamento bibliográfico, cuja importância se revela na construção da base teórica deste trabalho, mas também a análise do fenômeno das mudanças de centralidade, utilizando-se dados e indicadores fornecidos por instituições e pelo Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado, da UFPB. Na cidade de João Pessoa, o centro principal expandiu-se, de forma predominante, na mesma direção da Avenida Epitácio Pessoa, seguindo o deslocamento das camadas de alta renda para a zona litorânea da cidade. Os resultados permitem concluir que o centro principal da cidade de João Pessoa possui uma decadência física em inúmeros imóveis e uma diminuição na dinâmica imobiliária em relação aos “novos centros” da cidade. Contudo, do ponto de vista de atividades comerciais, de prestação de serviço e outras imprescindíveis para o processo de vitalidade da área, o centro tradicional da cidade de João Pessoa continua a produzir economia, sendo dotado do maior número de atividades licenciadas e de uma expressiva circulação monetária. Portanto, sua vitalidade e centralidade urbanas, que se expressam em uma diversidade de atividades de grande interesse sócio-econômico são, até o presente momento, bastante evidentes.

**Palavras chave:** urbanismo, planejamento urbano, revitalização de centros urbanos, uso do solo, expansão urbana, centro (João Pessoa, PB).

**METAMORPHOSIS OF URBAN CENTRES: AN ANALYSIS OF  
TRANSFORMATIONS IN THE CENTRALITY OF JOÃO PESSOA, PARAÍBA  
STATE, BETWEEN THE YEARS 1970 – 2006**

**ABSTRACT**

It was aimed in the present work to investigate the implications of the metamorphosis process in the urban centrality of João Pessoa, capital of Paraíba state, under the point of view of central uses and activities, starting in the 1970s up to present days. In the spatial ambit on which the present work focuses is a central area in João Pessoa. However, it is important to emphasize that references to other sectors of the city will be made, which have become in the last decades new places of the centrality process. The temporal picture, for its turn, follows the transformations that occurred from 1970 to present days, because since those times deep transformations were generated by post-modern paradigms. In fact it is a phase of changes in the intra-urban structure of our cities, where selective shopping activities and new way of life emerged under the influences of privileged social classes' anxiety in the context of consumerist society. The methodology used here included not only the bibliographical survey performed, whose importance is revealed by the theoretical basis constructed in the present work, but also the analysis of the phenomenon of changes in the centrality, where data and indicators were provided by the 'Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado' (Laboratory of Urban and Built Structures Environment) of the Federal University of Paraíba. The main town centre of João Pessoa sprawled predominantly towards the littoral zone along the Avenida Epitácio Pessoa and its surroundings, following the moving tendencies of high profit people. The results obtained here showed that the main town centre of João Pessoa has deteriorated physically with respect to many buildings, and the estate housing dynamics have decreased in relation to 'new town centres' in the city of João Pessoa. However, under the point of view of commercial activities and services available, besides other vital activities for the living process in the area, the traditional town centre of João Pessoa continues to generate profits for the local economy, having the greatest number of licensed activities and a quite expressive amount of money in circulation. Thus, the vitality and urban centrality of João Pessoa town centre, reflected by the great diversity of activities of socio-economical interest is presently clearly evident.

**Key words:** urbanism, urban planning, revitalization of urban centre, land use, urban sprawl, town centre

## LISTA DE FIGURAS

Figura 0.1 – Mapa de João Pessoa mostrando núcleo central e núcleo litorâneo.....	17
Figura 1.1 – Modelo de desenvolvimento da cidade proposto por Burgess.....	25
Figura 1.2 – Modelo de desenvolvimento proposto por Hoyt.....	28
Figura 1.3 – Estrutura espacial de metrópoles brasileiras segundo Hoyt.....	29
Figura 1.4 – Modelo de desenvolvimento urbano por núcleos múltiplos.....	30
Figura 1.5 – Hierarquia das localidades centrais segundo Christaller.....	32
Figura 1.6 – Gráfico elaborado por René Mayer.....	35
Figura 1.7 - Surgimento de um centro urbano.....	40
Figura 3.1 – <i>Inner Harbor</i> , Baltimore.....	64
Figura 3.2 – Mapa da região das <i>Docklands</i> de Londres.....	65
Figura 3.3 – Antigos galpões na margem do rio, após novos usos.....	66
Figura 3.4 – Edifícios requalificados, ao longo do Rio Tamisa.....	66
Figura 3.5 – O Centro <i>Pompidou</i> , em Paris (1971-1977).....	67
Figura 3.6 – Aspectos da intervenção no Porto <i>Moll De La Fusta</i> .....	69
Figura 3.7 – Porto Madero, em Buenos Aires (1998).....	70
Figura 3.8 – Projeto Corredor Cultural, Rio de Janeiro.....	73
Figura 3.9 – Implantação do edifício Centro Cultural Dragão do Mar.....	74
Figura 3.10 – Intervenção na área do centro histórico de Belém.....	75
Figura 3.11 – Perspectiva do projeto para o Mercado Municipal de Aracaju.....	76
Figura 3.12 – Centro Histórico e o Projeto Monumenta, em Porto Alegre.....	77
Figura 3.13 – Vista aérea do Bairro de Recife.....	80
Figura 3.14 – O Projeto Urbanístico Recife-Olinda.....	81
Figura 3.15 – Plano Reconstruir o Centro, São Paulo.....	85
Figura 4.1 – Vista aérea da Avenida Eptácio Pessoa, 1950.....	87
Figura 4.2 – Viaduto Damásio França.....	92
Figura 4.3 – Viaduto Dorgival Terceiro Neto.....	92
Figura 4.4 – Setores de Círculo aplicado à cidade de João Pessoa.....	93
Figura 4.5 – Evolução do crescimento urbano da cidade de João Pessoa.....	94
Figura 4.6 – Aspectos da Rua Maciel Pinheiro.....	96
Figura 4.7 – Rua Maciel Pinheiro e a predominância dos usos comerciais.....	96
Figura 4.8 – Imóvel em estado de ruína, na Avenida João Suassuna.....	97

Figura 4.9 – Edifício de interesse histórico, na Rua da Areia.....	97
Figura 4.10 – Praça Álvaro Machado, em meados da década de 1980.....	99
Figura 4.11 – Praça Antenor Navarro, na década de 1990.....	99
Figura 4.12 – Paraíba Palace Hotel.....	100
Figura 4.13 – Antigo edifício do IPASE.....	100
Figura 4.14 – Revitalização do antigo Porto do Capim e Varadouro.....	105
Figura 5.1 – Mapa dos usos na área central de João Pessoa.....	117
Figura 5.2 – Trecho da Avenida Maciel Pinheiro.....	119
Figura 5.3 – Avaliações das qualidades positivas do Centro.....	132
Figura 5.4 – Avaliações dos aspectos negativos da área central.....	133
Figura 5.5 – Cenário 01.....	136
Figura 5.6 – Cenário 02.....	137
Figura 5.7 – Cenário 03.....	138
Figura 5.8 – Cenário 04.....	139
Figura 5.9 – Cenário 05.....	140

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Preços dos solos das maiores cidades italianas.....	34
Tabela 3.1 – Transformações espaciais na área da Lapa, Rio de Janeiro.....	72
Tabela 3.2 – Intervenções Estaduais na área do patrimônio de São Luís.....	78
Tabela 3.3 – Projeto Urbanístico Recife-Olinda.....	82
Tabela 4.1 – Intervenções na área central da cidade de João Pessoa.....	103
Tabela 5.1 – Atividades de serviço licenciadas por bairro, João Pessoa.....	111
Tabela 5.2 – Faturamento por bairro da cidade de João Pessoa, 2005.....	112
Tabela 5.3 – Faturamentos na área central e no núcleo litorâneo.....	112
Tabela 5.4 – Centro: Atividades de serviços, 2005.....	113
Tabela 5.5 – Disponibilidade de vagas e professores por escola.....	115
Tabela 5.6 – Varadouro: Atividades de serviços, 2005.....	120
Tabela 5.7 – Bairro da Torre: Atividades de serviços, 2005.....	121
Tabela 5.8 – Bairro dos Estados: Atividades de serviços, 2005.....	121
Tabela 5.9 – Manaíra: Atividades de serviços, 2005.....	123
Tabela 5.10 – Número médio de imóveis residenciais comercializados.....	124
Tabela 5.11 – Cabo Branco: Atividades de serviços, 2005.....	125
Tabela 5.12 – Tambaú: Atividades de serviço, 2005.....	126
Tabela 5.13 – Bessa: Atividades de serviço, 2005.....	126
Tabela 5.14 – Núcleo central e núcleo litorâneo.....	127
Tabela 5.15 – Bairro de moradia dos entrevistados em (%).....	131
Tabela 5.16 – Mangabeira: Atividades de serviço, 2005.....	134

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AECI – Agência Espanhola de Cooperação Internacional  
ACN – Área Central de Negócios  
AR-SÉ – Administração Regional da Sé  
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BNH – Banco Nacional de Habitação  
CBD – Central Business District  
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos  
CECI – Centro de Conservação Urbana e Territorial  
CEHAB – Companhia Estadual de Habitação Popular  
CEF – Caixa Econômica Federal  
CPDCH-JP – Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa  
CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia  
CRM – Conselho Regional de Medicina  
CURA – Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada  
DER – Departamento de Estradas e Rodagens  
EMURB – Empresa Municipal de Urbanização  
EFTC – European Federation of Town Centre  
GIDUR – Gerência de Desenvolvimento Urbano  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
INSS – Instituto Nacional do Seguro Social  
IPASE – Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado  
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba  
LDDC – London Docklands Development Committee  
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil  
PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa  
PRODETUR-NE – Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste  
PRI – Perímetro de Reabilitação Integrada  
PRSH – Programa de Revitalização de Sítios Históricos

SAELPA – Sociedade Anônima de Eletrificação da Paraíba

SBPE – Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo

SFH – Sistema Financeiro de Habitação

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

TELPA – Telecomunicações da Paraíba AS

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

UFPB – Universidade Federal da Paraíba

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>CAPÍTULO 1 – ESPAÇO INTRA-URBANO: aspectos conceituais</b> .....	23
1.1 – O espaço intra-urbano.....	23
1.2 – As teorias acerca da dinâmica do espaço intra-urbano.....	24
1.2.1 – O modelo de desenvolvimento da cidade elaborado por Burgess.....	25
1.2.2 – O modelo de setores de círculo elaborado por Hoyt.....	28
1.2.3 – O enfoque das teorias do solo urbano.....	30
1.3 – O uso e ocupação do solo: conceitos.....	36
1.4 – A centralidade urbana.....	38
<b>CAPÍTULO 2 – ESPAÇO INTRA-URBANO E CONTEMPORANEIDADE: análise das mudanças urbanas na pós-modernidade</b> .....	42
2.1 – A conjuntura contemporânea e seus reflexos sobre as áreas centrais.....	42
2.2 – A “decadência” dos centros urbanos.....	46
2.3 – A “decadência” das áreas centrais brasileiras sob a ótica das mudanças de uso e ocupação do solo urbano.....	51
<b>CAPÍTULO 3 – INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS: as estratégias para a reconstrução das áreas centrais através da inserção de novos usos</b> .....	57
3.1 – A Intervenção em centros urbanos.....	57
3.1.1 – Introdução.....	57
3.1.2 – Aspectos conceituais.....	59
3.1.3 – Experiências internacionais.....	62
3.2 – Os projetos de requalificação urbana no Brasil: a busca de novos usos para as áreas centrais.....	70
3.2.1 – O caso da área central da cidade de São Paulo.....	82



**CAPÍTULO 4 – ASPECTOS HISTÓRICO-ESPACIAIS DA CENTRALIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE OS ANOS DE 1970 E 2006.....87**

4.1 – As recentes transformações no espaço intra-urbano da cidade de João Pessoa.....87

4.2 – A intensificação do processo de “decadência” do centro da cidade.....95

4.3 – O panorama das principais intervenções na área central de João Pessoa.....101

**CAPÍTULO 5 – ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES NA CENTRALIDADE DA CIDADE DE JOÃO PESSOA.....108**

5.1 – A conjuntura contemporânea da cidade e as “novas centralidades”: o centro coletivo e o centro seletivo. A proliferação dos “simulacros” centrais.....108

    5.1.1 – A análise do centro principal: o centro da coletividade.....111

    5.1.2 - O subcentro linear: O percurso da Avenida Epitácio Pessoa.....120

    5.1.3 – O núcleo Litorâneo: o subcentro das camadas de alta renda.....122

    5.1.4 – A contribuição do Centro de Conservação Urbana e Territorial para área central da cidade.....130

    5.1.5 – O subcentro das camadas de baixa renda: o fenômeno chamado Mangabeira.....133

5.2 – Cenários e tendências para a centralidade na cidade de João Pessoa...135

**REFLEXÕES FINAIS E LIÇÕES POSSÍVEIS.....142**

**REFERÊNCIAS.....145**

## INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste trabalho é investigar as conseqüências do processo de metamorfose na centralidade urbana de João Pessoa, sob a ótica das atividades centrais, dentro do período compreendido entre os anos de 1970 e 2006.

Com relação ao recorte espacial, cabem alguns esclarecimentos. A abrangência espacial sobre a qual recai o foco da presente pesquisa é a área central da cidade de João Pessoa. Nesse aspecto, serão analisados os problemas da chamada “degradação do centro” e, paralelo a isso, as iniciativas de revitalização que tais áreas vêm enfrentando de 1970 até hoje.

No entanto, é importante destacar que serão feitas referências a outras áreas da cidade que, nas últimas décadas, transformaram-se em novos redutos de centralidade.

Analisar apenas a área central de João Pessoa, isoladamente, não responderia as pretensões desta pesquisa. Trilhar por esse caminho significaria deixar de acompanhar as transformações na centralidade, promovidas pelo processo de expansão urbana, verificada na década de 1970 e que se estende até os dias atuais.

A expansão da cidade e o aparecimento de “novos centros” constituem peças importantes para se entender a metamorfose física que vem ocorrendo na centralidade da capital paraibana.

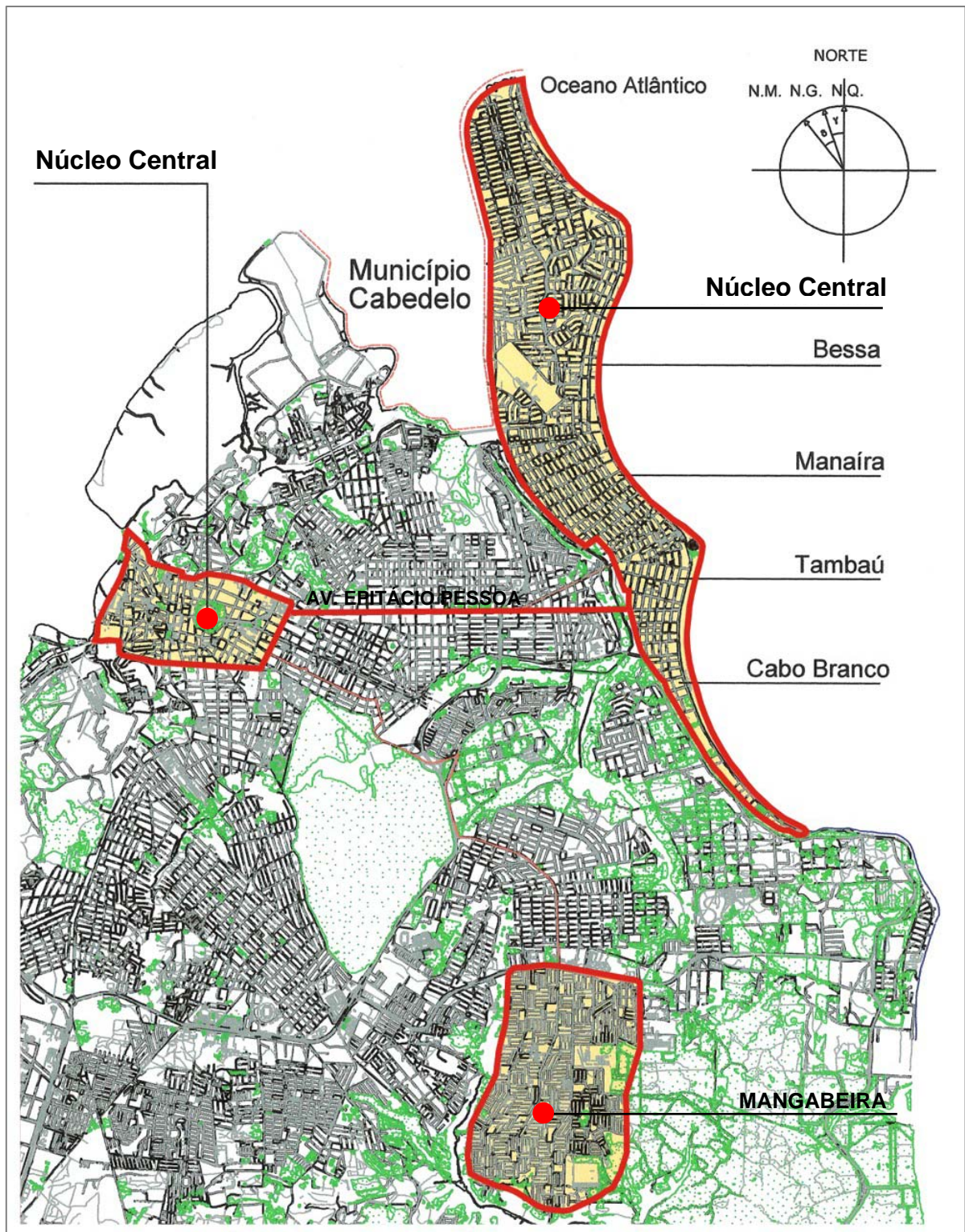
Torna-se indispensável compreender o elo de ligação entre a valorização de novas áreas do espaço intra-urbano e a “deterioração” de uma área de fundamental importância: o núcleo central.

Os novos redutos de centralidade (núcleo litorâneo e o caso de Mangabeira) entrarão nesta abordagem como fontes de dados comparativos que reforçarão o entendimento dessa transformação, permitindo formar um diagnóstico a respeito do antigo núcleo de João Pessoa.

As constatações dessa pesquisa ajudarão a entender o funcionamento e vitalidade de uma área de suma importância para a cidade.

O *núcleo central* de João Pessoa, também denominado de *centro tradicional* ou *centro principal*, e que será abordado nessa pesquisa, compreenderá os territórios do Centro (Cidade Alta) e Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim).

Inserido nesses dois locais, encontra-se boa parte da delimitação do Centro Histórico da cidade (Figura 0.1).



**FIGURA 0.1** – Mapa de João Pessoa, mostrando o núcleo central (Bairro do Centro e Varadouro), à Oeste; o núcleo litorâneo com os bairros de alta renda, à Leste; e o subcentro de Mangabeira ao Sul da cidade.  
FONTE: PMJP/ SEPLAN

Ao se fazerem as devidas referências ao *núcleo litorâneo*, serão mencionados os bairros do Cabo Branco, Manaíra, Tambaú e Bessa, locais que, atualmente, configuram o “novo centro” das camadas de alta renda.

Quanto ao recorte temporal, seguimos as transformações ocorridas entre os anos de 1970 e os dias atuais. Trata-se de uma fase de mudanças mais radicais efetuadas na estrutura intra-urbana de nossas cidades, onde surgem novos modos de vida almejados pelas camadas de poder aquisitivo e influenciados pela sociedade de consumo. Vale dizer que os paradigmas contemporâneos promoveram profundas mudanças na estrutura urbana das cidades brasileiras.

O intervalo de 36 anos (1970 a 2006) permite compor uma visão global do fenômeno da metamorfose na centralidade da capital paraibana, evidenciando características similares às de outras cidades brasileiras. Ao pesquisar o processo de transformação física no centro tradicional, serão identificadas algumas particularidades para o estudo de caso da cidade de João Pessoa.

Flávio Villaça (2001), ao abordar a questão da centralidade em seu livro *Espaço Intra-urbano no Brasil*, procurou fundamentalmente mostrar a perspectiva histórica das áreas centrais de diversas capitais do país. Ao mesmo tempo, aponta as mutações no espaço intra-urbano, ou seja, as áreas que constituem objeto de novas urbanizações revelando-se atrativas para as camadas de mais alta renda.

No presente estudo, a centralidade urbana também será avaliada por meio de uma perspectiva histórico-espacial, na qual a dinâmica da expansão urbana permite uma compreensão do fenômeno do surgimento de “novos centros” na capital paraibana.

Com relação ao tema escolhido, trata-se de um assunto contemporâneo, cuja bibliografia disponível é, em sua quase totalidade, da autoria de importantes professores, arquitetos e urbanistas interessados nesse campo. Tais dados vêm sendo publicados em numerosos artigos e dissertações de mestrado.

De certa forma, isso já pode ser considerado um avanço. Vale salientar que, em épocas anteriores, as pesquisas sobre a cidade de João Pessoa eram elaboradas por historiadores, que, em sua maioria, não abordavam a questão urbana como foco central de seu objeto de estudo.

Nesse trabalho, trataremos as “transformações” na centralidade de João Pessoa, definindo um arranjo de aspectos referentes à “degradação”, a revitalização

de áreas centrais, a expansão urbana, a estrutura urbana, a relação centro-periferia, tendo como ponto relevante a migração de usos e atividades para novos centros.

Por sua vez, os “usos e atividades centrais” definem um conjunto de variáveis capazes de proporcionar vitalidade e centralidade urbana, como é o caso dos usos comerciais, de prestação de serviço, institucionais, entre outros.

Partindo-se destes princípios, constituirá o primeiro objetivo específico deste trabalho, investigar as noções conceituais acerca do espaço intra-urbano. A compreensão da teoria desenvolvida pelos estudiosos do início do século XX demonstra a preocupação com o comportamento das cidades dentro dos aspectos da localização, centralidade e crescimento urbanos.

Em segundo lugar, buscar-se-á compreender as mutações do espaço intra-urbano, descrevendo-as e relacionando-as com as mudanças operadas pelos paradigmas do mundo pós-moderno e contemporâneo. Analisaremos o processo de “decadência” dos antigos centros urbanos como um problema que coloca em jogo a vitalidade e o funcionamento das antigas áreas centrais.

Outro ponto relevante desta pesquisa será descrever as formas de intervenção efetuadas nos principais centros urbanos de importantes cidades do mundo, chegando ao Brasil e, por fim, ao estudo da cidade de João Pessoa. Veremos a importância que essas ações de revitalização têm para os deteriorados núcleos tradicionais, dando enfoque à questão dos usos e das atividades centrais.

Por último, analisaremos, sob uma perspectiva histórica e espacial, a expansão urbana da cidade de João Pessoa, dentro do recorte temporal da pesquisa, evidenciando o seu crescimento urbano, as transformações nas atividades e a repercussão desse processo na centralidade da cidade.

Para a concretização desses objetivos, o presente trabalho estrutura-se da seguinte maneira:

No Capítulo 1, é levantado o aporte crítico das teorias existentes sobre a dinâmica intra-urbana das cidades e sobre o solo urbano, elaboradas pelos principais estudiosos do século XX. Dentro dessas premissas, são abordados alguns conceitos de fundamental importância para compreensão do estudo, como é o caso do *espaço intra-urbano, centralidade e uso do solo*.

Por sua vez, o Capítulo 2 apresenta dados referentes às transformações urbanas oriundas dos novos paradigmas, da nova contextualização da economia e das novas relações sociais, associando-os às mutações ocorridas no espaço intra-

urbano das cidades brasileiras. Os processos de “decadência” das áreas urbanas e as mudanças na estruturação dos usos e atividades urbanas são objetos desse capítulo.

No Capítulo 3, são feitas considerações sobre a conceituação de alguns tipos de intervenções em centros urbanos tradicionais. Em seguida, abordam-se as principais intervenções em centros urbanos que vêm ocorrendo nas principais cidades do mundo desde meados do século XX. O caso das cidades brasileiras também é alvo de análises, mostrando para cada caso as suas peculiaridades e as soluções encontradas.

Dentro desta ótica, será mostrada a atuação de alguns programas existentes nas cidades brasileiras, revelando que diretrizes estão sendo adotadas na recuperação e gestão das antigas áreas centrais.

O quarto e quinto capítulos tratam, respectivamente, da perspectiva histórico-espacial e das transformações na centralidade, ocorridas na cidade João Pessoa. Estes dois capítulos iniciam o estudo de caso na cidade de João Pessoa.

Assim, no Capítulo 4 observam-se aspectos histórico-espaciais do processo de expansão urbana e das transformações nas diversas atividades que o centro principal de João Pessoa atravessou e vem atravessando, no período compreendido entre 1970 e os dias atuais.

A compreensão do processo de crescimento urbano de João Pessoa é relevante, pois demonstra não apenas o momento crucial de expansão da cidade, como também a ascensão de áreas afastadas que ganharam contornos de notável urbanidade. Desde a construção da Avenida Epitácio Pessoa, passando pelos programas de financiamento habitacional, a cidade transforma-se por meio de um processo dinâmico no qual a migração de usos ou funções para novas centralidades é um traço notório.

O Capítulo 5 investiga as significativas mudanças na centralidade da capital paraibana, ressaltando as novas centralidades e suas características mais agudas através de comparativos com os “novos centros”. Nesse contexto, verificam-se quais os usos que permanecem no centro tradicional, bem como as atividades que migraram para os “novos centros” em ascensão. Assim, permite-se formar um diagnóstico a respeito da centralidade no antigo núcleo de João Pessoa.

Por fim, o Capítulo 5 ainda traz alguns cenários que irão expôr “visões” de possíveis transformações, de hipotéticas tendências decorrentes do processo de



expansão urbana da cidade e dos modelos e propostas urbanas contemporâneas, baseados na proliferação das novas centralidades.

A metodologia empregada abrange o levantamento bibliográfico, cuja importância se revela na construção da base teórica deste trabalho. Nesse aspecto, os dados foram coletados por meio de livros, dissertações de mestrado e teses de doutorado. Os artigos foram colhidos por meio de acesso à internet.

Os locais de coleta de informações e de dados foram a Biblioteca Central da Universidade Federal da Paraíba (UFPB); o Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado da UFPB; a Secretária de Planejamento (SEPLAN) da Prefeitura Municipal de João Pessoa e instituições envolvidas com a revitalização da área central da cidade.

Com relação aos aspectos teóricos e introdutórios do trabalho, utilizamos teorias e conceitos de autores famosos no assunto: Castells, Donne, Garnier, Lojkine, Jacobs, Rossi, Villaça, Vicente Del Rio, Silveira, mostrando a relação entre centralidade, evolução e morfologia urbana.

As novas mudanças operadas nas áreas centrais e no espaço urbano, associadas à contemporaneidade, encontraram alicerce em nomes como Harvey, Singer, Preteceille, Milton Santos, entre outros.

Por sua vez, para a abordagem das intervenções em áreas centrais, buscou-se uma gama de textos aprofundados sobre a requalificação de áreas centrais em todo mundo, por meio de autores como, por exemplo, Zancheti, Vargas, Castilho, Botelho, Dar'c, etc.

Ao iniciar o estudo de caso da cidade de João Pessoa, encontramos uma boa quantidade de dados oriundos de livros, dissertações e teses referentes a aspectos da evolução urbana e a revitalização da área central da cidade, nas últimas décadas, apoiando-se em alguns autores como Coutinho, Edson Ribeiro, João R. e Maria B. Laviery, Silveira, Scocuglia e Trajano Filho.

Villaça (2001), em seus estudos sobre o fenômeno das mudanças na centralidade, fez uso de quantitativos das atividades (comércio e serviços) tanto nos centros tradicionais como nos novos subcentros das principais cidades brasileiras.

Dessa forma, a metodologia empreendida no trabalho considera relevante para o estudo da centralidade de João Pessoa, a análise comparativa dos indicadores referentes ao faturamento e às atividades licenciadas, nos diferentes

bairros da cidade. Tais dados foram obtidos na Prefeitura Municipal de João Pessoa, no ano de 2005.

Com base nessas relevantes informações, foram estruturadas tabelas acerca das atividades de comércio e de serviços licenciados, com o intuito de revelar comparativos entre o núcleo litorâneo e o antigo núcleo central da capital paraibana.

Nesse caso, para o antigo núcleo central da cidade, considerou-se o somatório das atividades licenciadas nos bairros do Centro e Varadouro; para o núcleo litorâneo, foi considerado o montante das mesmas atividades nos bairros do Bessa, Manaíra, Tambaú e Cabo Branco (novo subcentro de alta renda).

O mesmo processo metodológico foi realizado com base nos dados de faturamento por bairro obtido no ano de 2005, por meio de tabelas que revelaram respectivamente a colocação por bairro e o somatório do faturamento das duas áreas: a área central e o subcentro litorâneo.

Além disso, na busca por um material que evidenciasse o panorama das novas centralidades em João Pessoa, foram obtidos dados a respeito da dinâmica imobiliária da cidade; da oferta de vagas escolares nos bairros da cidade; tabelas elaboradas pelo Centro de Conservação Urbana e Territorial (CECI), evidenciando o comportamento dos usuários da área central da cidade, etc.

As constatações dessa pesquisa permitirão entender a evolução da centralidade com relação às atividades e usos na cidade de João Pessoa, em especial, no antigo centro, nas últimas três décadas, contribuindo para a defesa da vitalidade de uma área de suma importância para o resto da cidade.

Este trabalho poderá auxiliar futuros estudos que venham a se deter em questões mais específicas sobre centros urbanos, podendo ser utilizado tanto por arquitetos e urbanistas como também por profissionais de áreas envolvidas. Além disso, servirá para os estudantes no âmbito de suas pesquisas.

Espera-se, também, que o presente trabalho sirva como elemento teórico e prático na busca de soluções para o centro tradicional de João Pessoa.



# CAPÍTULO 1

## ESPAÇO INTRA-URBANO:

### Aspectos conceituais

#### 1.1 – O espaço intra-urbano

Nas últimas décadas, os estudos de ordem territorial têm mostrado uma abordagem mais regional do que intra-urbana. A década de 1970 introduziu uma estagnação no conhecimento do espaço intra-urbano, o que, de certa forma, produziu resultados irrelevantes nessa área.

De fato, pouco se avançou na análise sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre suas partes funcionais, totalizantes da estrutura intra-urbana (VILLAÇA, 2001, p. 17).

Foram de fundamental importância as proposições feitas, anteriormente, pela Escola de Chicago na elaboração de modelos espaciais dentro da estrutura interna das cidades, no início do século XX.

O espaço intra-urbano ou espaço interno das cidades possui uma dinâmica e uma lógica em sua evolução as quais diferem, substancialmente, dos espaços regionais e nacionais (SILVEIRA, 2004, p. 40).

Numa primeira observação, expressões como “espaço urbano”, “estrutura urbana”, “reestruturação urbana” poderiam ser empregadas no lugar de “espaço intra-urbano”.

Porém, para Villaça (2001, p. 18), o conceito de espaço urbano e suas variantes, nos dias de hoje, está bastante firmado com a noção de redes regionais, nacionais e até mesmo continentais, estando presente em grande parte da nossa literatura espacial contemporânea. Por esse motivo, introduziu-se a expressão espaço “intra-urbano”.

No espaço regional sua estruturação é dada através do deslocamento das informações, da energia, do capital constante, das mercadorias e, casualmente, da mercadoria “força de trabalho”.

Por outro lado, o espaço intra-urbano estrutura-se basicamente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja ele portador da mercadoria “força de trabalho”, a exemplo do deslocamento casa-trabalho, seja ele consumidor através

da reprodução da força de trabalho, do deslocamento casa-compra, casa-lazer, escolar e etc.

É nesse sentido que os centros urbanos exprimem sua enorme capacidade na estruturação do espaço intra-urbano, nas áreas de comércio e de serviços (VILLAÇA, 2001, p. 20).

O centro, a cidade central, a polinucleação e as periferias esparsas constituem elementos da estrutura intra-urbana. Estabelecem ligações entre sua área e os subúrbios da cidade, constituindo elementos da morfologia urbana, atuando de forma dinâmica e exercendo certas funções que interagem, diretamente com outras partes da cidade.

## **1.2 – As teorias acerca da dinâmica do espaço intra-urbano**

A formação de regiões metropolitanas é um fenômeno recente na evolução do desenvolvimento urbano, aparecendo inicialmente nos Estados Unidos e na Europa Ocidental durante a segunda metade do século XIX.

As teorias que embasaram esse processo de crescimento urbano surgiram somente no início do século XX e buscaram analisar, através de modelos e esquemas, as características presentes em estruturas urbanas mais complexas. Também procuraram mostrar os processos de formação de anéis metropolitanos rodeando núcleos urbanos (BARAT, 1979, p. 102).

Tais teorias guardam limitações, provindas das necessidades de se generalizar características comuns em certo nível de abstração, explicando de forma simplificada as tendências da expansão das cidades norte-americanas.

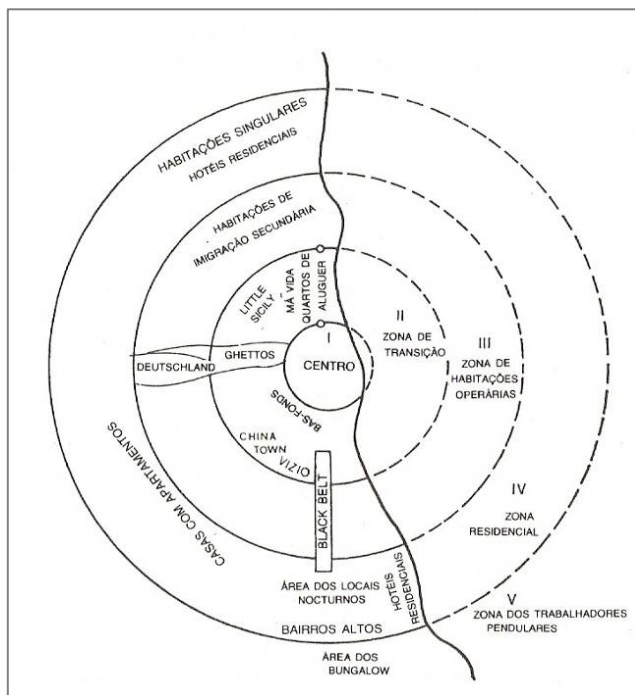
Por sua vez, Silveira (2004, p.15) também afirma que as principais teorias urbanas a respeito da organização e evolução das cidades, procuraram analisar questões relativas à acessibilidade, à mobilidade urbana e aos trajetos, avaliando a estrutura urbana por um lado abstrato.

Portanto, no início do século XX, destacaram-se a teoria da expansão por zonas concêntricas (Burgess, 1924), da expansão setorial (Hoyt, 1939) e da expansão multicêntrica (Harris e Ullman, 1945).

### 1.2.1 – O modelo de desenvolvimento da cidade elaborado por Burgess

Para Gottdiener (1985 apud VILLAÇA, 2001, p. 244) o modelo de círculos ou zonas concêntricas proposto por Burgess (1924) analisa a centralidade urbana em termos de hierarquia de localizações. A posição central age de forma dominante pelo simples fato de estar localizada no núcleo. Esse modelo revela que forças políticas e econômicas promovem a centralidade a fim de organizar atividades sociais.

O modelo de Burgess baseou-se nos processos da *ethnic succession* (descendência étnica) e da *residencial invasion* (invasão residencial), procurando mostrar o desenvolvimento espacial em cidades norte-americanas. Seu modelo define cinco zonas concêntricas a partir do centro da cidade (Figura 1.1).



**FIGURA 1.1** – Modelo de desenvolvimento da cidade proposto por Burgess.  
FONTE: DONNE, 1979, p. 42.

Neste modelo, podemos encontrar um núcleo principal (centro de negócios) onde se instalam o comércio, os serviços e a administração da cidade.

Vizinho ao núcleo, observa-se um anel concêntrico denominado zona de transição, no qual se inserem os guetos, bairros para negros e imigrantes recém-chegados. É a área onde as casas insalubres se misturam com as pequenas

fábricas na qual Garnier (1997, p. 136) intitula de “auréola de degradação”, marcada pela pobreza e violência urbana.

Logo após a zona de transição, encontra-se a zona de habitações operárias, caracterizada por abrigar uma massa de trabalhadores que necessitam estar próximos ao local de trabalho. A burguesia, por sua vez, reside na zona residencial (periferia), composta por moradias e edifícios de apartamentos. Finalmente, a chamada zona dos trabalhadores pendulares abriga migrantes cotidianos que se deslocam pelas vias de comunicação radiais que convergem no centro (DONNE, 1979, p. 40; GARNIER, 1997, p.136).

Burgess fazia parte da Escola de Chicago (1920) que, entre outras pretensões, evocou a estrutura interna das cidades dentro dos ambientes físico, social e da ecologia humana (DANTAS, 1981, p. 16). Para Park, o fundador da escola, tratava-se de utilizar a cidade como laboratório social para explicação dos fenômenos observados, em especial, da admirável cidade de Chicago.

Por sua vez, o termo “ecologia humana” foi utilizado pela primeira vez em 1921, pelos sociólogos Park e Burgess, numa tentativa de demonstrar as ligações entre o meio ambiente e os agrupamentos humanos (SILVEIRA, 2004, p.16).

Nos países de primeiro mundo, especialmente na Europa, a estruturação de muitas cidades tende a ocorrer segundo a teoria dos anéis concêntricos proposta do Burgess. Na verdade, nesses países, suas classes médias são enormes e constituem a maioria a população, formando, assim, círculos concêntricos à medida que se deslocam de forma similar ao longo da irradiação.

Castells (1994 apud VILLAÇA, 2001, p. 31) atenta para os diferentes processos sócio-espaciais intra-urbanos, resultantes da segregação imposta pelas classes dominantes. Na Europa, por exemplo, as classes burguesas não se deslocaram para a periferia. Elas permanecem no centro, em áreas residenciais altamente sofisticadas que passaram por processo de reabilitação.

Segundo Castells (1983, p. 38), quando a dominação está estabelecida e inserida no contexto urbano, a elite não necessita migrar para áreas periféricas. Entretanto, em muitas cidades norte-americanas (com exceção de Nova York, São Francisco e Boston), as elites construíram moradias em áreas afastadas do centro, com o intuito de escaparem do controle da população urbana.

Na verdade, muitas cidades americanas apresentaram um quadro problemático, uma vez que seus centros principais atravessavam um processo marcado pela deterioração física, fuga da classe média em direção aos subúrbios e a ocupação do espaço central por imigrantes, em especial, minorias étnicas.

Algumas críticas ao modelo de Burgess foram aparecendo ao longo do tempo, provando que nem sempre esse modelo era aplicado na íntegra. O modelo de setores de círculo de Hoyt, que será visto a seguir, explica de forma clara esta afirmação.

Skeck e Bell, estudando a cidade de Los Angeles não encontraram evidências de zonas concêntricas em sua estrutura, acabando por formular a *Social area analysis* para identificar as características sócio-econômicas de seus bairros.

Por sua vez, McElrath utilizou este método em Roma onde constatou que as classes compostas por imigrantes com baixo poder aquisitivo se aglomeravam nas áreas periféricas ao invés de se instalarem no centro, fenômeno que também ocorreu em Turim (DONNE, 1979, p. 46).

Para Garnier (1997, p. 120), é raro que uma estrutura urbana se expanda sob uma forma puramente circular. Dependendo das direções privilegiadas pela rede de comunicações, é mais pertinente que a cidade cresça em forma de “estrela” ou “mancha de óleo”.

Para tanto, tal crescimento sofre influência direta dos meios de transportes que as diversas classes sociais possuem à sua disposição. Num primeiro momento, o crescimento obedece a eixos de comunicação. Logo depois são instaladas vias transversais que se tornam áreas de urbanização. Por fim, os terrenos agrícolas intercalados entre tais eixos passam por um processo de ocupação urbana.

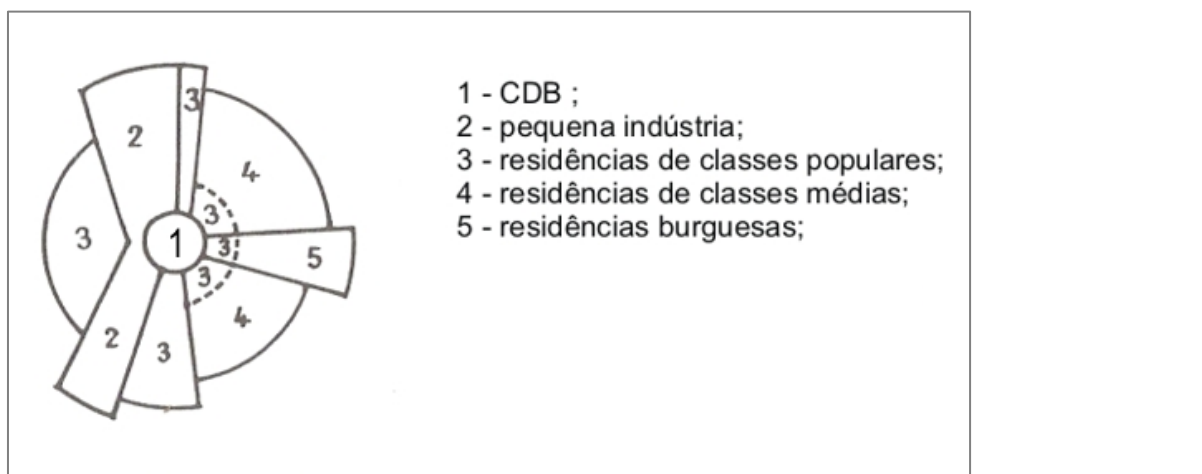
Trata-se de um processo que varia de acordo com uma série de fatores do ponto de vista das condições locais: dinamismo da população, capacidade técnica e nível de vida. Sob o ponto de vista geral observa-se a influência dos processos de desenvolvimento dos transportes, economia, e regulamentos urbanísticos (GARNIER, 1997, p. 120).

### 1.2.2 – O modelo de setores de círculo elaborado por Hoyt

Homer Hoyt (1939) defende que uma cidade divide-se em setores triangulares, semelhantes a fatias de bolo e admite que tais setores perdem seu prestígio à medida que se aproximam da periferia. Hoyt afirma que algumas áreas, que estabelecem ligação com o centro, são habitadas por camadas sociais mais favorecidas (DONNE, 1979, p. 45).

Esta teoria é fruto de um estudo empírico que evoluiu 64 pequenas e médias cidades dos Estados Unidos, finalizando suas observações nas Cidades de Nova York, Chicago, Filadélfia, Detroit e Washington. Nesse estudo só foram consideradas as residências e o critério adotado foi a renda familiar (GARNIER, 1997, p. 138).

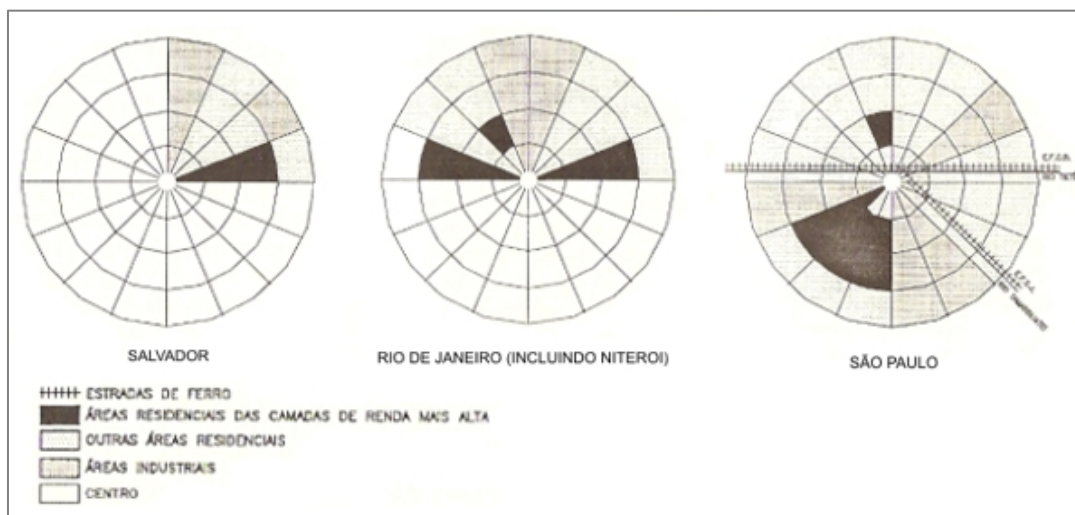
O que se observou para as cidades norte-americanas foi uma disposição espacial mais voltada para o formato de setores do que para círculos concêntricos (Figura 1.2).



**FIGURA 1.2** – Modelo de desenvolvimento da cidade proposto por Hoyt.  
FONTE: GARNIER, 1997, p. 135.

Para Villaça (2001, p. 153), a estrutura urbana básica das cidades brasileiras tende a seguir o modelo de setores de círculo de Hoyt. Em tal modelo, verifica-se que os bairros das camadas de alta renda deslocam-se segundo uma mesma direção. Como, em nosso país, a classe alta possui pequenas dimensões devido ao desequilíbrio gritante entre as nossas classes sociais, chega-se a conclusão de que a nossa estruturação intra-urbana ocorre segundo setores e não anéis concêntricos.

No desenvolvimento de sua teoria, Hoyt utiliza o meio físico como determinante na geometria do seu modelo (Figura 1.3). Assim, tendo como parâmetro nossas cidades brasileiras, podemos apontar três categorias: as cidades com 360 graus entre as quais, São Paulo, Belo Horizonte, e Curitiba <sup>1</sup>; as cidades com 180 graus que são Recife, Rio de Janeiro (incluindo Niterói), Fortaleza e Porto Alegre; e cidades de 90 graus, Rio de Janeiro e Salvador (VILLAÇA, 2001, p. 114).



**FIGURA 1.3** – Estrutura espacial de algumas metrópoles brasileiras segundo o modelo de Hoyt. As áreas mais escuras correspondem ao setor ocupado pelas camadas de alta renda.  
FONTE: VILLAÇA, 2001, p. 115.

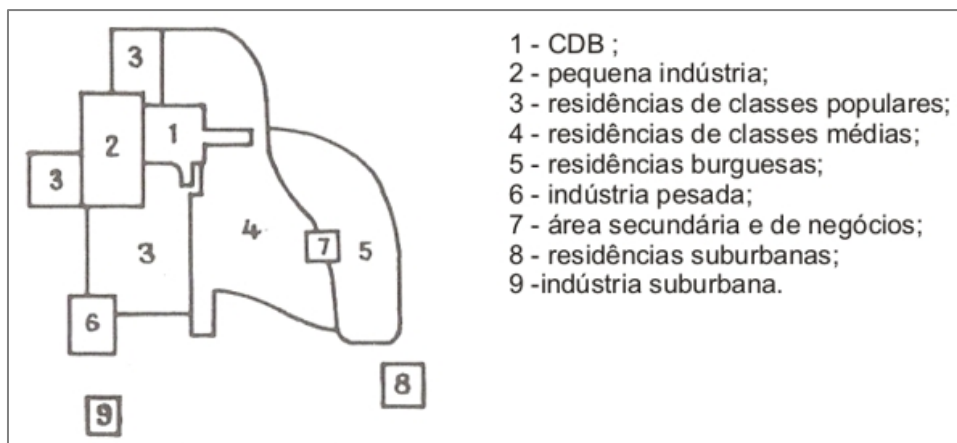
Em São Paulo, as camadas de alta renda ocupam o setor Sudoeste da cidade; no Rio de Janeiro, as elites se instalaram na orla marítima; em Belo Horizonte, elas ocupam até hoje o setor Sul.

No caso de Recife, Villaça (2001, p. 133) aponta dois setores ocupados pela burguesia: setor Sul-litorâneo, em ascensão há algumas décadas e o setor Oeste (ao longo do Rio Capibaribe) que se encontra em declínio, numa tendência de agregar toda classe burguesa num único local, o setor Sul.

A teoria dos centros múltiplos ou da expansão multicêntrica, desenvolvida pelos geógrafos Harris e Ullman (1945), baseou-se em observações empíricas da cidade de Chicago (Figura 1.4). Sua maior inovação estava no reconhecimento de que largas áreas metropolitanas tendem a se agregar num processo de conurbação, desenvolvendo-se ao redor de diferentes centros. (FRIEDMANN; WEAVER, 1979, p. 61).

<sup>1</sup> São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba são classificadas como metrópoles de 360 graus pelo simples fato de serem cidades interioranas, o que permite sua expansão em todas as direções.

Segundo Gottdiener (1985 apud VILLAÇA, 2001, p. 244), o fenômeno dos centros múltiplos existe, atualmente, em formas de assentamentos localizados apenas nos Estados Unidos. Nem mesmo na Europa este processo acontece. Trata-se de uma polinucleação através de centros bastante desenvolvidos e que não ocorre nas cidades brasileiras.



**FIGURA 1.4** – Modelo de desenvolvimento urbano por núcleos múltiplos (Harris e Ullman).  
FONTE: FRIEDMANN; WEAVER, 1979, p. 60.

É importante observar que todos os modelos de base espacial, aqui expostos, são passíveis de crítica, porém seria injusto não enfatizar que cada um deles possui uma veracidade em suas pretensões.

### 1.2.3 – O enfoque das teorias do solo urbano

A análise da cidade como sistema de organização econômica é uma ciência recente, composta por economistas voltados para esta área e empenhados em construir teorias fundiárias de caráter geral. Tais estudiosos sustentam que as teorias de âmbito econômico estão fundamentadas por relações de produção, distribuição e consumo, dentro de um sistema que vise à maximização dos lucros e à minimização dos custos (DONNE, 1979, p. 109).

Atualmente, permanece cada vez mais caracterizada a importância de se relacionar os fenômenos metropolitanos ao contexto das atividades econômicas e quais as suas influências sobre o processo de estruturação do espaço (BARAT, 1979, p. 104).

O ponto de partida para esse estudo é o entendimento do conceito abstrato de “pólo de crescimento”. Esse conceito avança na compreensão da problemática



do desenvolvimento regional, uma vez que fornece interpretações da relação econômica além das abstrações das teorias clássicas da localização, voltadas para a identificação de unidades produtivas no espaço geográfico e econômico.

A idéia de centros de crescimento originou-se com François Perroux (1950), cuja noção de pólos de crescimento foi planejada para conduzir um espaço polarizado pela economia, fato que teve uma relação em comum com os problemas e seus múltiplos efeitos inter-industriais (FRIEDMANN; WEAVER, 1979, p. 125).

Sua atenção está mais voltada para a pesquisa dos complexos industriais e suas implicações com o crescimento econômico (BARAT, 1979, p. 104).

Assim, um dos elementos mais importantes desse conceito está nas implicações geográficas que resultam da conseqüente aglomeração de atividades industriais, uma vez que o conceito de pólos de crescimento se fundamenta na concentração industrial em torno de grandes unidades motrizes.

Estas, por sua vez, caracterizaram-se por dominância, hierarquização e heterogeneidade. A indústria motriz influencia outras indústrias através de efeitos como o da aglomeração, atuando como elementos produtores de economias externas (BARAT, 1979, p. 106).

Em outro estudo, Brian Berry (1962) revelou que o progresso tecnológico e econômico, quando comparado ao crescimento demográfico, apresenta relações negativas, ou seja, quanto maior o nível econômico e tecnológico, menor seria o crescimento demográfico. Esta teoria ainda gerou a constatação de que o nível de desenvolvimento econômico e o grau de urbanização caminham juntos (CASTELLS, 1983, p. 54).

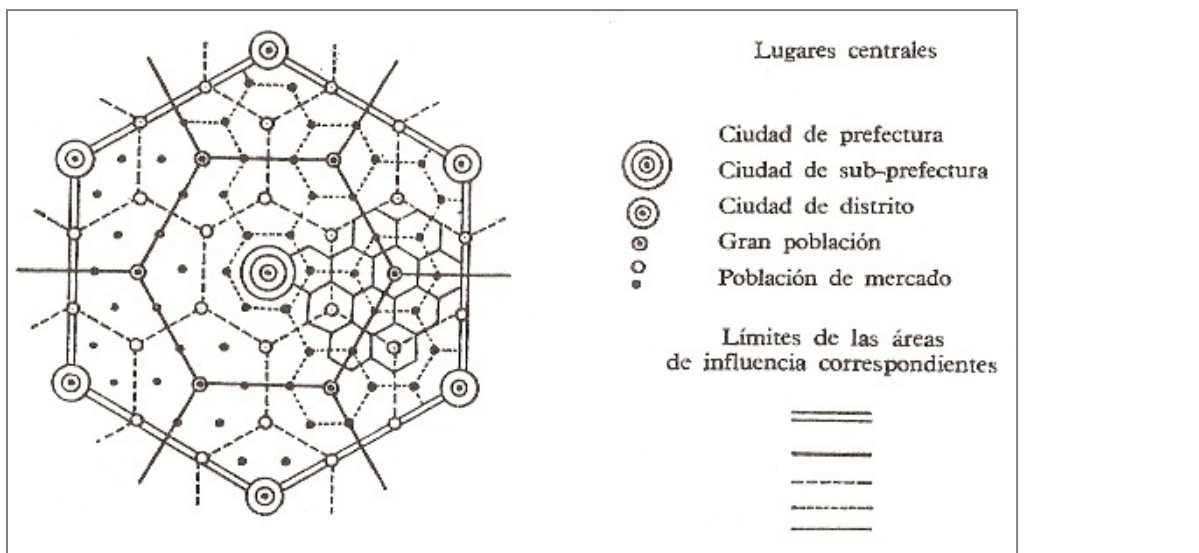
Essas conclusões fizeram parte de uma aprofundada análise, realizada em 1762 cidades de diversos países, onde Brian Berry dispôs de 97 variáveis, das quais revelou a existência de correlações entre as diversas variáveis em questão. Como exemplo disso, Berry mostra a estreita relação entre coletividades com altos rendimentos e o nível cultural.

Existe também uma relação positiva entre tamanho do centro considerado e a sua população ativa total, a empregada no comércio, nos serviços, no comércio grosso, nos transportes, nos bancos, entre outros. Também foi revelada a classificação das cidades segundo o seu tamanho e o seu paralelismo com a classificação da maior parte das atividades e o efetivo de empregos (GARNIER, 1997, p. 65).

Outra tese econômica de essencial importância e bastante difundida pelos estudiosos da época foi a *Teoria das Localidades Centrais*, elaborada pelo geógrafo alemão Christaller, que definiu, de forma consistente, o espaço como uma superfície na qual atuam zonas de atração que percorrem determinado alcance.

Tal teoria, pesquisada na década de 1930, aplicou-se às regiões da Alemanha Meridional. Neste panorama, Christaller buscou investigar a quantidade e o tamanho dos centros urbanos, mostrando que tais áreas obedeciam a uma hierarquia de valores (DONNE, 1979, p. 126).

Nesse contexto, Christaller estabelece uma hierarquia nas áreas centrais de ordem superior que acabam influenciando uma ampla região que contém em seu interior centros de ordem inferior (Figura 1.5).



**FIGURA 1.5** – Hierarquia das localidades centrais segundo Christaller.  
FONTE: DERYCKE, 1971, p. 67.

Dentre os elementos básicos, importantes para a elaboração dessa teoria, foram destacados os seguintes: a *importância* da conotação econômica sendo entendida como o esforço combinado dos seus habitantes; a *centralidade* que demonstra a importância do local relativo à região que o circunda; a *função* que, por sua vez, expressa os bens e serviços produzidos e oferecidos para locais dispersos; a *distância econômica* que corresponde à relação entre a distribuição de um determinado bem e a máxima distância que a população está disposta a percorrer para obtenção do bem oferecido em um local central (DONNE, 1979, p. 126).

Por sua vez, o modelo de Wingo (1962) põs em questão a importância dos transportes, mostrando a relação entre o tempo de deslocamento e o custo dos

transportes. Segundo Wingo, o mercado territorial é condicionado pelos transportes urbanos e os trabalhadores que moram próximos aos grandes centros beneficiam-se da chamada renda de situação. Dessa forma, a localização mais próxima da área central tende a ter maior valor do que outra localização mais afastada (DERYCKE, 1971, p. 128; GARNIER, 1997, p. 140).

Alonso (1964) aborda a relação entre questão fundiária e a disponibilidade financeira dos indivíduos, ao afirmar que a renda familiar pode ser dividida em três partes: as despesas com locomoção (transportes), a habitação e o consumos básico (GARNIER, 1997, p. 140).

Conforme Alonso, os investimentos no setor de transportes podem favorecer o aumento da área periférica, ao mesmo tempo em que provocam a elevação dos preços dos seus terrenos. Dessa forma a pressão fundiária nas áreas centrais diminuiria (GARNIER, 1997, p. 140).

Para Derycke (1971, p. 119), existem três fatores determinantes do valor fundiário: a rede de transportes, o crescimento urbano e a distância ao centro.

A rede de transportes possui um peso determinante para a questão da acessibilidade ao centro da cidade dentro dos aspectos da extensão, da rapidez e da comodidade. De acordo com pesquisas realizadas nos Estados Unidos, os terrenos que estiverem mais próximos de grandes rodovias e auto-estradas terão maiores valores fundiários. Dessa forma, a presença das auto-estradas, por si só, origina um aumento no preço dos terrenos circundantes. (DONNE, 1979, p.119).

Com relação à influência do crescimento urbano, como conseqüência da expansão da cidade, Derycke, a partir de um estudo elaborado em cidades italianas, mostra que o preço do solo nas zonas centrais e intermediárias aumentou de forma menos acentuada do que nas periferias e arredores que tiveram maiores aumentos de preços ao longo de uma década (DONNE, 1979, p.120).

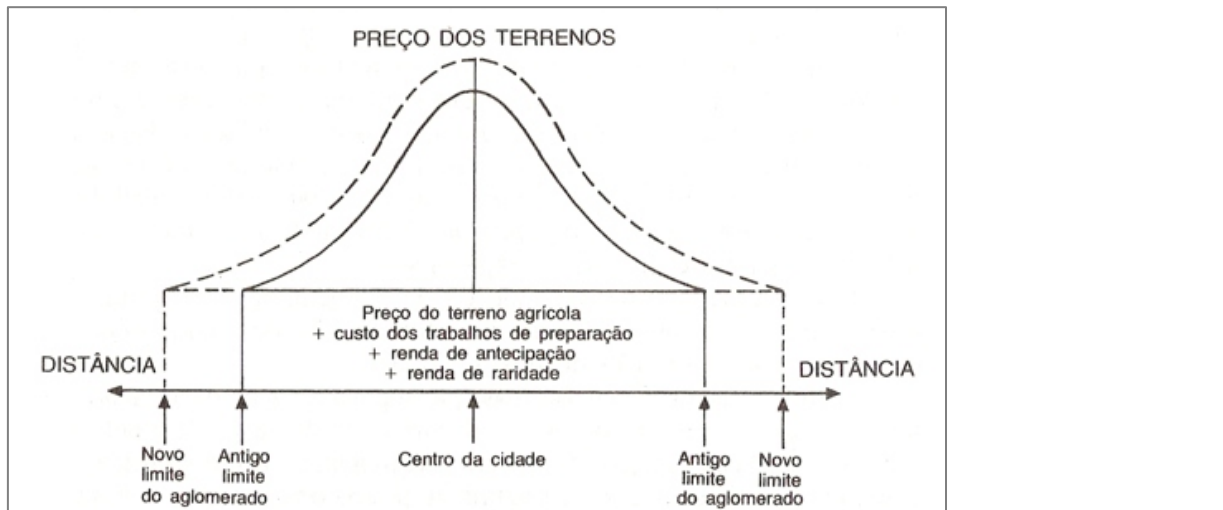
Mesmo assim, no tocante à influência da distância ao centro, Derycke explica que os valores fundiários continuam mais elevados no centro do que nas áreas intermediárias e periféricas, o que reforça a teoria segundo a qual, à proporção que há o afastamento das áreas centrais, ocorre uma diminuição nos preços dos imóveis (Tabela 1.1).

<b>CIDADES</b>	<b>Incidência</b>	<b>Incidência</b>
	Áreas outubro /1965	Áreas outubro /1975
<b>TURIM</b>		
Centro	62,0	61,0
Semi-centro	46,0	50,0
Arredores	29,0	41,0
<b>MILÃO</b>		
Centro	66,0	70,0
Semi-centro	47,0	54,0
Periferia	36,8	45,0
Arredores	25,0	35,0
<b>FLORENÇA</b>		
Centro	51,6	54,7
Semi-centro	30,0	39,0
Periferia	28,8	38,0
<b>ROMA</b>		
Centro	69,6	73,3
Semi-centro	60,0	52,0
Periferia	57,0	48,0
Arredores	28,8	39,2
<b>NÁPOLES</b>		
Centro	60,0	51,0
Semi-centro	41,8	46,0
Arredores	36,8	38,0

**TABELA 1.1** – Tabela de preços dos solos das maiores cidades italianas.  
 FONTE: DONNE, 1979, p.120.

René Mayer e Lojkine também partem dessa mesma premissa ao revelarem que o preço do terreno diminui com o aumento da sua distância ao centro (Figura 1.6). Ademais, Mayer afirma que os custos no tempo de deslocamento aumentam do centro para as regiões periféricas num processo contraditório (DERYKE, 1971, p. 125; LOJKINE, 1981, p. 167; GARNIER, 1997, p. 141).

Por sua vez, Lojkine (1981, p. 167) relaciona o preço do solo com a segregação urbana, afirmando que existem três tipos de segregação. O primeiro tipo está na área central onde o preço do solo é mais elevado do que na periferia.



**FIGURA 1.6** – Gráfico elaborado por René Mayer reproduzindo a influência do crescimento urbano nos preços do solo.

FONTE: DONNE, 1979, p. 121.

O segundo tipo caracteriza-se pela crescente separação entre as zonas residenciais reservadas às camadas de alta renda e às zonas de moradia popular.

O terceiro tipo de segregação diz respeito às funções urbanas, cada vez mais concentradas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zona de moradia, zonas de escritórios e zona industrial.

Segundo Villaça (2001, p. 146), Lojkiné não esclareceu como a segregação é produzida, presumindo-se que as terras mais caras destinam-se aos grupos de alta renda e as terras mais baratas, às classes de baixa renda. De fato, isto, por vezes, não acontece.

Realmente, nem sempre as camadas de alta renda moram em terrenos caros. Nesse aspecto, não é rigorosamente verdadeiro que o preço da terra determina a distribuição das classes sociais.

Assim, para Villaça, a verdadeira lógica dessa argumentação estaria na afirmação de que os terrenos mais caros são ocupados pelas camadas de alta renda, pois, em áreas periféricas e com o metro quadrado barato, tais classes tendem a ocupar grandes extensões de terreno.

### 1.3 – Uso e ocupação do solo: conceitos

Toda superfície ocupada por um tecido urbano, por mais simples que seja, não apresenta aspectos homogêneos. Fatores como densidade, dimensão, volume e traçado das redes de comunicações proporcionam significativas diferenciações entre as áreas de cidade que se estuda (GARNIER, 1997, p. 133).

Às diferenças morfológicas somam-se as diferenças de funções, que assumem aspectos quantitativos e qualitativos, ao longo de sua evolução. De fato, segundo Garnier, toda cidade possui um agrupamento de atividades terciárias bastante diferentes (comércio, transportes e administração) e um conjunto de unidades produtivas (fábricas, oficinas, artesanato, um volume de habitações).

Assim, antes de tudo, é necessário compreender dois vocábulos tão frequentemente difundidos: o uso e ocupação do solo.

A definição encontrada em Silva nos dá uma idéia clara das expressões:

Uso – do latim “usus” (ação de usar), vulgarmente é o vocábulo tomado no sentido de utilização, emprego, função, gozo, ou provento que se obtêm de alguma coisa

Ocupação – Derivado do latim “occupatio”, do verbo “ocupar” (ocupar ou expulsar) é o “apoderamento ou apropriação” (SILVA, 1978, p. 1.612 -1.089).

Assim, o termo “uso” nos fornece uma idéia geral de aproveitamento de algo a que se quer dar uma destinação. Dentro das questões urbanas, usar um edifício significa dar-lhe uma *função*, destiná-lo para uma *atividade*. Dessa maneira, uso, função e atividades são sinônimos que serão empregados ao longo da pesquisa.

A utilização (*land use* dos anglo-saxões) e a ocupação do espaço são fatos que se concretizam em um terreno, pela introdução de determinados tipos de construção e atividades que podem ou não corresponder-lhe.

Os imóveis das áreas centrais, por exemplo, podem estar associados a escritórios, comércio e serviços, residências, indústrias, entre outros usos.

Portanto, o uso ou utilização do solo é uma conseqüência do estado de equilíbrio momentâneo entre o meio e a complexa ação humana. É justamente a relação entre as funções urbanas, sejam elas espontâneas ou voluntárias, que moldam a organização do espaço (GARNIER, 1997, p. 134).

Dentro da ótica brasileira, o uso e ocupação do solo urbano, ou mais propriamente do espaço intra-urbano, constitui matéria de competência do Município, ao qual se atribui o poder de estabelecer diretrizes dos planos diretores e a regulamentação edilícia que o complementa.

A denominada de *Lei de uso e ocupação do solo urbano* constitui-se como instrumento destinado a estabelecer as utilizações convenientes aos diversos locais da cidade, em áreas adequadas às diferentes atividades urbanas que afetem a comunidade (MEIRELLES, 1985, p. 407).

Por meio dessa lei, classificam-se os usos e se estabelece a sua finalidade em relação às diversas zonas em que se divide o perímetro urbano. Com isso, busca-se equilibrar o interesse geral da população e o direito individual dos proprietários particulares, no tocante à localização, ao exercício das atividades urbanas e, até mesmo, na utilização do domínio público.

Outro aspecto importante da legislação edilícia é o da *renovação urbana* que busca atualizar as cidades envelhecidas, com a retificação de seu traçado, a ampliação de seu sistema viário, a modernização de seus equipamentos, e principalmente a adequação de suas partes obsoletas às novas funções que a contemporaneidade e a sociedade exigem dos antigos centros urbanos (MEIRELLES, 1985, p. 407).

Atualmente, diante do fenômeno da urbanização acelerada e da degradação de importantes áreas da cidade, que acabaram afetando negativamente a vida da população, surgiu a necessidade de se controlar o uso do solo urbano.

Nesse contexto, surge o *zoneamento urbano* que, de forma otimizada, permite a repartição da cidade e das áreas urbanizáveis segundo a sua destinação de uso e ocupação do solo.

Para Meirelles (1985, p. 407), o zoneamento, embora constitua um excelente instrumento urbanístico de ordenação das funções na cidade, tem que ser utilizado com bastante prudência, respeitando-se os direitos adquiridos. A simples mudança de destinação de um bairro, de uma área ou de uma rua produz profundas alterações econômicas, sociais e espaciais (físicas), valorizando ou condenando as propriedades atingidas, assim como as áreas adjacentes.

É o caso, por exemplo, dos “lugares mortos” revelados por Jacobs (2000, p.268), em um estudo de caso para a cidade de Nova York, quando se observou a

perda da diversidade de seus usos em ruas e quarteirões da cidade, fato que será abordado no capítulo seguinte.

A divisão das cidades em zonas visa a dar a cada setor um uso específico, compatível com a destinação. Infelizmente, no Brasil, a maioria das cidades desenvolveu-se de forma não-planejada, produzindo áreas centrais com funções mistas e confusas.

#### 1.4 – A centralidade urbana

A imagem clássica que se tem de um centro urbano pode ser entendida pela composição das antigas cidades medievais, cujo núcleo físico era composto por elementos dominantes: o castelo, o convento, a catedral, o paço municipal e a sede da guilda.

Aliás, destas edificações, a catedral desempenhou o elemento chave para a configuração da planta urbana medieval. Através dela, é que se efetuou o agrupamento espontâneo e hierarquizado das edificações (MUMFORD, 1998, p. 332).

Também teria sentido fazer alusão à ordem clássica e universal da Roma antiga cujos principais eixos de circulação, o *Cardus* e o *Decumanus maximus*, encontravam-se no centro, lugar geométrico da cidade e local de encontro, circundado por importantes edificações de caráter político e religioso.

Atualmente, contudo, admite-se que o centro urbano não necessariamente corresponde ou circunscreve-se à centralidade geográfica de uma determinada área. Ele é produto de um processo funcional, entendido como a concentração de certas funções e sua equidistância com relação ao todo. O centro urbano é, então, a ligação dessas funções que se estabelecem na comunicação entre os elementos de uma estrutura urbana (CASTELLS, 1983, p. 275).

Dantas (1981, p. 21) afirma que o centro e a periferia não dependem de uma localização estabelecida no espaço urbano; portanto, não estão associados a uma concepção euclidiana do espaço, relacionada a um ponto cartesianamente conhecido. Na realidade, eles são influenciados por certos fatores como o preço do solo ou a estratificação espacial de grupos sociais.

Para Villaça (2001, p. 238), um elemento central urbano pode preexistir ao centro e à cidade, mas o centro só existirá se houver a cidade. De fato, uma capela



pode ser erguida anteriormente a uma cidade, mas este ponto só se tornará centro, quando nascer uma cidade com todo o seu funcionamento sistêmico.

Silveira (2004, p. 46) afirma que os aspectos da centralidade influenciam as características territoriais e as leis sócio-espaciais. Dessa forma, mostram a origem de forças organizadoras que determinam o surgimento de percursos, adaptando-os à evolução urbana, à morfologia e à dinâmica sócio-espacial. A centralidade é também um elemento para a compreensão da segregação urbana.

Castells (1983, p. 278), por sua vez, assevera que a centralidade deve ser entendida através de níveis econômicos, político-institucionais e ideológicos.

Na esfera econômica, a centralidade exprime a organização espacial entre processos de produção e de consumo em uma cidade. No nível político-institucional, ela se baseia na articulação dos pontos fortes do Estado, da respectiva importância dos aparelhos locais e nacionais e de sua influência para a “sociedade civil”, baseada na expressão da “autoridade”. É o que ocorre, por exemplo, com o papel que a Igreja desempenha no estabelecimento da centralidade.

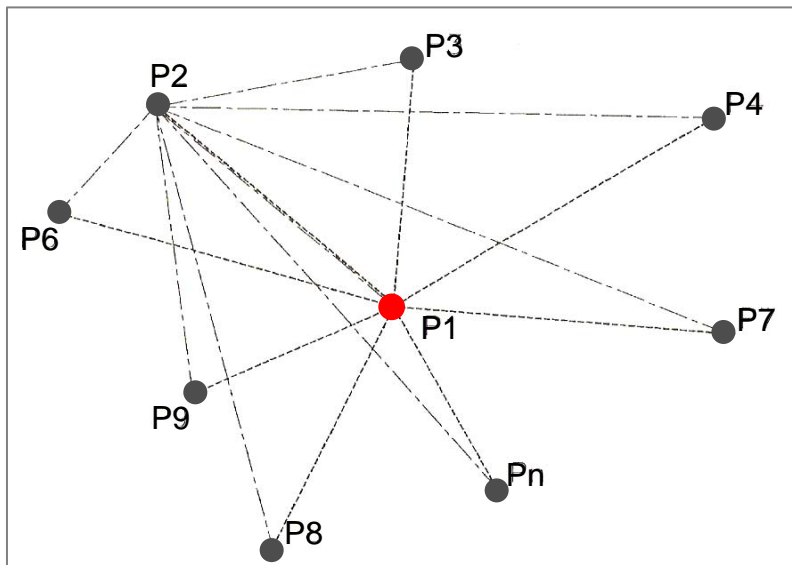
Por nível ideológico, entende-se a cidade como uma estrutura carregada de simbologia. E dentro dessa perspectiva, o centro seria o ponto forte deste “campo semântico”, condensando valores e influenciando na organização do espaço urbano.

Assim, uma centralidade corresponde a um agente integrador, permitindo uma coordenação de atividades e uma identificação simbólica e cultural. Representa uma espacialização do processo de divisão técnica e social do trabalho (ROCHEFORT, 1998 apud SILVEIRA, 2004, p. 47).

Para Villaça, a origem da nova centralidade urbana não está ligada aos palácios, catedrais ou bancos, mas está associada à locomoção dos seres humanos que buscam controlar o tempo de deslocamento. Nas palavras do autor:

Dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de toda uma simbologia. Os centros urbanos principais são, portanto (ainda que se pesem suas recentes decadências), pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação. (VILLAÇA, 2001, p. 244).

Assim, nessa ótica, o centro surge a partir da necessidade de disputa dos indivíduos pelo controle do tempo e da energia gastos nos deslocamentos humanos. Estas são as opções das quais as classes dominantes não abrem mão (Figura 1.7).



**FIGURA 1.7** – Surgimento de um centro urbano. Os terrenos em todos os pontos ou localizações da aglomeração têm diferentes valores de uso, pois oferecem variadas possibilidades de contato com os demais pontos. No ponto P1, encontra-se o valor máximo. É justamente esse ponto que minimizará o somatório dos ônus de deslocamento de todas as famílias do aglomerado.  
FONTE: VILLAÇA, 2002, p. 240.

Também é bem provável que, à proporção que as cidades crescem, tais indivíduos, grupos ou classes sociais afastem-se do centro, optando pelo aumento do tempo de deslocamento para o centro principal.

Nesse caso, isso só ocorre se aparecerem vantagens claras, tais como a aquisição de grandes terrenos nas áreas periféricas, providas de ar puro e vegetação, ou até mesmo, outras comodidades como infra-estrutura e a instalação de rodovias que permitam a rápida ligação entre a residência periférica e o centro da cidade (VILLAÇA, 2001, p. 239).

Conforme afirmou Villaça (2001, p. 239), em seu exemplo hipotético, se existisse uma comunidade organizada de famílias, todas com os mesmos recursos, as mesmas rendas e que usufríssem de idênticas condições de locomoção, certamente a “centralidade” dessa comunidade surgiria em um ponto do território que minimizasse o somatório dos deslocamentos desses moradores; seria o ponto que satisfaria a comunidade como um todo.

No decorrer de sua evolução, os antigos centros urbanos têm recebido variadas adjetivações dentre as quais se destacam as seguintes: centro histórico, centro de negócios, centro principal, centro tradicional, centro antigo, centro de mercado, ou simplesmente centro.

A definição de *centro* quando associada ao ponto de convergência física dos trajetos ou de ações que facilitem o encontro, o descanso e o abastecimento, tornando-o, dentro da história, o lugar das trocas comerciais remete a definição de centro de mercado (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 03).

À medida que são inseridas outras características como funções religiosas, lazer, políticas, culturais, atividades financeiras e de administração, subtemde-se a definição de centro de negócios, mais conhecido como *Central Business District - CDB*.

Por sua vez, a visão funcional do centro, vinculada à hierarquização espacial das atividades urbanas diz respeito a definições como centro principal, ou até mesmo subcentro e centros regionais de acordo com o seu raio de influência das atividades que atuam nessas áreas (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 03).

Já o conceito de *centro histórico* está atrelado à origem do seu núcleo urbano, à simbologia que esta área carrega desde o passado, a importância que ela representa, enquanto elemento inicial no processo de formação do espaço urbano.

Por sua vez, a expressão *subcentro* é utilizada para designar aglomerações bastante diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, não enquadrada como centro principal.

Trata-se de uma réplica em tamanho menor do centro principal, que concorre em parte sem a ele se igualar. A diferença marcante entre subcentro e centro principal é que o primeiro atende a uma parte da cidade, enquanto o segundo, apresenta resultados para toda a cidade (VILLAÇA, 2001, p. 293).

Portanto, a centralidade urbana deve ser entendida como um elemento dinâmico, oriundo de um fenômeno social e da lógica da evolução do espaço urbano. Ela exprime as forças sociais em ação e a estrutura de sua dinâmica interna (CASTELLS, 1983, p. 279).

## CAPÍTULO 2

### ESPAÇO INTRA-URBANO E CONTEMPORANEIDADE: Análise das mudanças urbanas na pós-modernidade.

#### 2.1 - A conjuntura contemporânea e seus reflexos sobre as áreas centrais

Durante a década de 1970, a problemática da urbanização girou em torno de questões extremamente delicadas: a aceleração do processo de urbanização no contexto mundial; o crescimento urbano nas regiões subdesenvolvidas que, diferentemente da primeira urbanização nos países centrais, não foi calcada em um correspondente crescimento econômico; o aparecimento de novas formas urbanas, a exemplo das grandes metrópoles; a relação do fenômeno urbano com novas articulações sociais, originadas do modo de produção capitalista (CASTELLS, 1983, p. 24).

No campo da arquitetura e do planejamento urbano, essa década representou a passagem do movimento modernista para o pós-modernismo. Um artigo elaborado por Douglas Lee e publicado em 1973, "*Regueim for large-scale planning models*", já previa a queda dos esforços no planejamento modernista dos anos 60, na elaboração de modelos de planejamento em larga escala.

Três anos depois, o *New York Times* fazia referência aos novos planejadores, que, inspirados em Janes Jacobs, eram verdadeiros críticos do planejamento modernista da década de 1960. A partir de então, a ordem era propor novas estratégias "pluralistas" e "orgânicas" para o desenvolvimento urbano segundo uma concepção pós-moderna. A revitalização urbana passa a substituir a renovação urbana (HARVEY, 1996, p.46).

Diversos autores salientam que o mundo, durante este período, testemunhou a queda da produção fordista, baseada nas economias de escala, e o surgimento da produção *just-in-time*, fundamentada nas economias de escopo (SOJA, 1993; HARVEY, 1996; PRETECEILLE, 1997).

Na antiga produção fordista, o Estado era rígido e centralizado, investindo no bem-estar social, imprimindo uma ideologia modernista baseada no consumo em massa de bens duráveis.

Por sua vez, na economia orientada pela produção *just-in-time*, o Estado é flexível e descentralizado, privatizando necessidades coletivas e de seguridade social. A ideologia pós-modernista representou um consumo individualizado, cultura “yuppie” (cultura jovem), abandonando a socialização e originando uma sociedade do “espetáculo”, cada vez mais excludente (HARVEY, 1996, p. 168).

Assim, conforme analisa Harvey (1996, p. 148), a aparência relativamente estável do modernismo fordista cedeu lugar à instabilidade e à qualidade fugaz de uma estética pós-moderna que, de forma clara, exprime a diferença, o espetáculo, a moda e a comercialização de formas culturais.

Em seus estudos, Sasse (2000 apud MOREIRA, 2004, p. 51) revela que o capitalismo atual é caracterizado, de um lado, pelo aumento da liquidez e da mobilidade do capital e, por outro, pelas novas tecnologias de informação. Sasse propôs um novo conceito de cidade, a “cidade global”, na qual se estabelecem processos econômicos sem fronteiras. No entanto, a cidade global está bem longe de garantir a dispersão de forças e de poderes. Ao invés disso, as nossas cidades continuam mantendo índices, cada vez maiores, de concentração do poder, numa competição desordenada.

Dessa forma, o espaço intra-urbano tornou-se um celeiro de crescentes contrastes e conflitos sociais. Para Preteceille (1997, p. 79), as cidades mais atreladas ao fenômeno da globalização concentram visíveis sinais de riqueza e poder. Contudo, apesar das aparências, em tais urbes, acentuou-se a pobreza representada pela crescente presença de grupos marginalizados, formados por desempregados e imigrantes.

A globalização e a reestruturação urbana são responsáveis pela exclusão social, que se expressa na perda de renda, na diminuição do trabalho formal, na ruptura dos laços sociais e no bloqueio do sistema promovedor de integração social (RIBEIRO; JUNIOR, 1997, p. 17).

Segundo Lojkine (1981, p. 167), vive-se uma nova divisão monopolista do trabalho, caracterizada pela apropriação privativa dos meios de consumo coletivos, concentrados nos grandes centros urbanos. As telecomunicações e os meios de informação de alto nível são direcionados à chefia das grandes empresas multinacionais. Imóveis de escritórios consolidam-se, cada vez mais, nas áreas dos grandes centros, forçando um jogo de valores no uso do solo, determinante para a

formação dos novos preços imobiliários. Dessa forma, mantém-se uma segregação econômica e social das funções e das classes sociais que residem no centro.

Por fim, Santos (1998, p. 35) observa que o momento atual é marcado por uma nova formulação do espaço urbano, através do crescente conteúdo da ciência, da tecnologia e da informação. O espaço torna-se cada vez mais versátil, permitindo que o capital e o trabalho passem a ter grande mobilidade.

No Brasil, um fenômeno de grandes proporções intensificou-se a partir dos anos 70: a difusão do automóvel. O crescimento econômico verificado durante a administração do Presidente Juscelino Kubitschek, entre os anos de 1955 e 1960, permitiu que fosse implantada a indústria automobilística no país.

Assim, a década de 1970 foi marcada pela aquisição do automóvel, por parte da classe média brasileira. Os interesses de locomoção dessa classe foram fundamentais para a nova concepção de um espaço cada vez mais volátil e capaz de extrapolar os limites impostos pelos antigos meios de locomoção. Dessa maneira, Villaça (2001, p. 280) aponta para a rapidez nos deslocamentos dentro do espaço urbano das cidades, uma vez que, com o uso do automóvel, as classes de poder aquisitivo passaram a ter acesso rápido a diversos setores da cidade.

O comércio e os serviços compostos por hotéis, *shopping centers*, consultórios, restaurantes, academias, salões de beleza, escolas, lojas, entre outros, puderam aumentar o seu raio de ação em função da nova clientela motorizada. A partir desta década, os centros puderam assumir grandes dimensões ao mesmo tempo em que conheciam um processo de fragmentação do espaço urbano.

Essa fragmentação do espaço reveste-se, de forma dominante, mediante a abertura de novas avenidas, vias expressas e rodovias, que cortam incisivamente as cidades.

Grandes equipamentos urbanos, como *hiper mercados*, *shopping centers* e estádios, somados às vastas áreas de estacionamento, que esses tipos de empreendimentos demandam, contribuíram para o processo de separação do espaço urbano. Esses “devoradores de espaço”, tão discriminados por Mumford (1998), quando se aludiu às cidades americanas, também seriam os responsáveis pela segmentação espacial das cidades brasileiras.

Neste caso, Villaça (2001, p.280) explica que a abertura de novas avenidas e auto-estradas, dentro das cidades, permitiu o controle do tempo de deslocamento

das camadas de média e alta renda que, dessa maneira, puderam habitar áreas afastadas dos grandes centros de nossas cidades.

Assim, as camadas de alta renda buscam atender aos seus interesses, à medida que procuram reduzir o tempo de deslocamento. Mesmo quando se transferem para regiões afastadas do centro da cidade, continuam sendo beneficiadas por diversos fatores, dentre os quais, as facilidades na aquisição da propriedade do automóvel e as políticas públicas coniventes no sentido de prestar-lhes toda uma infra-estrutura de assentamento em locais afastados dos centros. Por fim, nesses novos bairros, serão construídas escolas, *shopping centers*, edificações públicas e, até mesmo, um “novo centro” para cidade.

As camadas de baixa renda ficaram fora desse processo, diante do qual a localização e a acessibilidade dentro do espaço urbano acabam por ressaltar o valor dos indivíduos, conforme afirmou Milton Santos:

Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando, incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independente de sua própria condição. Pessoas, com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga produção, do ponto do território onde está. (SANTOS, 1993, p. 81).

De fato, com as novas mutações que caracterizam a nossa sociedade, muitos indivíduos passaram a ter notável mobilidade dentro do espaço intra-urbano, ao passo que outros se encontram em relativo estado de inércia.

Nas cidades brasileiras, é bastante comum a população com pior situação ver-se obrigada a morar em regiões periféricas. Tais áreas acabam se tornando bastante densas, muitas vezes dando origem a grandes favelas ou a aglomerados subnormais (JACOB, 2002).

Porém, no caso das camadas de alta renda, o êxodo também se desenvolve aqui no Brasil. Os condomínios “alphaville” constituem os melhores exemplos disto. Geralmente seus terrenos loteados possuem grandes proporções, com mais de 1000 metros quadrados. Outra característica destes é que estão sempre situados

próximos às grandes rodovias, como é o caso da Rodovia Castelo Branco, em São Paulo, ou da Rodovia Campinas-Mogi Mirim, em Campinas, o que facilita um rápido deslocamento por meio de automóveis.

De uma maneira mais ampla, a segregação urbana e social produz dois lados: o espaço urbano “central”, dominado pelas atividades de direção dos grandes grupos capitalistas e do Estado, e as zonas periféricas, onde está inserida a força de trabalho (LOJKINE, 1981, p. 150).

## 2.2 – A “Decadência” dos centros urbanos

A palavra “decadência” significa o estado daquele ou daquilo que decai, aproximação do fim, declínio, empobrecimento (FERREIRA, 2004).

Já, “deterioração” e “degradação” urbana são conceitos que, atualmente, têm sido, por vezes, relacionados à perda da função, ao dano ou à ruína de estruturas físicas. Também estão associadas ao valor decrescente das transações econômicas de um determinado local. A expressão “deteriorar” é equivalente a estragar, piorar ou inferiorizar.

A palavra “degradação” está relacionada à idéia de rebaixamento, desmoronamento, aviltamento ou descrédito. Degradar vem de *gradus* (grau) e compõe a palavra degrau, onde a preposição “de” refere-se a qualquer coisa que se desloca de cima para baixo (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 03).

Normalmente, a referência que se tem dos espaços urbanos degradados faz-se, não apenas diante de estruturas físicas, mas também em relação aos grupos sociais. Assim, pode muito bem referir-se a destruição das bases de solidariedade que mostram, como resultados finais, o empobrecimento e a marginalidade (GUTIERREZ, 1989 apud VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 04).

O processo de deterioração/ degradação ocorreu, em maior ou menor grau, nas grandes cidades do mundo na segunda metade do século XX, condicionado pela expansão do espaço urbano em suas periferias.

A expansão urbana criou novas áreas de interesse para moradia, originando novos subcentros (centros secundários), capazes de proporcionar concorrência com o centro tradicional (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 04).

Del Rio (1990, p. 20) aponta que, nos países desenvolvidos, em especial nos Estados Unidos, o esvaziamento das áreas centrais não teve como fatores



determinantes o caráter físico e ambiental. Na realidade, isso foi causado tanto pelas políticas regionais vigentes quanto pelos novos paradigmas e modos de vida almeçados pelas classes médias, influenciados pela sociedade de consumo.

Assim, os reais causadores do esvaziamento das áreas centrais norte-americanas seriam, segundo o autor, as novas condições de moradias oferecidas pelos subúrbios; a saída de grandes empresas polarizadoras para outros locais a fim de obter maior eficácia e manter a sua imagem; as novas cidades onde “tudo” era bem planejado e voltado para o conforto e o novo estilo de comprar em *shoppings*.

A conseqüência disso foi o desgaste da área central dentro dos aspectos físicos, econômicos e sociais. Os grupos de alta renda locomoveram-se para os subúrbios, levando consigo o comércio e as atividades culturais. Já os grupos de baixa renda herdaram as deterioradas edificações da área central, começando, a partir daí, a formação de cortiços e guetos (DEL RIO, 1990, p. 20).

Em rica análise, Jacobs (2000, p. 268) associa as reais causas da “decadência” dos centros das cidades americanas à reprodução excessiva de determinados usos. Segundo ela, a “autodestruição” da diversidade de atividades pode acontecer em ruas, pequenos nichos de vitalidade, quarteirões ou distritos inteiros. A partir daí, a área é abandonada pelas pessoas que antes a utilizavam para diversos fins.

Nas palavras de Jacobs (2000, p. 269): “Assim, nesse processo, um ou alguns usos dominantes por fim vencem. Mas é uma vitória vazia. Esse processo destrói um organismo mais complexo e mais efetivo de sustentação econômica e social mútua”.

Deste modo, uma combinação diversificada de usos em uma determinada área da cidade a tornaria próspera e atraente para o todo.

O exemplo de como a ausência da diversidade nos usos pode ser nociva ao espaço intra-urbano é encontrado no centro de Boston. Uma análise feita pela *Comissão de Planejamento de Boston* mapeou os usos no centro através de cores diferentes que designavam escritórios de administração, finanças, instituições governamentais, compras, entretenimento e assim por diante. O resultado dessa pesquisa mostrou que todas as áreas estagnadas aparecem no mapa como uma série de zonas compactas, com a predominância de apenas uma cor para cada área. Somente uma área no mapa, situada no limite de seu centro, apresentou diferentes tipos de uso, sendo marcado como de uso-misto. Para Jacobs, essa é a

única área do centro de Boston que vem mudando, crescendo e atuando como uma cidade viva (JACOBS, 2000, p. 273).

No Brasil, durante a década de 1980, a economia enfrentou um período de estagnação, expresso por uma crise financeira e fiscal, cujos efeitos repercutem até hoje. Nesse momento, intensifica-se a “decadência” urbana iniciada durante os anos 70. Segundo Zancheti (1998), os velhos centros das metrópoles e das grandes cidades latino americanas iniciaram um processo de “envelhecimento urbano”, caracterizado pela desvalorização funcional, construtiva e local.

Para Villaça (2001, p.28), os anos 80 registram uma enorme quantidade de investimentos residenciais e empresariais que, orientados pelos interesses das elites, dirigiram-se para áreas distantes do centro tradicional.

Dentro dessa ótica, surgem exemplos evidentes como é o caso de Alphaville e Tamboré em São Paulo, onde se situam vastos empreendimentos tanto residenciais como comerciais e industriais. Em áreas como a Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, ou Boa Viagem, no Recife, também aparece esse tipo de investimento imobiliário.

Assim, a “decadência” dos centros antigos aconteceu em razão da saída das camadas de alta renda, que foram substituídas pelas de baixa renda. Dessa forma, grande parte das funções como geração de empregos, espaços para lazer, atividades culturais e comércio acompanharam o destino das camadas de alta renda, instalando-se em novas áreas. Nas palavras do referido autor, esse fenômeno é descrito nos seguintes termos:

O processo popularmente chamado de “decadência” ou “deterioração” do centro consiste no seu abandono por parte das camadas de alta renda e em sua tomada pelas classes populares. Esse abandono apresenta várias manifestações como diferentes graus de intensidade nas várias metrópoles: abandono do centro como principal local de emprego das camadas de mais alta renda; abandono de diversão, lazer e atividades culturais; como local de compras e de moradia. (...) (VILLAÇA, 2001, p. 277).

Paralelamente a esse acontecimento, as edificações dos centros tradicionais foram sendo abandonadas, gerando a perda de seu valor imobiliário. Para Villaça (2001, p. 282), “o que primeiro se ‘deteriorou’ não foram os edifícios, mas a sua localização, os seus vários ‘pontos’”.

Nesse sentido, Jacobs (2000, p. 292) explica que, no caso das cidades norte-americanas, os comerciantes já notavam o surgimento de “lugares mortos” nas ruas do centro, provocando uma diminuição no fluxo de pedestres e no uso da cidade naquele ponto. Por sua vez, esses lugares tendentes à decadência provocam um efeito econômico forte o suficiente para influir nas vizinhanças do “lugar morto”.

Mas a construção de *shoppings centers*, hipermercados e supermercados representou um aspecto marcante no processo de transferência de atividades comerciais, segundo os interesses das camadas de alta renda.

Quando implantados em áreas afastadas ou próximas do centro tradicional, estes equipamentos produzem, em pouco tempo, novos pontos que levariam décadas para serem produzidos pelas tradicionais lojas de comércio e de serviços. Juntos, esses grandes equipamentos possuem o volume de vendas equivalentes ao de muitas quitandas, padarias, açougues e outros tipos de pequenos negócios (MARICATO, 2001, p. 139).

Os *shoppings centers*, quando instalados nas áreas de alta renda, atuam de forma significativa no processo de esvaziamento dos centros principais de nossas metrópoles, mesmo que o declínio desses centros tenha se iniciado antes da banalização dos *shoppings* (VILLAÇA, 1998, p. 307).

Maricato (2001, p. 139) também afirma que, com a abertura de “avenidas imobiliárias” e com a construção de *shopping centers*, o grande perdedor é o comércio tradicional.

Da mesma forma, a instalação de pólos geradores dentro das antigas áreas centrais também traz uma série de complicações para o comércio tradicional.

Em uma pesquisa realizada no centro de cidades francesas como Lyon e Rennes, observou-se que a instalação do grande capital nos centros das cidades (como é o caso dos equipamentos do Carrefour e dos estabelecimentos Decré) iniciou um clima de concorrência acirrada entre os pequenos comerciantes, findando os laços de solidariedade que entre eles existia (LOJKINE, 1981, p. 249).

Contudo, os centros principais de nossas cidades, apesar de seu evidente estado de “decadência”, ainda formam, dentro da cidade, a área de maior concentração de atividades e de serviço.

O centro tradicional da cidade de São Paulo é responsável por 24,23% dos destinos de viagem, ao passo que a região da Avenida Paulista gera 9,74%. Por sua vez, o centro tradicional da cidade de Belo Horizonte possui 4.521 estabelecimentos

de comércios e serviço contra 924 do “seletizado” centro de Savassi (VILLAÇA, 2001, p.246).

Assim, a decadência das áreas centrais é algo mais complexo do que se imagina. O processo de segregação das classes de alta renda tende a formar o que os estudiosos deduzem como “centro novo”, localizado sempre na região onde se concentram tais camadas.

Assim, as atuais metrópoles brasileiras vêm, cada vez mais, segregando-se em dois espaços distintos: a cidade dos ricos e a cidade dos excluídos. A primeira tende a produzir um “centro novo”, região que atende aos anseios das classes dominantes; a segunda irá utilizar o “centro velho”, que é o centro tradicional de nossas cidades e que outrora pertenceu à classe dominante (VILLAÇA, 2001, p.311).

A própria ideologia dominante traz consigo a idéia de que o “centro velho” não é mais o centro da cidade, em um processo que Villaça chama de “universalização do particular por parte da classe dominante”, ou seja, o centro das classes abastadas deve ser sempre o centro da cidade. Um exemplo claro disso é a propaganda elaborada pelo Banco Itaú, anos atrás, e que promovia a Avenida Paulista a centro de São Paulo, deixando no esquecimento a imagem e o significado do vale do Anhangabaú – o mais difundido centro de São Paulo até a década de 1970 (VILLAÇA, 2001, p.348).

Entre os fatores que levaram as elites a abandonarem os centros tradicionais de metrópoles brasileiras estão o aumento das taxas de motorização das classes de alta renda e as novas formas de produção do espaço correspondentes a novos padrões de mobilidade territorial (VILLAÇA, 2001, p. 279-280).

A ação especulativa do mercado imobiliário também contribuiu para o abandono do centro, criando uma estrutura anormal, caracterizada pelo crescimento desordenado na periferia e pelo permanente e progressivo abandono das áreas centrais (BOLAFFI, 1982, p. 58; RIBEIRO, 2006b, p. 141).

Com o tempo, desenvolve-se um vasto anel de zonas deterioradas conhecidas como “*donut cities*” ou “cidades-rosca”, conforme será visto, com maiores detalhes, no tópico seguinte.

### **2.3 – A “decadência” das áreas centrais brasileiras sob a ótica das mudanças de uso e ocupação do solo urbano**

A estrutura urbana associada ao espaço urbano é gerada por elementos espaciais e pelas relações por eles mantidas (o centro principal e seus sub-centros). Por sua vez, a transformação do espaço (renovação do meio construído, novas construções no lugar das antigas) pode acontecer sem, necessariamente, originar a reestruturação urbana (VILLAÇA, 2001, p. 33).

Basta voltar ao início do século XX, quando o quadro imobiliário do centro de nossas cidades foi renovado com a demolição do colonial e introdução do neoclássico e do ecletismo. Nesse caso, não houve alteração da estrutura urbana, pois a importância desses centros não foi descaracterizada. A posição e a localização também não foram alteradas.

Todavia, ficaram evidentes a transformação do espaço urbano e a intensa atividade imobiliária. Como exemplo dessa realidade, Villaça cita a cidade de Salvador, onde os bairros de Campo Grande e da Graça tiveram seus casarões demolidos e substituídos por apartamentos de luxo. Assim, existiu renovação do espaço construído (espaço urbano), mas não houve modificação da estrutura urbana de modo que, em tais bairros, permanecem a sua natureza, classes sociais e localização enquanto elemento da estrutura urbana. O fenômeno da estruturação intra-urbana é um processo bastante lento e que, portanto, deve ser compreendido ao longo de várias décadas.

Partindo desta lógica, pode-se entender como é regido o processo de especulação imobiliária. A valorização do terreno depende das mudanças da estruturação intra-urbana que ainda estão por acontecer. Assim, os especuladores programam-se a esperar certo período de tempo, que pode ser bastante longo, até que os preços alcancem valores propícios (SINGER, 1982, p. 23).

Por sua vez, o preço de determinadas áreas da cidade estão sujeitas a oscilações violentas, fato que torna o mercado imobiliário bastante especulativo. Tais oscilações podem ser relacionadas com as mudanças na demanda do uso do solo, que dependem de fatores como, por exemplo, a expansão do tecido urbano em determinada direção.

Na bem fundamentada obra *A urbanização brasileira*, Santos (1998, p. 96) aborda, de forma bastante elucidativa, alguns aspectos da especulação imobiliária.

Para o autor, a especulação urbana reflete-se na superposição de um *sítio social* sobre o sítio natural e em acirrada competição de atividades ou indivíduos por determinada localidade.

A dinâmica da especulação é calcada nessas expectativas. Alguns lugares passam a ter maior valor do que outros; certos pontos tornam-se mais acessíveis; certas avenidas mais atraentes, dentro de um processo seletivo onde a sociedade urbana busca adequar o espaço às suas exigências. Assim, tanto as atividades mais rentáveis quanto os próprios indivíduos (na busca de locais residenciais) procuram áreas privilegiadas para sua fixação.

Ao considerar a demanda de solo urbano para fins residenciais, conclui-se que o processo é o mesmo. As camadas de maior poder aquisitivo procuram áreas que sejam providas de uma série de vantagens: maior acesso a serviços urbanos, tais como transportes, serviços de água e esgoto, escolas, comércio, telecomunicações, etc. (SINGER, 1982, p. 27).

Sabe-se que a grande parte dos investimentos imobiliários estão voltados para as camadas de alta renda. Nesse sentido, essas classes escolhem o melhor local para se instalarem, segregando-se das outras camadas e levando consigo todo o aparato de serviços urbanos. As áreas centrais, apesar de seus atributos, tornam-se cada vez menos atrativas, levando à perda desses investimentos e de suas funções (RIBEIRO, 2006b, p. 142).

Como a quantidade de serviços urbanos é escassa em relação às necessidades da população, o mercado os cede através da diferenciação do uso do solo. Mesmo os serviços prestados pelo Estado à população, tais como ruas asfaltadas, galerias pluviais, iluminação pública, coleta de lixo, etc., acabam sendo desfrutados apenas por aqueles que são capazes de pagar o seu preço, incluído na renda do solo que dá acesso a eles (SINGER, 1982, p. 36).

Mas a ruptura dos centros principais com as elites que os sustentavam não tornou possível a desativação de atividades que ainda hoje possuem a importância que tiveram no passado.

Dessa forma, cada cidade brasileira possui, geralmente, um centro principal no qual se localizam edifícios público-administrativos, tribunais, a igreja matriz, o distrito financeiro, o comércio atacadista, o comércio varejista, cinemas, teatros, etc.

Os centros tradicionais ainda possuem em grande quantidade todos esses equipamentos. A diversidade de serviços urbanos fica mais escassa à medida que a

distância ao centro aumenta. Nesse aspecto, grande quantidade de empresas e de indivíduos utilizam os serviços disponíveis no centro, de modo que a localização em que se encontram, em relação ao centro, determina os gastos com transportes e desperdício de tempo no deslocamento.

Diante dessa realidade, Singer (1982, p. 29) conclui que, para as cidades brasileiras, existe um gradiente de valores do solo urbano que produz preços cada vez mais decrescentes à proporção que nos afastamos do centro em direção a periferia.

Porém, com o crescimento da cidade, novos centros secundários (subcentros) vão surgindo em bairros afastados do centro tradicional, o que acaba valorizando as novas áreas da cidade.

As residências muito próximas ao centro tradicional desvalorizam-se, passando a ter, a partir de então, usos inferiores ou voltados para a diversão noturna: casas de prostituição, hotéis de segunda linha, pensões, cortiços, e até mesmo locais para estacionamento. Muitos edifícios têm suas unidades subdivididas em pequenos apartamentos.

Nesse sentido, Santos (1994, p. 70) revela que ocorre a alteração de velhas formas para adequação às novas funções, como é o caso das edificações existentes nas áreas centrais. Quando isso não ocorre, presenciamos o abandono do imóvel.

Edificações localizadas no núcleo tradicional costumam “envelhecer” tanto por inadequação física, quanto social. Por inadequação física, os imóveis envelhecem nas situações em que ocorre, por exemplo, a ação do tempo provocada pelas intempéries ou pela inanição de seus proprietários.

Por sua vez, o envelhecimento social é resultado do desuso ou desvalorização, ocasionado pelas preferências a outras formas, fruto dos movimentos da moda.

A afirmação de Singer é clara neste sentido:

O advento e a popularização do automóvel, por exemplo, suscitou a necessidade de garagens de que a maior parte das edificações mais antigas não dispunham. Mudanças menos drásticas mas cumulativas no estilo do mobiliário, no tipo e número de aparelhos eletrodomésticos, no tamanho e composição das famílias, etc., acabam por ocasionar em intervalos curtos a obsolescência de grande parte das edificações, acarretando o seu abandono por parte das classes cujo poder aquisitivo lhes permite optar por residências

modernas. Convém notar ainda que a obsolescência “moral” não se limita às habitações atingindo também empresas, sobretudo as que prestam serviços à camada mais rica. Escolas, clínicas médicas e dentárias, salões de beleza, butiques, cinemas, etc., abandonam suas localizações e edificações obsoletas, com o fito de oferecer instalações atraentes em locais preferenciais, tais como bairros residenciais ou *shopping centers*, a sua exigente freguesia. (SINGER, 1982, p.30).

Milton Santos ainda revela outro dado referente à paisagem urbana, como sendo conjunto de formas variadas, buscando um funcionamento único. Nas palavras do autor:

A paisagem é um palimpsesto, um mosaico, mas que tem um funcionamento unitário. Pode conter formas viúvas e formas virgens. As primeiras estão à espera de uma reutilização, que pode até acontecer; as segundas são adrede criadas para novas funções, para receber inovações. As funções que são mais suscetíveis de criar novas formas são: bancos, hipermercados, o Estado, *shopping-centers*, etc., além de certas funções públicas. Fora estas, são poucas as funções capazes de criar novas formas, e por isso mais comum o uso das preexistentes através de uma readaptação. É o caso das casas de saúde, escolas, serviços diversos, fábricas menores etc., que se instalam em antigos casarões ou prédios deixados por outras atividades com readaptação de formas velhas para novas funções. (SANTOS, 1994, p. 70).

Outro aspecto abordado por Santos (1993, p. 90) diz respeito à distribuição desigual dos equipamentos educacionais e de lazer dentro de nossas cidades, oriundos do capitalismo, associado ao processo especulativo do mercado.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, uma pesquisa iniciada da década de 1970 revelou que cinemas, hotéis, museus, restaurantes e teatros estavam agrupados, de forma dominante, na zona central, composta pelo centro histórico e o centro expandido.

A presença de cinemas em tal área correspondia a 73% sobre o total do equipamento no município; os hotéis correspondiam a 97,79%; os museus totalizavam 61,7%; por sua vez, os restaurantes correspondiam a 90,66% e os teatros finalizavam a pesquisa com 89,7%.

Levando-se em consideração que, em tal zona central, residem 20% da população da cidade, e que esta área representa 14% da superfície concluiu-se que,



naquela época ou ainda hoje, a distribuição desses serviços dentro do espaço urbano gera conflitos na acessibilidade (tempo e preço de transportes) para quem reside em áreas afastadas do centro.

Mas o problema da distribuição desses equipamentos pode estar associado ao padrão anômalo de crescimento da periferia de nossas cidades.

Bolaffi (1982, p. 58) afirma que o crescimento periférico é gerado por agentes econômicos que conferem ao solo urbano funções econômicas alheias à sua utilidade essencial enquanto bem natural e ao seu papel que deveria propiciar na composição e organização do espaço.

Essa expansão desordenada da malha urbana só tende a aumentar os problemas urbanos, caracterizados por: aumento das distâncias; baixa densidade de ocupação do solo urbano; ineficiência dos transportes; elevação dos custos sociais e privados da urbanização e comprometimento irreversível da eficiência da administração pública.

Em São Paulo, o manejo especulativo do solo urbano produziu a incorporação desordenada e desnecessária de novas áreas periféricas na cidade, ocasionando um desequilíbrio das funções urbanas e desvantagens na localização de alguns setores do espaço urbano, como é o caso do centro tradicional.

Os serviços urbanos, antes existentes na área central, acabam migrando para as novas áreas periféricas, tornando o antigo centro desvalorizado e abandonado. Esse processo acaba gerando um vasto anel de zonas deterioradas, conhecidas como “*donut cities*” ou “*ciudades-rosca*”. Conforme afirma Bolaffi (1982, p. 60), “a cidade cresce, mas cresce consumindo-se num movimento perene de demolições e de autodestruição”.

Atualmente, uma significativa parte da área construída nos centros tradicionais encontra-se desocupada ou subutilizada, devido ao fato de que os novos usos não são capazes de pagar os aluguéis e as taxas de condomínio (manutenção) que as edificações dessas áreas requerem para o seu pleno funcionamento (ZANCHETI, 1998).

De fato, não existe atividade econômica capaz, por exemplo, de ocupar o espaço vazio das edificações verticais, uma vez que o comércio e serviços populares têm como clientes os transeuntes. Suas mercadorias são sempre vendidas informalmente a baixos valores e em pequenas quantidades.

Com o êxodo de algumas atividades de maior prestígio, capazes de gerar grande circulação monetária, restou ao centro abrir seus espaços para que suas edificações fossem ocupadas por atividades de armazenamento e comércio atacadista. O que, de certa forma, é bastante viável, uma vez que utilizam grandes edificações pagando-se baixos aluguéis (ZANCHETI, 1998).

Algumas atividades, como agências bancárias, vêm crescendo fora do centro principal, nas últimas décadas. Em São Paulo, a porcentagem de agências bancárias, localizadas no centro, diminuiu de 37% para 12% entre os anos de 1959 e 1993. Em Recife, a localização de agências no centro diminuiu de 80% para 33%. Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre também apresentaram queda no número de agências na área central (VILLAÇA, 2001, p. 272-273).

Pode-se concluir que, a presença de uma sociedade cada vez mais excludente, baseada na moda e nas mudanças de comportamento dos indivíduos vem influenciando de forma radical nas transformações físicas, assim como, na transferência de atividades e funções dentro do espaço intra-urbano.

Nas últimas três décadas, as cidades brasileiras cresceram de forma ostensiva nas regiões periféricas, forçando a criação de novas centralidades (centros secundários) capazes de concorrer com o centro principal. A saída de atividades de grande prestígio, do centro tradicional para os novos subcentros, com o fito de acompanhar as camadas de alta renda em seu deslocamento no território constituiu um fato marcante.

Dessa forma, o território composto pelo antigo centro passou a comportar uma grande quantidade de atividades populares, voltadas às camadas de baixa renda.

## **CAPÍTULO 3**

### **INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS:**

#### **As estratégias para a reconstrução das áreas centrais através da inserção de novos usos**

### **3.1 - A intervenção em centros urbanos**

#### **3.1.1 – Introdução**

As doutrinas da revitalização urbana surgiram como uma reação aos processos de renovação urbana, típicos do urbanismo modernista, e que dominaram o planejamento urbano entre os anos de 1920 e 1970 (VAZ, 1995; DEL RIO, 2000).

Historicamente, os projetos de renovação dos centros urbanos alteraram, significativamente, a configuração da área central, tendo em vista os ideais de embelezamento e de monumentalidade. Exigiram grandes investimentos e, não obstante, possuíam o caráter de uma “reforma sanitaria”, promovendo a limpeza de grandes áreas e a demolição de edifícios antigos, reservados às populações de baixa renda.

Como consequência dessas ações, novos usos surgem, voltados sistematicamente aos anseios dos agentes representativos do capital imobiliário (construtores, promotores, financiadores e proprietários imobiliários privados). Por isso, é correto afirmar que tais intervenções destinaram-se, sobretudo, ao atendimento dos interesses imobiliários e de aspectos funcionais, deixando de lado a qualidade de vida e a valorização da cidadania (VAZ, 1995; MARICATO, 2001, p. 126).

Nas primeiras décadas do século XX, grandes pensadores introduziam, em seus estudos, doutrinas que constituíram o alicerce dos paradigmas atuais de intervenção urbanística.

Para o arquiteto e restaurador Giovannoni (1931 apud CHOAY, 2001, p. 200), a cidade histórica constituía, ao mesmo tempo, um monumento e um tecido vivo. Como produto das reflexões do referido autor, surge a doutrina de conservação e restauração do patrimônio urbano.

Assim, o conceito de monumento histórico não poderia designar um edifício isolado, separado do contexto das edificações que o cercam. A cidade, em si, é o monumento maior a ser preservado. “Tentar isolar ou destacar um monumento é o mesmo que mutilá-lo”.

De grande importância, a Carta de Veneza<sup>2</sup> (1964) já trazia consigo a elevação do conceito de monumento histórico, dado a sua importância como testemunho de evoluções, civilizações e acontecimentos históricos. O tecido urbano, até então, alvo de renovações urbanas, passa a ser considerado um espaço digno de valorização (VASCONCELLOS; MELLO, 2006, p. 58).

Outro documento importante na afirmação dessa nova fase foi a Recomendação de Nairóbi, elaborada pela Unesco no ano de 1976. Trata-se da primeira carta patrimonial a se referir, de forma consistente, à preservação de conjuntos urbanos, permitindo, a partir de então, a inclusão do centro histórico.

Dentre suas metas, a carta buscou associar a preservação à contemporaneidade, através de ações conjuntas realizadas pelas administrações locais, órgãos técnicos e associação de moradores (MENEGUELLO, 2006).

Durante a década de 1970, findam os últimos programas de renovação urbana, levando consigo os superados conceitos do movimento modernista. Em seu lugar, surge uma nova fase no processo de intervenção dos centros urbanos, baseada na estética, no patrimônio e na questão ambiental (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 15).

A partir de então, intervir nos centros urbanos representou avaliar todo seu estoque histórico e patrimonial, através de uma nova consciência capaz de interpretar o centro como parte de uma estrutura maior, cujo caráter funcional é capaz de dar sustentação ao todo (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 03).

Nesse contexto, as intervenções realizadas entre as décadas de 1970 e 1990 voltaram-se à preservação dos centros urbanos, sendo influenciadas pelos moldes europeus. Dessa forma, foram utilizados, nesse processo, antigas estruturas industriais, armazéns, estações ferroviárias, mercados e teatros, num nítido esforço de introduzir, nesses espaços, uma série de atividades relacionadas ao comércio, ao lazer e à cultura (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 13).

---

<sup>2</sup> Carta de Veneza – Carta internacional relativa à conservação e restauração de monumentos e sítios, documento oriundo do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos, promovido pela UNESCO, UIA e ICOMOS. (SCOCUGLIA, 2004, p. 40).

### 3.1.2 – Aspectos conceituais

No âmbito das intervenções urbanísticas, diversos conceitos têm sido utilizados para designarem as diferentes formas de ações estratégicas de melhoramento das áreas centrais.

Em geral, as denominações, sempre acompanhadas do prefixo “re”, a exemplo de revitalização, reabilitação, requalificação, reestruturação, trazem implícita a idéia de manutenção da cultura local, bem como o discurso de que os planos urbanísticos devem garantir uma nova vida para uma nova área.

Nesse contexto, a expressão *revitalização* diz respeito ao nível de vitalidade social, cultural ou econômica que se pretende reinserir numa área deteriorada (RIBEIRO, 2006b, p. 146). Na Carta de Lisboa <sup>3</sup> (1995), o conceito em análise é, assim, entendido:

Revitalização urbana – engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas (VASCONCELLOS; MELLO, 2006, p. 59).

Para Vaz (1995), existem seis características básicas que estão presentes na revitalização dos centros urbanos, quais sejam: a) a humanização dos espaços coletivos produzidos; b) a valorização dos marcos históricos e simbólicos existentes; c) o incentivo à instalação de habitações de interesse social; d) o incremento dos usos de lazer; e) a preocupação com aspectos ecológicos; f) participação da comunidade na concepção e implantação do projeto.

Por sua vez, um outro conceito tem sido utilizado, com destaque, nos estudos de intervenção urbana. Trata-se da *requalificação* urbana, a qual não pode ser confundida com revitalização.

Para Ribeiro (2006b, p. 146), a *requalificação* e a *revitalização* são entidades conceituais bem definidas, possuindo diferenças e similitudes. Aproximam-se pelo fato de focarem a preocupação na durabilidade do funcionamento das áreas centrais

---

<sup>3</sup> Carta de Lisboa – Documento criado em 1995, com o intuito de nomear certos tipos de intervenção e com seu embasamento direcionado para temas urbanos.

e estruturas urbanas constituídas; visam, pois, ao funcionamento de todo o sistema intra-urbano.

Contudo, a *requalificação* urbana tem a intenção mais específica: tornar certas áreas, que perderam a variedade de atividades que anteriormente nelas existiam, em espaços aptos a receber novas funções e atividades características do funcionamento urbano contemporâneo, sem descaracterizar a identidade e o seu significado espacial e histórico.

Segundo Maricato (2001, p. 126), o conceito de reabilitação é o mesmo que requalificação, sendo definido como uma intervenção que preserva, da melhor forma possível, o contexto existente (edificações), os usos e a população moradora. A intenção é fazer pequenas reformas na infra-estrutura, que não descaracterizem o ambiente construído e assegurado para as futuras gerações.

Por sua vez, também na Carta de Lisboa (1995) há uma nítida aproximação entre reabilitação e requalificação, descritos da seguinte forma:

Reabilitação – É uma estratégia de gestão urbana que procura **requalificar** a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito; (VASCONCELLOS; MELLO, 2006, p. 59, grifo nosso).

Já o termo *gentrification* (gentrificação) foi usado pela primeira vez por Ruth Glass, da década de 1960, na tentativa de expor o fenômeno da vinda da classe média para as áreas desvalorizadas do centro de Londres (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006, p. 22).

Assim, pesquisadores de todo mundo vêm analisando os efeitos que as intervenções de requalificação urbana podem trazer para as áreas centrais, pois, existem exemplos bastante concretos de famílias de baixa renda que foram substituídas por outras de classe média superior dentro do processo de “gentrificação” (SILVA, 2006, p. 07). É o caso das *Docklands* de Londres, que será visto mais adiante.

Esse fenômeno pode ocorrer pela inserção de novos usos e atividades que trazem consigo a valorização dos centros tradicionais. As novas funções, advindas do processo de requalificação, passam a despertar não só o interesse da classe de poder aquisitivo como também o de empresas e de capitais.

Na Europa, a reabilitação urbana, como política vigente, iniciou-se na década de 1970, passando, desde então, por diversas transformações e estilos de aplicação, nas várias cidades do velho continente. No caso da América Latina, a reabilitação urbana constitui um novo conceito dentro do planejamento urbano, fazendo parte das agendas políticas a partir de 1990 (ZANCHETI, 1998).

É preciso, antes de mais nada, compreender que fatores justificam e motivam uma intervenção aos centros urbanos.

Primeiramente, a *referência* e a *identidade* dos centros nos permitem revelar que tais áreas possuem uma contribuição para a origem de seus cidadãos. Essa origem está intimamente ligada à *história urbana*, na qual o centro constitui o cenário de toda uma evolução e das estratificações na história da cidade.

Em segundo lugar, o centro é o lugar da sociabilidade e da diversidade, uma vez que permite uma quantidade de atividades maior que nos subcentros mais recentes, reforçando, assim, o seu caráter singular.

Em terceiro lugar, estaria a questão da infra-estrutura existente. Nos centros das cidades, normalmente há um sistema viário consolidado, saneamento básico, energia e serviços de telefonia, serviço de transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais. Portanto, é injustificável, do ponto de vista econômico, deixar essa infra-estrutura ao abandono.

Outro aspecto importante diz respeito aos deslocamentos pendulares. As estatísticas revelam que os centros de muitas cidades, ainda que pese o seu estado de abandono, concentram um maior número de postos de emprego. Sendo assim, a valorização do uso residencial nessa área reduziria sensivelmente a necessidade do deslocamento pendular diário (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 06).

As mudanças de padrões sócio-demográficos também constituem motivos para uma intervenção nas áreas centrais. De fato, os novos paradigmas sociais ocasionaram alterações como maior expectativa de vida, menor número de membros em uma família, aumento da participação feminina no mercado de trabalho, maior número de pessoas morando sozinhas ou trabalhando nas suas

próprias casas. Esses fatores podem levar ao retorno do uso das habitações em áreas centrais.

Todas essas características conferem ao centro uma vitalidade não apenas econômica, mas também social e ambiental.

De uma forma geral, toda intervenção em áreas centrais é classificada segundo um tipo, o que, de certa forma, pode envolver a participação de vários setores e diversas variáveis em questão.

Tais tipos envolvem as seguintes iniciativas: reabilitação de áreas abandonadas, restauração do patrimônio histórico e arquitetônico, reciclagem de edificações, parques e praças, tratamento estético e funcional das fachadas de edificações, tratamento do mobiliário urbano e de elementos de publicidade e a redefinição do uso de vias públicas.

Outros tipos como a melhoria da conservação e do padrão de limpeza dos logradouros, melhoria da acessibilidade a transportes individuais ou coletivos e a organização das atividades econômicas são imprescindíveis à vitalidade das áreas centrais (VAZ, 1995).

### **3.1.3 – Experiências internacionais**

As experiências ocidentais pioneiras na intervenção em centros urbanos aconteceram nos Estados Unidos e na Europa, em meados do século XX. São exemplos vivos dessa realidade Bolonha, na Itália; Paris, na França; Boston, Baltimore e São Francisco, nos EUA; Londres e Glasgow, na Grã-Bretanha.

Todas essas experiências foram marcadas pelo reaproveitamento de antigos edifícios, atribuindo-lhes novos usos e integrando-os a áreas remodeladas com edificações contemporâneas. As atividades de lazer e de turismo serviram como base para os projetos, ressaltando os valores tradicionais da cultura local (VAZ, 1995; DEL RIO, 2000; VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 13).

De acordo com Del Rio (2000), entre os aspectos fundamentais dos projetos bem sucedidos, nas mais diversas cidades do mundo, podem ser apontados os seguintes: a) elaborados projetos de planejamento, monitoramento, gestão e marketing; b) estudos aprofundados do uso do solo, com a presença do que o autor



caracteriza das “âncoras sólidas”<sup>4</sup>; c) o respeito à memória coletiva e à realidade pré-existente; d) atenção ao poder das imagens e da qualidade do projeto; e) implantação do projeto a partir da participação efetiva dos grupos envolvidos (comunidade, governo e empresários).

É importante frisar, conforme afirma Del Rio, que a revitalização de áreas centrais depende da promoção de novas imagens para locais apresentados como decadentes ou de “má fama”. O turismo, visto como uma importante fonte de renda, transformou-se na engrenagem para os programas de revitalização de todo o mundo. O patrimônio histórico passa a ocupar importante função econômica.

Em muitos países da Europa, por exemplo, foram elaboradas associações para a organização de seus centros urbanos.

No ano de 1996, foi criada a Federação Européia de Centros de Cidade (*European Federation of Town Centre – EFTC*), cuja meta era a proteção da vitalidade e da viabilidade dos centros urbanos da Europa. Buscou-se, através dessa entidade, gerar qualidade de vida nessas áreas, proporcionando soluções às pessoas que as utilizam para fins de moradia, trabalho e diversão, ou seja, toda comunidade que usufrui do centro (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 35).

Na América Latina e no Caribe, foi somente na década de 1990 que se observou, com maior consistência, a vontade de promover o retorno de atividades funcionais ao centro das cidades. Cidades como São Paulo, Quito, Buenos Aires, Lima, Bogotá, Havana, Rio de Janeiro, Salvador, São José e São Salvador tornaram-se alvo de institucionalização política no sentido da preservação. Notou-se que, de início, essa prática *preservacionista* era baseada somente na conservação da história (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 36).

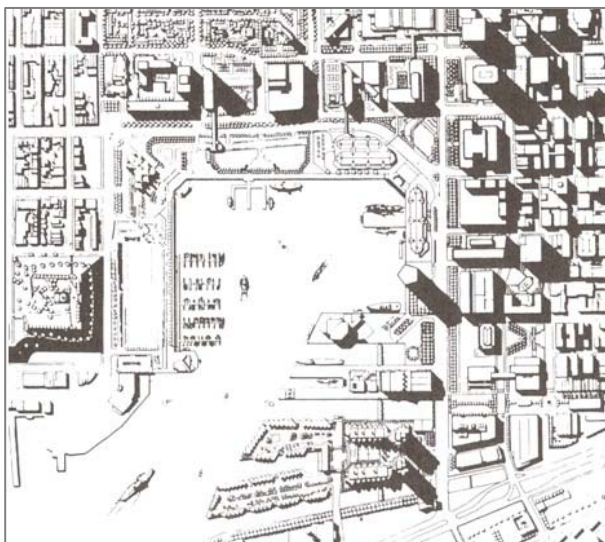
O caso de Baltimore configura o resultado do pioneirismo nas intervenções em áreas centrais. Localizada nos EUA, esta cidade assistiu à decadência de sua área central, na década de 1950. O bairro de *Fells Point* refletia esse retrospecto por meio de inúmeros armazéns e edificações subutilizadas ou abandonadas. Além disso, o seu porto já se apresentava como atrasado, revelando uma população pobre e marginal (DEL RIO, 1990, p. 145).

---

<sup>4</sup> Usos ou equipamentos urbanos que, quando inseridos em determinada área, consolidam-se promovendo o desenvolvimento de outros usos e atividades ao seu redor. Como exemplo, pode-se citar o Guggenheim Museum, em Bilbao ou o centro Pompidou, em Paris.

Ainda na década de 1950, um grupo de empresários locais resolveu unir-se com a finalidade de enfrentar a decadência econômica e física vigente na área central, por meio da proposta de um plano diretor firmado com auxílio da firma consultora de David Wallace. Tal plano, oferecido e monitorado pela prefeitura, incluiu a renovação da área central de negócios, sendo batizado como *Plano Charles Center*.

Já na década de 1960, esse plano demonstrava seus primeiros resultados positivos. Como previam os planejadores, ele acabou servindo de demonstração para o resto da cidade, abrindo caminho para uma série de outros projetos de recuperação de áreas centrais (Figura 3.1).



**FIGURA 3.1** – *Inner Harbor*, Baltimore. Cenário urbano previsto para o final da década de 1970.  
FONTE: DEL RIO, 1990, p. 146.

Entre os fatores responsáveis pela excelente desempenho, pode-se destacar o interesse do grupo empresarial local, o espírito empreendedor da Prefeitura e o conjunto de esforços entre o setor público e privado.

O programa produziu edifícios de grande qualidade, mistura de usos, praças públicas centralizadas diante dos novos quarteirões criados, preservação e reciclagem de prédios históricos. Coube ao arquiteto e urbanista Mies Van der Rohe erguer, por meio de concurso, o primeiro edifício (DEL RIO, 1990, p. 146).

O projeto englobou uma área de aproximadamente 13 hectares e seu empreendimento atualmente pode ser considerado um sucesso total (DEL RIO, 1990, p. 146).

Na Inglaterra, o projeto das *Docklands*, iniciado em 1970, colocou-se como uma das intervenções urbanas de maior repercussão na Europa até então. Para muitos, representou a maior obra de revitalização executada na Europa e até no mundo (HALL, 1988, p. 419).

De fato, existia, nessa época, uma preocupação intensa com o fenômeno que se processava em todas as cidades britânicas: grandes extensões de terras devolutas e semi-devolutas, marcadas pela presença de fábricas em ruínas ou de grandes armazéns abandonados, esperavam por uma reurbanização (HALL, 1988, p. 415 - 416).

O caso mais extraordinário foi o das *Docklands* de Londres por apresentar uma área deteriorada de aproximadamente 8,5 milhas quadradas de extensão que se iniciava no extremo da famosa Milha Quadrada da *City* de Londres e se prolongava 8 milhas, rio abaixo, nas margens do Tamisa (Figura 3.2).

Seu porto, outrora o maior do mundo, foi arrasado por disputas trabalhistas e transferência de atividades para outros locais do país.

A consolidação desse projeto durou aproximadamente 20 anos e, durante esse período, sob o comando de Margareth Thatcher (1979), o governo criou o *London Docklands Development Committe* (LDDC), assim como o *Enterprize Zone* e a *Urban Development Corporation* (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 25).



**FIGURA 3.2** – Mapa da região das *Docklands*, área central de Londres, Inglaterra.  
FONTE: Buchanan, 1989.

Tais programas visavam à requalificação de terras e edifícios para atividades empresariais que gerassem emprego e renda com maior subsídio de recursos públicos.

De forma positiva, os resultados alcançados apontaram para uma maior geração de empregos e a reurbanização das áreas degradadas feitas com a introdução de moradias e incentivo a atividades empresariais e comerciais (Figura 3.3 e 3.4).



**FIGURA 3.3** – Antigos galpões na margem do rio, após receberem novos usos.  
FONTE: Fellwalk



**FIGURA 3.4** – Edifícios requalificados, ao longo do Rio Tamisa.  
FONTE: Fellwalk

Vale ressaltar que a especulação imobiliária, diante da repentina valorização e crescimento de sua centralidade, transformou as *Docklands* em uma outra cidade dentro de Londres. Com isso, grandes corporações e boa parte da mídia e dos altos serviços, sem contar com as habitações de altíssimo padrão, transformaram as *Docklands* em um dos grandes centros financeiros do mundo (ARANTES, 2000 apud MOREIRA, 2004, p. 104).

Em Paris, a construção do Centro *Pompidou*, iniciada em 1974, na administração do presidente François Mitterrand e através da parceria entre os arquitetos Renzo Piano e Richard Roger, mostrou a importância da arquitetura na promoção da gestão urbana.

Com sua arquitetura cenográfica, remetendo à leitura de refinarias de petróleo, o Centro *Pompidou* tornou-se sucesso popular, atraindo diariamente uma média de 20.000 visitantes (Figura 3.5). Os fatores apontados como atrativos, para os visitantes, são a própria arquitetura do edifício, as atividades culturais existentes

e a possibilidade de se ter uma bela vista da cidade, no alto do edifício (FRAMPTON, 1997, p. 347).



**FIGURA 3.5** – O Centro Pompidou, em Paris (1971-1977), configura a inserção da arquitetura na gestão dos centros urbanos.

FONTE: GOSSEL; LEUTHAUSER, 1996, p. 324.

Amsterdã, na Holanda, é conhecida por realizar diversas intervenções voltadas para grupos artísticos e culturais (“subculturas”). Ao longo das décadas, as edificações abandonadas, no centro da cidade, foram ocupadas por estudantes e pessoas recém formadas, em razão da escassez de moradias na cidade (MEFS, 2005).

Tal fato resultou na criação de leis sobre invasão e ocupação dos prédios que foram criadas pela prefeitura com a participação dos estudantes, tendo como objetivo ordenar tais invasões. O movimento estudantil ganhou força nas últimas décadas, dando origem a um grupo de pressão que lutava por habitação acessível e estilo de vida alternativo.

Assim, em 1999, a cidade adota uma política conhecida como “incubadoras de criatividade” na qual ofereciam espaços sem usos para serem desenvolvidos por meio de atividades na área de arquitetura, artes plásticas, filmes, desenho, entre outras disciplinas (MEFS, 2005).

De uma maneira geral, os espaços oferecidos eram grandes, com aluguéis baratos tentando evitar a competição desonesta com o mercado imobiliário voltado para os usos comerciais.

Os resultados dessa política não foram plausíveis, uma vez que poucas incubadoras foram criadas. A aquisição de edifícios mostrou-se bastante difícil, pois



tais construções acabavam sendo apropriadas pelos maiores compradores, para fins comerciais.

Outro exemplo que nos remete ao caso das subculturas é o do centro de Berlim. Desde 1970, a área central transformou-se num celeiro do modo de vida alternativo, na Europa (MEFS, 2005).

*Hackesche Höfe*, localizada no centro de Berlim, tida como o maior complexo de espaços públicos da Europa, tornou-se atraente para jovens e turistas, através da escolha de usos e atividades voltadas para esses grupos: lojas de roupas, galerias de artes, lojas de móveis usados, etc.

Tanto em Amsterdã quanto em Berlim, as áreas centrais passaram pelo processo de gentrificação promovido pelas subculturas, capaz de manter as atividades centrais em pleno funcionamento.

Depois da queda do Muro de Berlim, a região que se estendia do Portão de *Brandenburgo* até a *Potsdamer Platz* e a *Leipziger Platz* ficou abandonada por um período de dois anos. O projeto *Potsdamer Platz*, assim como outros, teve a incumbência de reconstruir o local abandonado, transformando-se num exemplar para as intervenções contemporâneas (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 39).

Atualmente, o centro de Berlim configura um cenário de grande vitalidade para a cidade, conduzido por uma arquitetura e urbanismos contemporâneos “*high-tech*”, direcionados à formação de uma identidade política e nacional.

Por sua vez, Barcelona foi palco de intervenções de caráter pontual, focadas na melhoria dos espaços públicos e na construção de equipamentos para seus bairros.

O porto *Moll de La Fusta* é um exemplo bem sucedido dessas pretensões. Projetado pelo arquiteto Manuel Solà-Morales em 1987, serviu como elemento catalisador do processo de reestruturação urbana da cidade (Figura 3.6).

Tendo em vista a importância da orla dos rios e dos mares na complementação dos espaços públicos, foram obtidos resultados tais como a consolidação da orla e o melhoramento das praias, o que acabou originando novos cenários para a interação dos habitantes de Barcelona (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 38).



**FIGURA 3.6** – Aspectos da intervenção no Porto Moll *De La Fusta*, em Barcelona.  
FONTE: VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 38.

No ano de 1992, foram realizados os Jogos Olímpicos de Barcelona, evento que gerou uma gama de investimentos aplicados em programas e projetos urbanísticos para a requalificação dos espaços da cidade e a revitalização de inúmeras áreas, a exemplo do centro histórico e da orla marítima. Tal acontecimento fez da cidade um dos mais importantes pólos culturais e econômicos da Europa (DEL RIO, 2000).

Outro caso bastante interessante é o da cidade de Bilbao. A construção de um polêmico projeto arquitetônico para o novo museu *Guggenheim* acabou transformando-se em referência mundial e na razão principal das visitas turísticas à cidade, tendo recebido mais de 2,5 milhões de visitantes nos seus dois primeiros anos (DEL RIO, 2000).

Em Portugal, a criação de um estratégico programa intitulado Projeto Urbano do Parque Expo, em 1998, objetivou a reestruturação urbana de Lisboa, por meio do melhoramento de sua imagem. Para atingir essa meta, foi criada a empresa Parque Expo 98' S. A., encarregada de conceber, executar, construir, explorar e demonstrar a Exposição Mundial de Lisboa.

Sua implementação se deu em uma área de 350 hectares, em frente ao Rio Tejo. Seu plano de urbanização objetivou a recuperação e a reconversão<sup>5</sup> urbanística e ambiental da zona de intervenção.

A estratégia desse projeto foi valorizar a paisagem natural da área, tornando-a uma centralidade perante a zona metropolitana de Lisboa. Como instrumentos

<sup>5</sup> Reconversão: Conjunto de intervenções arquitetônicas que visam, principalmente, a atualizar o acervo construído, viabilizando-lhe a utilização para novo fim, uma vez respeitadas as características fundamentais da construção (FERREIRA, 2004).

para a consolidação desse objetivo, destacaram-se a promoção de eventos e a construção de espaços públicos, entre outras ações. Logo após a Expo'98, o nome do empreendimento passou a ser "Parque das Nações".

Questões como acessibilidade, localização privilegiada e espaços para estacionamento foram os pontos positivos apontados pelas empresas para a introdução de suas atividades na área (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 41).

Em Buenos Aires, o projeto do Porto Madero teve, como objetivos, recuperar a orla fluvial para o convívio social, por meio do fortalecimento da identidade de seus habitantes com o porto.

Tido como insalubre durante décadas, somente no ano de 1989 é que esse espaço, de 170 hectares, foi incluído no plano de desenvolvimento urbano de Buenos Aires. O empreendimento foi administrado pelas prefeituras de Buenos Aires e de Barcelona, através da criação da *Corporación Antiguo Puerto Madero*, tendo a participação do arquiteto Alfredo Garay (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 43).

Hoje, o Porto Madero encontra-se recuperado, abrigando uma variedade de usos, tais como habitações de uso misto, comércio, escritórios corporativos e diversas atividades terciárias (Figura 3.7).



**FIGURA 3.7** – Porto Madero, em Buenos Aires (1998).  
FONTE: VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 42.

### **3.2 – Os projetos de requalificação urbana no Brasil: a busca de novos usos para as áreas centrais.**

Assim como nas áreas centrais de diversas cidades do mundo, os centros das cidades brasileiras também apresentaram um processo de esvaziamento que teve início na segunda metade do século XX e intensificou-se durante a década de 1980.



Grande parte dos centros de nossas cidades concentra geralmente áreas históricas, que ao longo das últimas décadas, apresentaram um decréscimo de suas funções e atividades, tão essenciais para sua centralidade.

As intervenções de “revitalização” e “requalificação”, verificadas no Brasil, basearam-se nas experiências européias, por meio da inserção de usos que objetivaram, nas áreas históricas, o desenvolvimento do turismo, da cultura e do lazer (MOREIRA, 2004, p. 62).

No caso do Brasil, os principais projetos de intervenção nos centros históricos das grandes cidades são marcados pelo fomento do poder público por meio de financiamentos.

A Caixa Econômica Federal, em parceria com a prefeitura de cidades importantes, tem atuado em prol da requalificação nas áreas centrais brasileiras, com base no seguinte princípio:

Reabilitar imóveis, especialmente nas zonas centrais, é uma prática adotada há décadas na Europa, como forma de preservar o patrimônio e de reduzir os custos desnecessários de expansão das cidades. Nos países sem experiência, o custo atual da reabilitação é superior ao da construção nova. No Brasil, para que esse tipo de intervenção possa se difundir com qualidade e eficácia, é fundamental desenvolver pesquisas e formar os técnicos, as empresas de construção e a indústria de componentes. O conhecimento das experiências internacionais pode ser um elemento importante da realização desse projeto (Seminário Internacional “Reabilitação de Edifícios para Uso Habitacional: Tecnologia da Reforma”, 2001 apud D’ARC, 2006, p. 280 - 281).

Nesse panorama, é importante analisar os processos de intervenção que ocorreram nos centros urbanos de importantes capitais brasileiras, a começar pelo caso da cidade do Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro, durante a segunda metade do século XX, assistiu ao processo de decadência de sua área central caracterizada pelo aparecimento de espaços vazios, perda do patrimônio histórico e a saída de seus moradores.

Grande parte da população transferiu-se para o eixo Oeste da cidade, onde o crescimento urbano expandiu-se na área da Barra da Tijuca e, posteriormente, para os bairros do Recreio e Jacarepaguá (MOREIRA, 2004, p. 62).

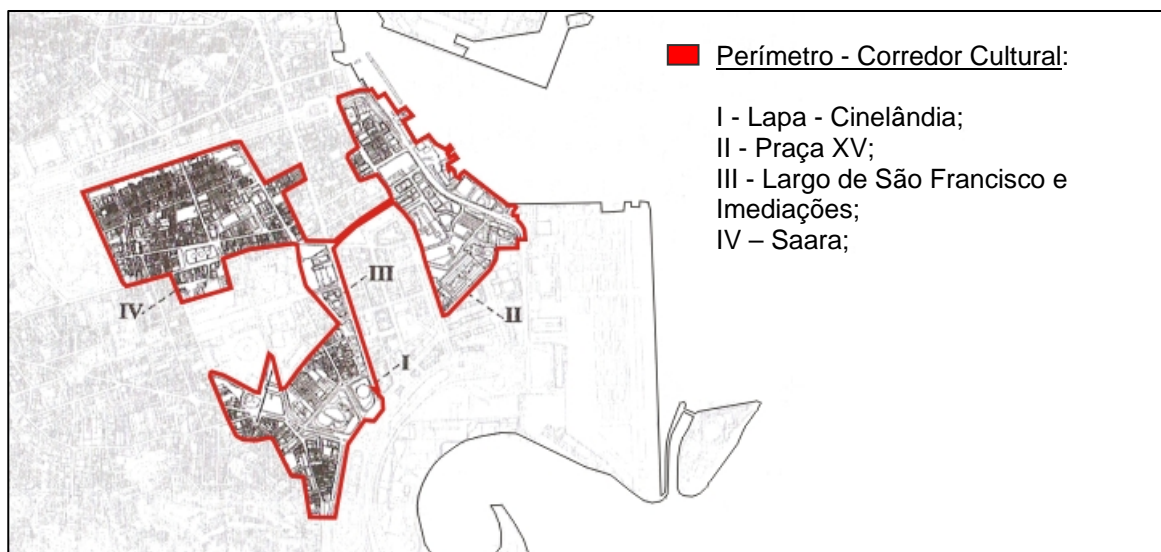
Os processos de intervenções urbanas baseadas na *tabula rasa* (renovação urbana), verificados no começo do século passado, através do arrasamento de grandes áreas na cidade, cederam lugar a uma gama de projetos de requalificação e revitalização do antigo centro do Rio, que aconteceram após a década de 1970 (Tabela 3.1).

O projeto Corredor Cultural, proposto na década de 1980, configurou uma experiência inovadora para os projetos de revitalização nos centros das cidades brasileiras (Figura 3.8). Através desse projeto, visualizou-se uma série de melhorias dentro da área central, considerando, a partir de então, trechos inteiros como objeto de preservação, em vez de monumentos isolados (VAZ; SILVEIRA, 2006, p.68).

Período	Intervenção/ Projeto	Objetivo Enunciado	Conseqüência (Área Central)	Conseqüência (Lapa)
<b>Década 1970</b>	Construção do metrô Decreto 322/76 proíbe uso residencial na ACN; destruição do casario da Lapa.	Transporte de massa; Ordenação do Espaço Urbano.	Destruição do tecido urbano histórico; formação de vazios; expulsão da moradia.	Arcos da Lapa destacados na paisagem urbana; expulsão da moradia.
<b>Década 1980</b>	Expansão do metrô	Transporte de massa.	Destruição do tecido urbano histórico; formação de vazios; expulsão da moradia (Decreto 322/76).	
	Projeto Corredor Cultural; reforma de equipamentos culturais.	Preservação da arquitetura e do ambiente cultural; incentivo ao uso comercial / cultural.	Manutenção do patrimônio edificado; expulsão da moradia.	Preservação remanescente da Lapa; introdução de equipamentos culturais e de lazer.
<b>Década 1990</b>	Projetos: Rio Cidade; de habitação e cultura; Quadra da Cultura da Lapa. Lei de Uso Residencial / 1994.	Requalificação e revitalização; retomada da centralidade; retorno a moradia.	Ocupação de vazios (edificações sem uso); retomada da relação centro com o mar e de atividades culturais.	Revitalização de atividades culturais e de lazer.
<b>Década 2000</b>	Projeto Distrito Cultural da Lapa; Revitalização da Praça Tiradentes, Área do Porto. Intervenções: Rua do Lavradio; Programa Novas Alternativas.	Retomada da Centralidade; revitalização da Área Central.	Retomada de atividades culturais; retorno pontual da moradia.	Restauração de sobrados (usos múltiplos), vias públicas com atividades de lazer; <i>Regeneração Cultural</i>

**TABELA 3.1** – Síntese histórica das transformações espaciais na área central e na Lapa, Rio de Janeiro, a partir da década de 1970.

FONTE: VAZ; SILVEIRA, 2006, p. 69 -70.



**FIGURA 3.8** – A Área Central e as quatro zonas integrantes do Projeto Corredor Cultural, assinaladas sobre o mapa, Rio de Janeiro.

FONTE: VAZ; SILVEIRA, 2006, p. 80.

O antigo Porto do Rio de Janeiro também merece destaque, não apenas pelo valor simbólico que representa, mas por ter sido, desde a década de 1990, palco de importantes tentativas de intervenções de requalificação em seu entorno.

Recentemente, o Projeto Porto do Rio, apresentado em dezembro de 2001, em razão da exposição no Centro de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Urbanismo, reuniu características de vários projetos propostos anteriormente para esta área.

Baseado em modelos de intervenções européias, o projeto é parte integrante de um plano de recuperação e revitalização que objetiva valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano do Rio de Janeiro (MOREIRA, 2004, p. 102).

Em Vitória, no Espírito Santo, presenciou-se outra problemática. Grande parte das políticas públicas dessa cidade priorizou o centro até meados da década de 1960. Contudo, o crescimento populacional acelerado, verificado a partir de então, somado ao desgaste do espaço central, fez com que o poder municipal abdicasse o centro e expandisse a sua malha urbana para os arredores da cidade.

A ação do poder público e a especulação imobiliária produziram a descentralização e o surgimento de centros secundários (subcentros) diminuindo assim a importância do centro tradicional (BOTELHO, 2006, p. 58).

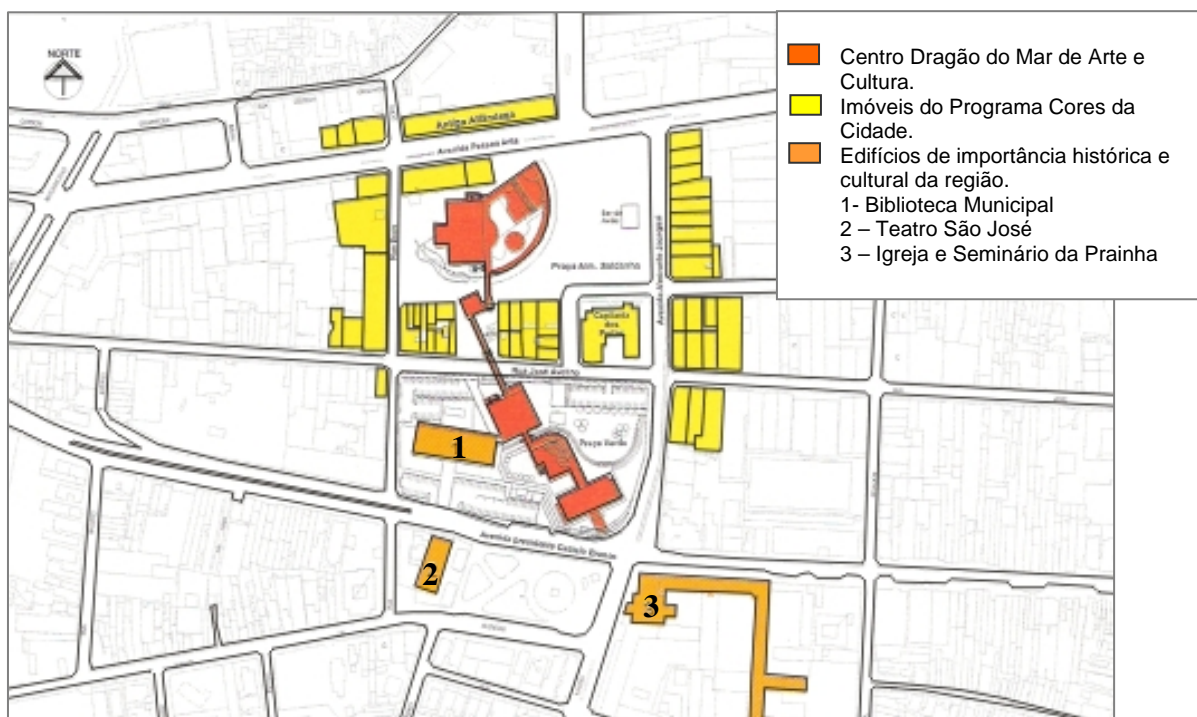
Os programas de revitalização do centro de Vitória já existem desde a época de 1980, porém só vieram a ganhar maior articulação a partir de 1997. Durante

sucessivas gestões, consolidou-se um projeto de plano estratégico para a cidade, que resultou no documento intitulado *Vitória do Futuro: Plano Estratégico da Cidade 1996 -2010*, que, de forma bastante significativa, abordou o tema revitalização do centro da cidade (BOTELHO, 2006, p. 59).

Dentre as realizações e esforços alcançados em Vitória e já visíveis no ano de 2003, podemos citar os seguintes: valorização nas fachadas das edificações; recuperação de equipamentos públicos e praças; reabilitação do porto (adjacente ao centro) e a introdução de novos usos e atividades comerciais.

Em Fortaleza, a principal intervenção na área central concretizou-se por meio do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Figura 3.9). De fato, aconteceram outras intervenções de caráter pontual em diversos trechos da cidade. Porém, foi nos arredores do local da construção do Centro Dragão do Mar que se observou uma maior quantidade de bens imóveis considerados de patrimônio histórico, revelando uma área propícia para sua implantação (BOTELHO, 2006, p. 63).

A idéia era construir um equipamento cultural que servisse como “âncora” (catalisador) no processo de requalificação da área central de Fortaleza. A área onde foi implantada a edificação esteve relacionada ao longo de sua história ao antigo porto de Fortaleza (GONDIM; BEZERRA; FONTENELE, 2006, p. 241).

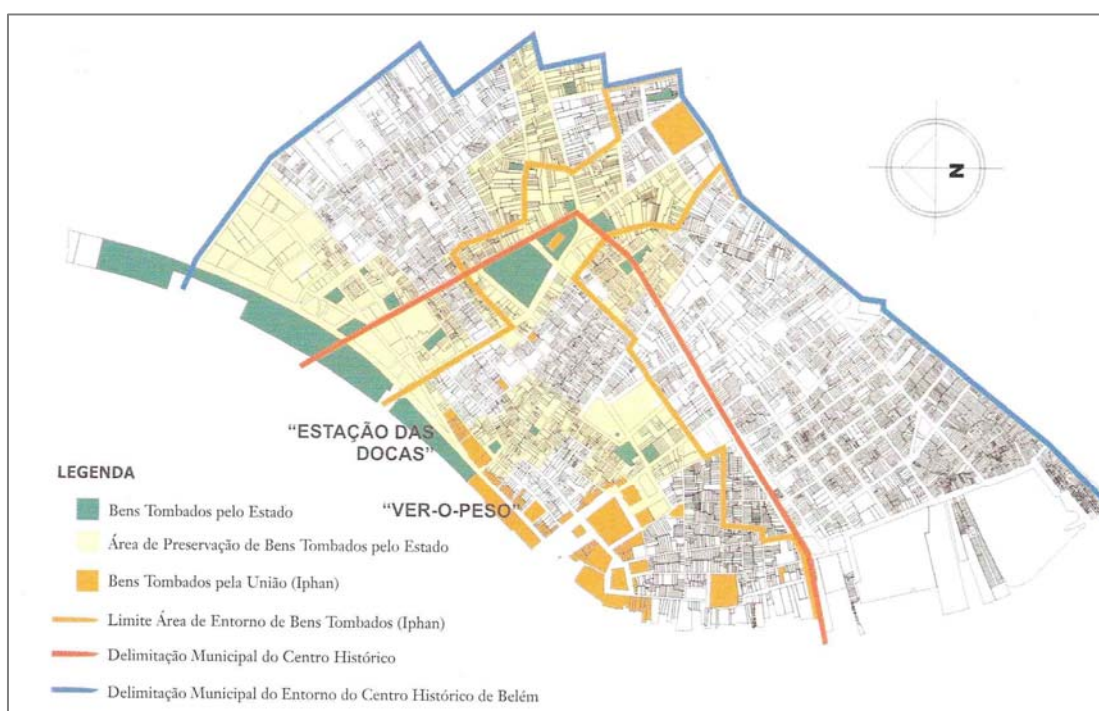


**FIGURA 3.9** – Implantação do edifício do Centro Cultural Dragão do Mar e principais edificações do seu entorno. FONTE: GONDIM; BEZERRA; FONTENELE SILVEIRA, 2006, p. 250.

Dentre os objetivos dessa intervenção, destacamos a inserção de Fortaleza na economia globalizada e a criação de um “espaço memorável” capaz de requalificar o espaço central da cidade, atraindo, dessa forma, inúmeras atividades e novos usos para a antiga região portuária (GONDIM; BEZERRA; FONTENELE, 2006, p. 246); objetivos estes, que foram alcançados com bastante êxito.

Em Belém do Pará, as intervenções realizadas no complexo Estação das Docas e no complexo “Ver-o-peso” conseguiram resgatar, de forma bem sucedida, o acesso visual à Baía do Guajará, dentro de um projeto que tinha como *slogan* as “janelas para o rio”.

Nessa intervenção, o que ficou evidente foi a requalificação de uma área capaz de transformar o centro de Belém em um verdadeiro “pólo de irradiação turística” (Figura 3.10). Nesse aspecto, a implantação desses novos equipamentos acabou gerando uma infra-estrutura capaz de oferecer prestação de serviços destinados ao turismo e ao lazer (LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 217).



**FIGURA 3.10** – Intervenção na área do centro histórico de Belém.

FONTE: LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 193.

Conflitantemente, no centro de Belém, ainda vigoram problemas, tais como a excessiva circulação de veículos e pedestres. Na verdade, tal área da cidade concentra uma grande quantidade de usos comerciais e institucionais, fato que, por si só, gera sérios problemas na circulação viária.



O Plano Diretor Urbano de Belém tem indicações voltadas à desconcentração dessas atividades, como forma de resolver tal problema (LIMA; TEIXEIRA, 2006, p. 220).

Em Aracaju, por sua vez, tentou-se resgatar a paisagem urbana do seu centro histórico através de uma intervenção no conjunto do Mercado Municipal de Aracaju, caracterizado por três edificações: o Mercado Modelo Antônio Franco; o Mercado Auxiliar Thales Ferraz e o Mercado Hortifrutigranjeiro Leite Neto (LIBÓRIO, 2006, p. 226).

O projeto estendia-se ao entorno do complexo, envolvendo calçadas e barracas, próximas a antiga rodoviária. Também estava em pauta melhorias na ligação entre o mercado e o transporte hidroviário (Figura 3.11).



**FIGURA 3.11** – Perspectiva do projeto para o Mercado Municipal de Aracaju.  
FONTE: LIBÓRIO, 2006, p. 231.

Seu objetivo principal foi a requalificação do espaço urbano, resgatando a paisagem e promovendo a manutenção do uso comercial para o centro. A consolidação da área central deu-se através das relações de trabalho no mercado, da moradia e do lazer (LIBÓRIO, 2006, p. 234).

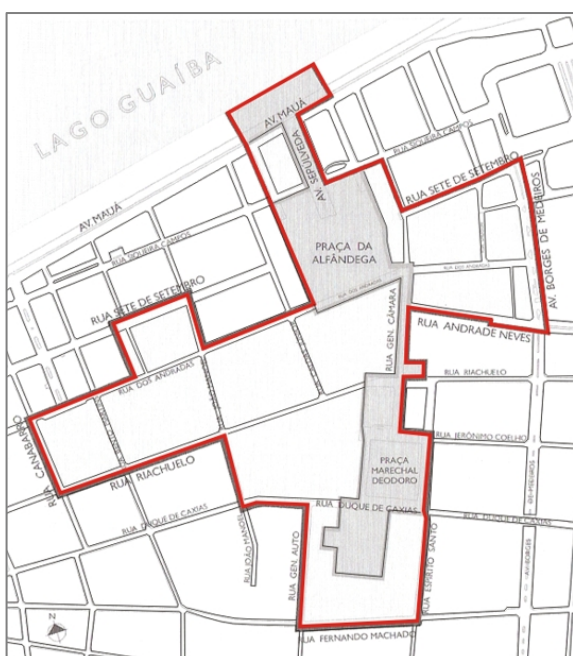
Na cidade de Porto Alegre, as pretensões do Projeto Monumenta vêm modificando o retrospecto de sua área central histórica.

O projeto Monumenta foi instituído no ano de 1999 pelo Ministério da Cultura e por meio da cooperação com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o apoio técnico da UNESCO (Figura 3.12). Envolve ações desde a restauração de

monumentos públicos até a requalificação de espaços urbanos históricos (BICCA, 2006, p. 143).

Integra um conjunto de 26 cidades<sup>6</sup> de diversos Estados do país, escolhidas entre sítios históricos tombados pelo governo federal e que representam manifestações históricas de variadas épocas.

Dessa forma, tal projeto tenta levar para a população de Porto Alegre algumas idéias, entre as quais, a de que sua cidade possui uma área central repleta de características históricas e capaz de oferecer segurança para quem pretende viver no local. É, nesse aspecto, que a participação da mídia torna-se fundamental, no esforço de incorporar esse espaço urbano à população.



**FIGURA 3.12** – Centro Histórico e o perímetro de atuação do Projeto Monumenta, em Porto Alegre.  
FONTE: BICCA, 2006, p. 147.

Atualmente, o centro da cidade imprime uma nova dinâmica caracterizada pelo gradativo surto de atividades noturnas e voltada para o atendimento das necessidades de seus habitantes. É o caso dos cursos universitários, de informática, pré-vestibulares e academias, cujo público alvo são os jovens (BICCA, 2006, p. 155).

No caso de Porto Alegre, o projeto Monumenta tenta promover uma das ações de maior impacto para área central da cidade, por meio da aproximação de

<sup>6</sup> Alcântara ( MA), Belém (PA), Cachoeira (BA), Congonhas (MG), Corumbá (MS), Diamantina (MG), Goiás (GO), Icó (CE), Laranjeiras (SE), Lençóis (BA), Manaus (AM), Mariana (MG), Natividade (TO), Oeiras (PI), Olinda (PE), Ouro Preto (MG), Pelotas (RS), Penedo (AL), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São Cristóvão (SE), São Francisco do Sul (SC), São Paulo (SP), Serro (MG).

seus moradores com o Porto, mostrando que a inserção de novos usos em seus galpões só tende a trazer benefícios para esta área.

Tal como outras cidades, São Luís, no Maranhão, presenciou o esvaziamento de seu centro durante a década de 1970. Na verdade, a década anterior representou a canalização de grande parte dos investimentos colhidos pela cidade para o processo de expansão e ocupação física do seu território (SANTO, 2006, p. 165).

As antigas funções centrais do tipo residenciais deram lugar a usos comerciais e de serviços, além de usos institucionais federais, estaduais e municipais. Grande parte do acervo edificado ficou comprometido fisicamente.

Contudo, desde a década de 1970, uma série de intervenções foi articulada tendo como base a conservação urbana integrada, englobando, assim, um conjunto de instrumentos de planejamento e ações de gestão direcionadas para áreas urbanas (Tabela 3.2).

Etapa/ Projeto	Período	Intervenção Realizada	Valores
<b>Projeto Praia Grande</b> 1ª Etapa	1979/ 1982	Programa de obras do largo do Comércio: Feira da Praia Grande, Praça do Comércio, Solar/Albergue e Beco da Prensa	US\$ 2,5 milhões
<b>Projeto Praia Grande</b> 2ª Etapa	1983/ 1987	Publicações técnicas	
<b>Projeto Reviver</b> 3ª Etapa	1988/ 1989	Recuperação da infra-estrutura urbana de 107 mil m <sup>2</sup> (15 quadras) na Praia Grande e 33 mil m <sup>2</sup> recuperados em dois edifícios.	US\$ 25 milhões
4ª Etapa	1990/ 1994	Projeto piloto de habitação (10 famílias) e recuperação do Teatro Artur Azevedo (700 lugares).	
5ª Etapa	1995/ 1997	Prodetur – NE: Transformação de casarões em habitação social. Monumenta – BID: Recuperação de imóveis, projeto não implementado.	US\$ 10 milhões (50% BID, 40% Gov. Federal e 10% Gov. Estadual)
6ª Etapa	1998/ 2001	Prodetur – NE: complementação da recuperação da infra-estrutura urbana de toda a área federal/ Unesco (60 hectares) Terminal Hidroviário do Centro Histórico (Cais da Praia Grande)/ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (3.030 m <sup>2</sup> )/ Espaço Cultural João do Vale (1.030 m <sup>2</sup> )/ Memorial do Centro Histórico e Diretoria do Patrimônio Histórico (1.430 m <sup>2</sup> ) / Escola de Música do Estado (1.221 m <sup>2</sup> )/ Igreja do Desterro (466 m <sup>2</sup> ) Morada das Artes / Casa do Maranhão.	US\$ 53 milhões (50% BID, 40% Gov. Federal e 10% Gov. Estadual)
6ª Etapa	2002	Projeto Habitação no Centro Histórico (Requalificação de 7 sobrados em 74 apartamentos e 21 lojas). Instituto Oswaldo Cruz (1.200 m <sup>2</sup> ) / Casa da Cidade (1.800 m <sup>2</sup> ) / Centro Estadual de Educação Profissional (1.900 m <sup>2</sup> )	Recursos próprios do Gov. Estadual.

**TABELA 3.2** – Síntese histórica das intervenções estaduais na área do patrimônio mundial de São Luís.  
FONTE: SANTO, 2006, p. 180.



A intenção é justamente garantir o seu desenvolvimento sustentável por meio da manutenção de estruturas físicas e sociais, associando-as com novos usos e funções (SANTO, 2006, p. 174).

Desde dezembro de 2002, a Prefeitura procura atrair o uso habitacional para a área do centro histórico de São Luís, através da realização de convênios com a Caixa Econômica Federal (CEF) e de instituições internacionais como a *Sirchal* e *Pact-Arim*.

Em Recife, o crescimento urbano verificado na década de 1970 promoveu a descentralização das atividades e uma redefinição das funções urbanas no seu espaço (ZANCHETTI; LACERDA, 1998).

Assim, dois vetores de expansão residencial puderam ser verificados: um para o sul (de Boa Viagem a Jaboatão dos Guararapes) e o outro para o oeste (Capibaribe), passando a abrigar a camada de alta renda<sup>7</sup>. Junto a essa camada, introduziram-se o comércio e os serviços especializados.

Esse movimento causou uma redução nas funções do seu centro tradicional, em especial, nas áreas do antigo assentamento da cidade formada pelos bairros do Recife, da Boa Vista, de Santo Antônio e de São José. Nesses lugares, verificou-se a saída de grande parte de suas funções tradicionais formadoras do *Central Business District* (CBD) que, a partir de então, se deslocaram para os novos locais destinados à classe de poder aquisitivo.

Somando-se a isso uma série de políticas públicas mal sucedidas, o centro tradicional de Recife acelerou seu processo de decadência, na década de 1980.

O antigo bairro de Recife continuou a depender do seu porto que, entretanto, iniciou um processo de deterioração, expresso na diminuição de suas atividades e na ociosidade de sua infra-estrutura (ZANCHETTI; LACERDA, 1998).

As primeiras propostas efetivas de revitalização do Bairro do Recife foram introduzidas na década de 1970, quando foi redigida uma legislação de proteção de áreas históricas, com fortes influências na Carta de Veneza. Somente em 1986, é que a municipalidade realizou diagnóstico e elaborou algumas propostas pouco práticas para uma ação no centro da cidade (ZANCHETTI; 2001).

---

<sup>7</sup> Villaça explica que, nos últimos, anos boa parte da população de alta renda do setor oeste tem se transferido para o setor sul, numa nítida tendência em acumular a classe de alta renda em um único setor da cidade (VILLAÇA, 2001, p. 133).

De todas as intervenções feitas nas últimas três décadas, destaca-se a atuação do Plano de Revitalização do Bairro de Recife, criado em 1993. Trata-se do primeiro plano a diagnosticar a mudança de usos como estratégia de intervenção urbana, buscando compatibilizar as novas funções à utilização do estoque construído.

Assim, esse plano caracterizou-se pela introdução de serviços modernos e pela criação de novos usos voltados à cultura, ao lazer e ao turismo. Os antigos serviços existentes como, por exemplo, o comércio atacadista de materiais elétricos, materiais químicos, de equipamentos mecânicos e grande parte das instalações portuárias, dariam lugar, a partir de então, a novos usos mais sofisticados (Figura 3.13).

Esses novos usos seriam compostos por atividades de comunicação, informática, consultorias, *design*, propaganda, processamento de imagens e alguns serviços de finanças, transformando o antigo Bairro do Recife e sua área portuária num verdadeiro “pólo digital” (ZANCHETTI; 2001).



**FIGURA 3.13** – Vista aérea do Bairro de Recife, hoje resgatado com a introdução de usos culturais e da inserção do Porto Digital.

FONTE: < <http://www.pousadapeter.com.br> > Acesso em: 20.dez. 2006.

As experiências em Recife permitem demonstrar, para todo país, que as estratégias de gestão que incorporem os agentes privados nos diversos tipos de intervenções urbanas, quando formuladas com clareza de objetivos, em áreas de grande significado para a população local, conduzidas por lideranças legítimas,

podem produzir resultados bastante significativos para o desenvolvimento de áreas degradadas (ZANCHETTI; LACERDA, 1998).

Entre os anos de 2002 e 2006, uma série de parcerias entre o Governo Federal, Governo de Pernambuco, Prefeituras do Recife e de Olinda, Parque Expo (Lisboa) e Porto Digital, resultou no que está para ser o mais grandioso projeto de requalificação dos antigos núcleos das cidades do Recife e de Olinda.

Intitulado “Projeto Urbanístico Recife- Olinda”, seu lançamento público deu-se no dia 09 de março de 2006, após a aprovação da maquete urbana. A partir daí, iniciou-se uma série de discussões com a sociedade, a respeito da implantação do projeto.

Tal projeto envolve uma área de 470ha, dos quais 253ha serão objeto de renovação urbana e 217ha, de requalificação urbana (Figura 3.14). Do total: 359ha estão situados no território do Recife e 111ha estão localizados em Olinda (ENCONTRO DE ENGENHARIA E ARQUITETURA, 2006).



**FIGURA 3.14** – O Projeto Urbanístico Recife-Olinda perfaz uma extensão de 8 km entre a Colina histórica de Olinda (Olinda) e o parque da antiga estação Rádio Pina (Recife).  
FONTE: ENCONTRO DE ENGENHARIA E ARQUITETURA, 2006.

Dentro do objetivo urbanístico, o projeto visa à qualificação do centro da região Metropolitana do Recife com usos, espaços públicos e integração entre a cidade e o rio.

Com relação aos objetivos econômicos, tal intervenção procurará consolidar uma nova centralidade para a área metropolitana, através de novas atividades que serão implantadas no local.

Por sua vez, o objetivo social mostrará a cidade como um espaço de áreas livres e públicas, com favelas requalificadas e solo capaz de oferecer infra-estrutura para habitação, comércio e serviços populares.

Por último, o “Projeto Urbanístico Recife-Olinda” será também um complexo turístico e cultural por meio da articulação de 18 núcleos culturais que, tão logo identificados, serão dotados de novos usos e equipamentos capazes de gerar um atrativo turístico para a área objeto de intervenção (Tabela 3.3).

ITEM	Setor 01 Istmo/ Coqueiral/Milagres.	Setor 02 Vila Naval.	Setor 03 Porto do Recife.	Setor 04 Cais José Estelita/ Cais de Santa Rita.
<b>Núcleos Culturais</b>	Varadouro Carmo Ribeira Alto da Sé Amparo Tacaruna	Tacaruna	Alfândega Bom Jesus Marco Zero República Aurora	República Mercado de São José/ Pátio de São Pedro Cinco Pontas Estação Central/ Casa da Cultura Brasília Teimosa Pina Parque dos Manguezais
<b>Favelas</b>	Maruim Azeitona	Santo Amaro	Comunidade do Pilar	Coelhos Coque Brasília Teimosa

**TABELA 3.3** – O Projeto Urbanístico Recife-Olinda é dividido em quatro setores. Suas obras estão previstas para o início do ano de 2007 e seu término está previsto para o ano de 2022. FONTE: (ENCONTRO DE ENGENHARIA E ARQUITETURA, 2006).

### 3.2.1 – O caso da área central da cidade de São Paulo

As experiências de intervenção urbanística verificadas, na última década, na cidade de São Paulo merecem especial atenção, sobretudo, em razão das estratégias utilizadas nesse processo.

Os distritos da Sé e da República, antigo centro de negócios comerciais e financeiros, perderam ao longo das últimas décadas muitas de suas funções. Mesmo assim, essa área permanece como a principal praça comercial popular da capital paulista.

Foi no contexto das novas condições pós-modernas da década de 1970 que se observaram os primeiros indícios da transferência da centralidade, através do deslocamento de grande parte das atividades econômicas do centro principal para a Avenida Paulista (centro secundário). Isso fez com que o centro tradicional de São Paulo perdesse sua força como marco referencial de identidade da população

paulistana, iniciando um processo gradativo de abandono (PINTO; GALVANESE, 2006, p. 105).

Diante da “decadência física” pela qual passa a área central, é importante ressaltar algumas características que a tornam um espaço de grande atividade financeira e, portanto, um lugar ainda vital para o resto da cidade.

A AR-Sé (Administração Regional da Sé)<sup>8</sup> possui uma população estabelecida de aproximadamente 411.915 habitantes, representantes de diversos segmentos da sociedade, diferente, portanto, de outras áreas da cidade caracterizadas pela concentração de camadas de alta renda, na Região Sudoeste, ou camadas de baixa renda, na Região Leste (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 13).

Para se ter uma idéia da importância que o centro representa para a cidade, basta dizer que as suas redes comerciais se relacionam com todo o Sul do país e ainda com a Bolívia e o Paraguai (D’ARC, 2006, p. 272).

A região da AR-Sé também concentra 600 mil empregos, que correspondem a quase 25% do total de empregos formais de São Paulo. Se considerarmos toda a cidade, esses valores apontam para um em cada 3 empregos no setor de serviços e um em cada 5 empregos no setor do comércio (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 15).

A região também possui 17 estações de metrô, duas estações rodoviárias, 250 linhas de ônibus e lotações que transportam todos os dias uma legião de empregados e vendedores ambulantes (cerca de 170 mil).

Nos distritos da Sé e República, a intensa atividade econômica envolve instituições financeiras, turismo de negócios, comércio varejista e atividades ligadas ao campo jurídico (Faculdade de Direito da USP e o Fórum), totalizando 200 mil empregos.

Também podem ser encontrados inúmeros espaços públicos e privados destinados a atividades culturais e educativas como cinemas, museus, escolas e bibliotecas.

Os usos voltados para educação são diversos, envolvendo um grande número de estabelecimentos de ensino superior, escolas, cursinhos e colégios,

---

<sup>8</sup> A AR-Sé compreende o Centro Velho (distrito Sé), Centro Novo (distrito República) e o conjunto de bairros centrais que integram os distritos Bom Retiro, Santa Cecília, Pari, Brás, Cambuci, Liberdade, Bela Vista e Consolação.

atraindo todos os dias estudantes dos bairros da cidade e da Região Metropolitana (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 15).

A presença de profissionais vinculados ao setor de saúde é garantida com a presença da Santa Casa da Misericórdia, a Beneficência Portuguesa, o Hospital Municipal, Hospital Nove de Julho, entre outros.

Uma análise do centro tradicional aponta para a predominância dos usos não residenciais.

Desde o final do século XIX, os bairros que compõem a AR-Sé caracterizam-se pela convivência de edificações com atividades econômicas, administrativas e culturais. Isto significa que Sé, República, Bom Retiro, Santa Cecília, Pari, Brás, Cambuci, Liberdade, Bela Vista e Consolação são bairros de uso misto e com características que se preservam atualmente.

Na cidade de São Paulo, a distribuição média da área construída é de 63% para o uso residencial e de 36,7% para o uso não residencial. No entanto, na área central da cidade, esta proporção se inverte: menos de 40% da área construída é destinada para moradia e mais de 60%, para as demais atividades urbanas (PREFEITURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2001, p. 11).

Atualmente, tenta-se compreender e mudar o panorama de um centro complexo, capaz, ao mesmo tempo, de causar atração e repulsa (D'ARC, 2006, p. 273).

O projeto de revitalização do centro de São Paulo só veio a apresentar uma prioridade no plano estratégico da cidade, no ano de 2001, com o início da gestão da prefeita Marta Suplicy.

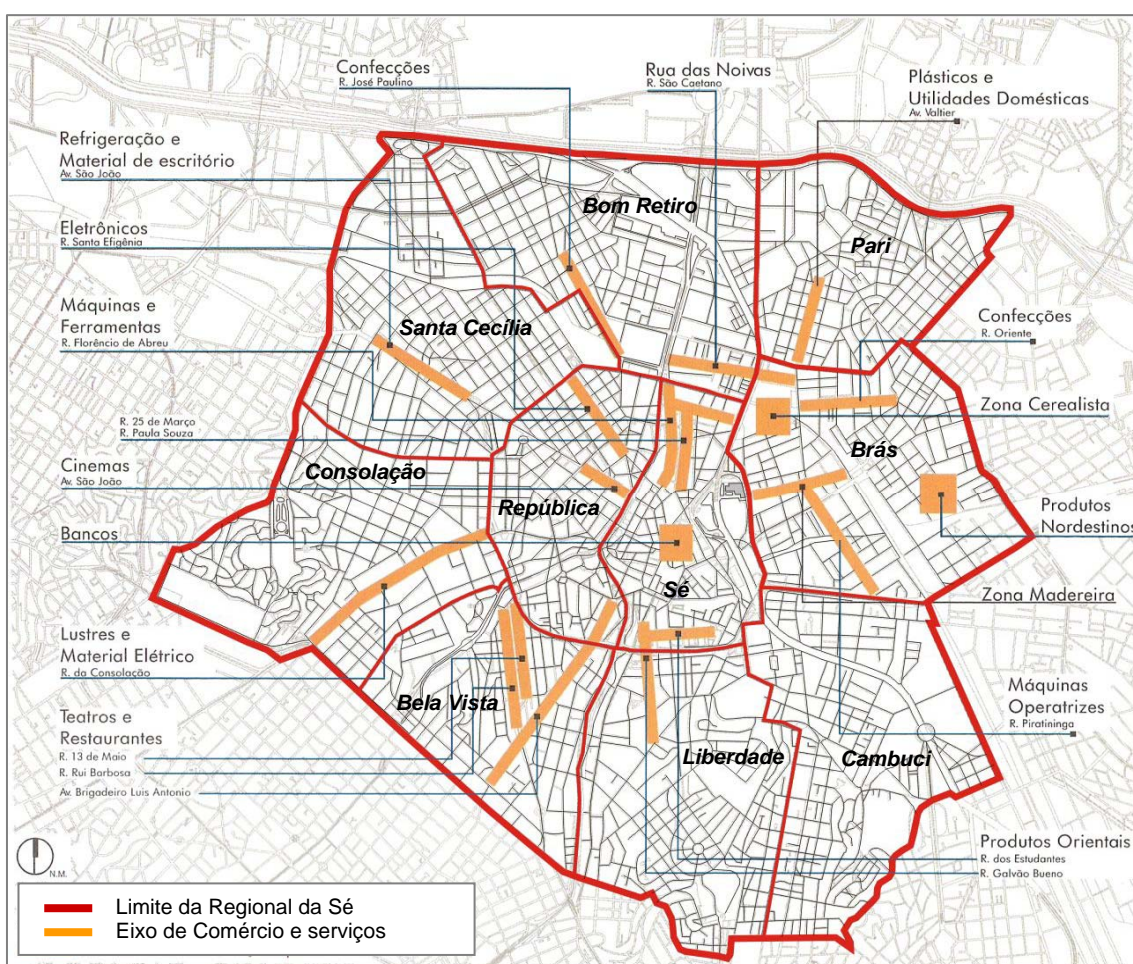
Durante os períodos anteriores, a preocupação dos governos municipais era com o preparo de novas áreas aptas a receber novas centralidades como é o caso da zona Oeste do município (avenidas Faria Lima e Berrini). Tais medidas causaram uma série de problemas como o endividamento de 14 bilhões de reais em 1999 (D'ARC, 2006, p. 273).

Assim, um grande plano intitulado "Reconstruir o Centro" foi lançado no dia 16 de maio de 2001, com o objetivo principal de resgatar a primazia do interesse público, a inclusão social e a auto-estima na "degradada" região central de São Paulo, freqüentada todos os dias por dois milhões de pessoas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 03).



Reconstruir o Centro engloba o território composto pela Administração Regional da Sé e que se caracteriza por uma área de grande interesse arquitetônico e urbanístico. Além disso, a área apresenta uma ampla diversidade, vitalidade e um conjunto de funções fundamentais para a economia da cidade, ainda que se somem aos seus problemas sociais (Figura 3.15).

As principais metas desse plano são as seguintes: resgatar os espaços públicos; ampliar o uso residencial; ampliar suas funções; consolidar a identidade de centro metropolitano; promover a inclusão social; criar mecanismos de gestão democrática e reduzir a violência (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 20).



**FIGURA 3.15** – Plano Reconstruir o Centro, mostrando o eixo de comércio e serviços especializados.  
 FONTE: (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 14).

Assim, para a concretização de tais objetivos, o plano Reconstruir o Centro criou oito Programas: Andar no Centro, Morar no Centro, Trabalhar no Centro, Descobrir o Centro, Preservar o Centro, Investir no Centro, Cuidar do Centro, Governar o Centro.

Dentro do Programa Descobrir o Centro, encontra-se o Projeto Corredor Cultural da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) que abrange os seguintes percursos: Rua Xavier de Toledo, Viaduto do Chá, Praça do Patriarca, Praça Dom José Gaspar e o entorno do Teatro Municipal.

Tal projeto objetiva a redefinição do espaço para os pedestres, através do favorecimento da caminhada, por meio do paisagismo, da iluminação, da sinalização, bem como a melhoria do mobiliário urbano.

Os programas integrantes do Plano Reconstruir o Centro aparecem como uma nova esperança para a revitalização do núcleo tradicional de São Paulo. Cada um destes programas objetiva ações específicas que, no final, contribuirão para o resgate de toda a área central.

Entretanto, é preciso antes de tudo que, nas cidades brasileiras, haja uma continuidade de tais programas ao longo do tempo, superando a barreira imposta pela alternância das equipes municipais. Conforme afirmou D'arc, a tentativa de cada prefeitura em deixar sua marca na paisagem urbana não é igual ao tempo social (D'ARC, 2006, p. 289). Por isso, para que as intervenções em áreas centrais sejam eficazes em suas pretensões, é preciso que a diversas gestões mantenham uma uniformidade nas metas e objetivos, no decorrer do tempo.

As experiências de intervenções mostradas neste capítulo representam um horizonte para solução dos problemas da chamada “degradação” das áreas centrais das cidades brasileiras.

A introdução de novas atividades nos antigos núcleos centrais é uma tentativa de reafirmar a centralidade de uma área de grande peso simbólico, histórico e econômico, mas que vem sofrendo transformações, associadas aos novos paradigmas, aos novos modos de vida e às novas condições de consumo.



## CAPÍTULO 4

### ASPECTOS HISTÓRICO-ESPACIAIS DA CENTRALIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE OS ANOS DE 1970 E 2006

#### 4.1 – As recentes transformações no espaço intra-urbano da cidade de João Pessoa.

A cidade já tinha dado seu passo importante no processo de ocupação das terras litorâneas, durante década de 1920, quando se iniciaram as obras para construção da Avenida Epitácio Pessoa, através das ordens emanadas pela administração de Camilo de Holanda.

Tal avenida passou por um período de 32 anos até ser concluída, no ano de 1952, com a realização de uma grande festa no Busto de Tamandaré (Figura 4.1). A partir de então, uma parte da população se deslocou para o litoral não apenas com o intuito de veranejar, mas também para se instalar de forma definitiva, iniciando o processo de ocupação da área litorânea (COUTINHO, 2004, p. 87; TRAJANO FILHO, 2006, p.43).



**FIGURA 4.1** – Vista aérea da Avenida Epitácio Pessoa, no início da década de 1950, revelando o direcionamento da evolução urbana da cidade. Ao fundo da fotografia, avista-se a área litorânea. Na parte central direita da avenida, é possível ver o Bairro dos Expedicionários, ainda em processo de formação. Mais abaixo, nota-se o Bairro da Torre com um arruamento bastante definido. FONTE: Acervo Humberto Nóbrega.

Deste modo, a Avenida Eptácio Pessoa desempenhou um importante papel como eixo condutor no desenvolvimento da cidade na direção Leste. Em pouco tempo, residências de luxo foram sendo construídas ao longo da avenida que, já na década de 1960, começava a receber usos voltados para o comércio e serviço.

A cidade de João Pessoa, a partir década de 1960, caracterizava-se basicamente por apresentar um tecido urbano composto por edificações de uso residencial, comercial e misto.

As áreas adjacentes à Avenida Eptácio Pessoa, tidas como locais do espaço urbano em vias de urbanização e de adensamento, passaram a receber os primeiros conjuntos habitacionais destinados à classe média, formada em sua maior parte por funcionários públicos estaduais e federais.

Dessa forma, até 1963, já tinham sido implantados conjuntos habitacionais importantes no processo de ordenamento da malha urbana da cidade, como foi o caso do Bairro dos Estados, Miramar, Jaguaribe, Expedicionários, Tambauzinho, Torre, Cabo Branco, Tambaú e Manaíra.

Por sua vez, no período compreendido entre 1964 a 1969, foram sendo implantados os conjuntos habitacionais Pedro Gondim (1967), Bairro dos Ipês (1968 - IPASE), conjunto Redenção, no Bairro Jardim Luna (1968- IPASE), Jardim 13 de Maio (1968- IPASE), Castelo Branco (1969) e a Cidade dos Funcionários (LAVIERI; LAVIERI, 1987 apud SCOCUGLIA, 2000, p. 33).

Através do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH), linhas de financiamento foram abertas para construção de moradias nos conjuntos habitacionais criados. Tais recursos concentravam-se nos nascentes bairros localizados ao longo do percurso da Avenida Eptácio Pessoa.

Desta forma, assistiu-se à rápida consolidação de bairros como, por exemplo, Tambaú, Cabo Branco, Bairro dos Estados e, conseqüentemente, a valorização de toda a Avenida Eptácio Pessoa (COUTINHO, 2004, p. 93; TRAJANO FILHO, 2006, p. 42).

As políticas de habitação do BNH fizeram parte de um plano nacional para atender às camadas populares com o intuito de contê-las e discipliná-las.

Na transição da década de 1960 para 1970, além dos recursos para construção e financiamento instituídos pelo SFH e BNH, também foi criado o Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), uma linha de financiamento

destinada às camadas de média e alta renda e que envolvia a questão da produção de unidades habitacionais isoladas (SILVEIRA, 2004, p. 218).

Os financiamentos, oriundos do SBPE, foram responsáveis pela ampliação do ambiente construído de vários bairros na cidade, como foi o caso de Miramar, Bairro dos Estados, Tambauzinho, Manaíra, Bessa entre outros (SILVEIRA, 2004, p. 222).

Ainda nos anos 60, a construção da Cidade Universitária (UFPB) e do Distrito Industrial proporcionou o crescimento do tecido urbano nas direções Sudeste e Sul. O Campus Universitário da UFPB possibilitou que atividades, antes dispersas no centro, se concentrassem em um único local. Assim, a cidade presenciou o seu tecido urbano expandir-se na direção Sudeste.

No caso do Distrito Industrial, sua implantação favorável, dentro do sistema viário de rodovias interurbanas, trouxe uma nova dinâmica urbana para os territórios localizados ao Sul da cidade. Assim, o crescimento dessa região deu-se de forma gradual, ampliando posteriormente as atividades e ocupações nas vias de acesso ao Distrito, como é o caso da Avenida Cruz das Armas.

Vale afirmar que tais realizações foram antecedidas pela construção do anel rodoviário composto pela BR-230 e BR-101, o qual, de forma concreta, ampliou os horizontes espaciais e econômicos da cidade.

As intervenções federais da década de 1960 trouxeram novos aspectos econômicos para a cidade. As mercadorias vindas do Porto de Cabedelo, que antes eram realizadas pela estação ferroviária, puderam cruzar a cidade de forma rápida, através do novo anel viário que a cortava (LIMA, 2004, p. 100).

A partir da década de 1970, a capital paraibana apresentou significativo aumento de sua população. Dos 98 mil habitantes na década de 1950, a cidade já contava com 220 mil habitantes, um crescimento populacional na ordem de 124% (Censo demográfico do IBGE, apud SILVEIRA, 2004, p. 226).

É importante notar, segundo Scocuglia (1999, p. 25), que João Pessoa, entre as décadas de 1970 e 1980, apresentou um crescimento de seu espaço urbano em taxas superiores a 100%. A partir desse crescimento, intensificaram-se os processos de estratificação social na cidade, rompendo definitivamente com o antigo padrão de sociabilidade entre membros de distintas classes sociais, oriundo do comportamento urbano colonial de épocas passadas. Assim, iniciou-se o processo de seletividade no espaço urbano de João Pessoa.

Para Ribeiro (2006b, p. 141), a rápida mobilidade do espaço central acontecida nos últimos trinta anos, originou-se de influências externas, nítidas a nível global. Podem ser citados o aumento da concentração de renda e a nova conjuntura da economia “pós-fordista”, responsável pela transição da economia de escala, até um momento includente, para uma economia mais seletiva e excludente.

O advento do automóvel também influenciou de maneira significativa na exploração territorial de áreas longínquas da cidade, tornando possível à classe de alta renda perfazer os deslocamentos da residência, das novas localidades para o centro tradicional (local de trabalho).

O processo de expansão periférica da cidade, no final da década de 1970 e início de 1980, atingia enormes proporções. Cada vez mais distante da região central (Sul e Sudeste), eram criados novos conjuntos destinados às classes populares como foi o caso do Conjunto Valentina de Figueiredo, Costa e Silva, Ernani Sátiro, José Vieira Diniz, Ernesto Geisel e das fases iniciais de construção do Conjunto Mangabeira (feito pela CEHAB).

Isso só foi possível graças a investimentos públicos em serviços de infraestrutura urbana e viária que ocorreram nas últimas décadas do século XX. A criação dos eixos rodoviários da BR-101 e da BR-230 possibilitou a melhoria dos acessos a essas áreas periféricas da cidade, intensificando o seu processo de ocupação (TRAJANO FILHO, 2006, p. 43).

Em meados de 1970, o Bairro de Tambauzinho era o último, nas imediações da Avenida Epitácio, a confirmar a sua plena ocupação. Nele, foram construídos equipamentos de uso comercial e de serviços, como foi o caso do Mercado Bom Preço e do *Rique Center* (COUTINHO, 2004, p. 96). Usos como estes representaram peças fundamentais na economia das imediações e no processo de mobilidade da área central (centro expandido).

Dessa forma, a introdução dos mercados Bom Preço e Comprebem (atual Pão de Açúcar), durante esse período, constituiu mais uma importante escolha para os moradores das imediações da Avenida Epitácio Pessoa como também de outras partes da cidade, ajudando no processo de consolidação urbana da área.

Por sua vez, os bairros da Torre e Jaguaribe concentravam, na década de 70, uma considerável quantidade de uso do solo residencial, mostrando uma vida própria. Nos bairros da Torre e Cruz das Armas, acentuou-se a concentração de

camadas populares, dentro de um processo de expansão urbana de grandes proporções (SILVEIRA, 2004, p. 228).

Enquanto isso, no centro da cidade, especificamente nas imediações do Parque Sólon de Lucena, observaram-se os primeiros indícios da transferência de usos habitacionais por usos voltados aos serviços “terciários”. As residências reservadas às camadas de alta renda foram, gradativamente, sendo substituídas por edifícios destinados ao comércio e serviços, a exemplo de lojas de departamento como a Mesbla, as Lojas Americanas, as clínicas médicas e algumas sedes de bancos (SILVEIRA, 2004, p. 227).

O resultado dessa intensa exploração na área central da cidade podia ser visto na região da Cidade Alta. Este local passou a abrigar a maior parte dos edifícios com mais de cinco pavimentos, frutos de um processo de consolidação do setor terciário na área central. A verticalização e o adensamento constituíram o resultado de forças econômicas, vinculadas à lógica evolutiva da cidade.

É importante lembrar que, ainda durante a década de 1960, este espaço cumpria sua função social servindo como local de encontro e de lazer para a juventude de alta renda da cidade. E foi justamente na década de 1970 e 1980, que tal área firmou-se como o grande foco de centralidade e de vitalidade comercial para a cidade, permanecendo assim até o início da década de 1990, quando novas centralidades passariam a lhe fazer concorrência.

Segundo Ribeiro (2006a), a implantação gradativa de um tipo de comércio e serviços seletivos, baseados na elevada qualidade, no alto preço, na seletividade de mercado e localizado nos novos subcentros que florescia, fez com que o Parque Sólon de Lucena reduzisse sua importância como cenário das atividades centrais na cidade.

Surgem, dessa forma, conflitos entre o uso do solo, uma vez que as funções residenciais migravam em direção aos eixos de expansão da cidade nas direções Leste e Sul (SILVEIRA, 2004, p. 227).

Neste período, João Pessoa também presenciou alguns acontecimentos relacionados à engenharia urbana. Durante a administração do Prefeito Damásio Franca foi inaugurado o primeiro viaduto da cidade que recortou a Praça Vidal de Negreiros (Ponto de Cem Réis) para construir uma passagem de nível entre a Cidade Baixa e o Parque Solón de Lucena (Figura 4.2 e 4.3).

Por sua vez, durante a gestão do Prefeito Dorgival Terceiro Neto (1971-1975) construiu-se um outro viaduto (Viaduto Dorgival Terceiro Neto), ligando a Lagoa à Cidade Baixa, formando um binário com o primeiro viaduto (COUTINHO, 2004, p. 98- 99).

Essas obras foram realizadas com o objetivo de solucionar os conflitos relativos à ocupação, uso do solo, circulação urbana, congestionamentos e problemas de trânsito existentes naquela área, em nome da “modernização do espaço urbano” (SILVEIRA, 2004, p. 233).



**FIGURA 4.2** - O viaduto Damásio França cortando a Praça Vidal de Negreiros. A famosa figura dos devoradores de espaço, tão difundida por Munford (1998), ao se referir às cidades americanas, surgia na área central de João Pessoa.

FONTE: COUTINHO, 2004, p. 98.



**FIGURA 4.3** – Viaduto Dorgival Terceiro Neto. Tais incisões no tecido urbano descaracterizaram antigas formas e fizeram desaparecer importantes imóveis históricos.

FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

Enfim, a década de 1970 e o surgimento dos novos percursos para cidade foram responsáveis pela ampliação do processo de reestruturação do uso do solo na cidade (SILVEIRA, 2004, p. 227).

Mais do que isso, o processo de crescimento da cidade trouxe consigo a concentração de classes sociais, em determinadas áreas da cidade, ampliando a seletividade espacial.

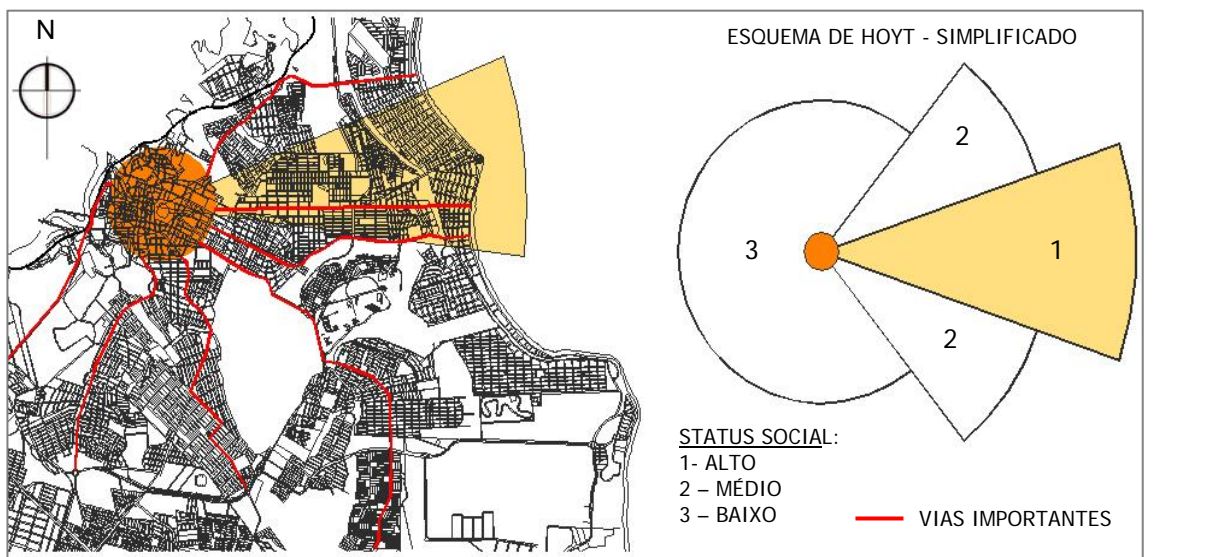
Assim, a formação estrutural de João Pessoa configura-se, até hoje, a partir de um perfil sócio-econômico definido pelas camadas sociais de alta renda, que é injustamente refletida no solo urbano.

As camadas de média e alta renda ocupam as áreas elevadas, planas, litorâneas, munidas de infra-estrutura e serviços, como é o caso do Bairro dos

Estados, Manaíra, Miramar, Tambauzinho, Tambaú, Cabo Branco, Bessa, entre outros.

Por sua vez, as camadas de baixa renda ocupam regiões desprovidas de infra-estrutura e que possuem topografias baixas e quase sempre acidentadas. É o caso do Baixo Roger, das áreas alagadas de Mandacaru, do rio Jaguaribe, do Bairro São José e até mesmo das áreas desvalorizadas do centro (LIMA, 2004, p. 101).

Ao estudar a aplicação do modelo de Hoyt para a cidade de João Pessoa, Silveira (2004) afirma que sua estrutura intra-urbana segue, seguramente, tal modelo, revelando que a cidade é decomposta por setores, muito parecidos com “fatias de pizzas”, e nos quais seus corredores viários orientam a seletividade social (Figura 4.4).



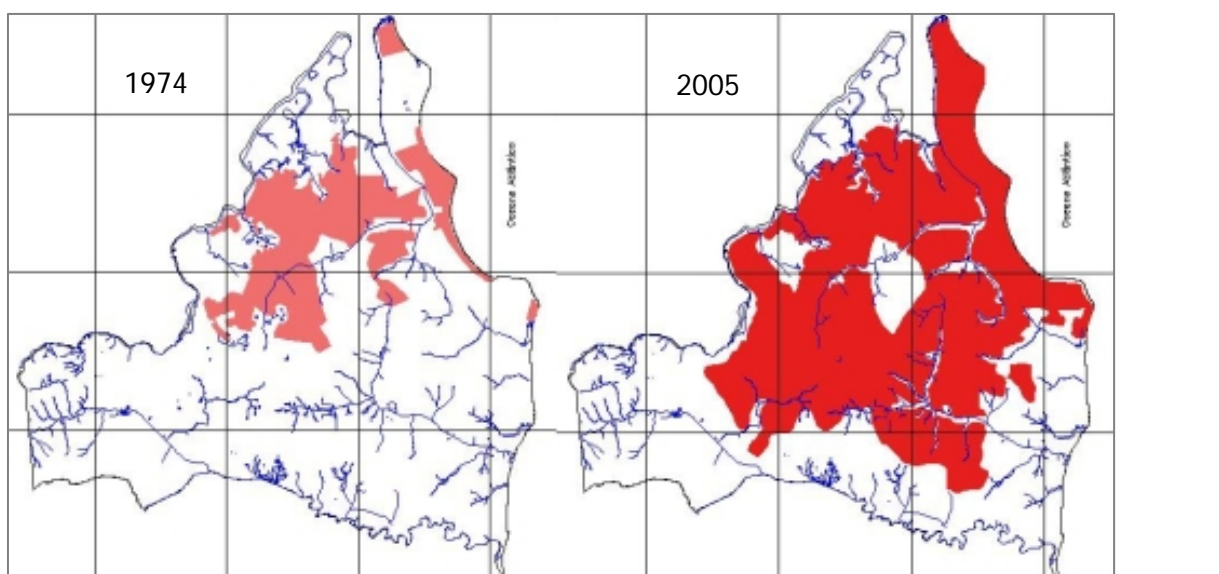
**FIGURA 4.4** – Teoria dos Setores de Círculo de Hoyt aplicada à cidade de João Pessoa.  
FONTE: SILVEIRA, 2004, p. 267.

Assim, temos o setor Centro-Leste, composto pela orientação do eixo da Avenida Epitácio Pessoa e que representa a “fatia” das camadas de alta renda e a tendência de desenvolvimento de novas centralidades. Por sua vez, o setor Centro-Sudeste é orientado pelo eixo da Avenida Pedro II, que representa o eixo da classe média e o segundo setor em dinâmica imobiliária da cidade. Em terceiro lugar, é apontado o setor Centro- Sul- Sudeste, orientado pelo eixo do Corredor 2 de Fevereiro, que representa o setor da classe média-baixa da cidade. Por fim, o setor Centro-Sul, orientado pela Avenida Cruz das Armas e setor Sudoeste, orientado pelo corredor Oeste, que representam o setor das camadas de baixa renda.

Tais percursos foram importantes para o desenvolvimento de novas centralidades em João Pessoa, ao longo do século XX, mostrando que as atividades comerciais e de serviços seguiram sempre os caminhos ditados por esses eixos e em consonância com o deslocamento das classes de alta renda.

A partir de 1979, os conflitos urbanos acentuaram-se de forma considerável na cidade de João Pessoa, ficando evidente o jogo de interesses, ambição e poder, por parte da população de alta renda na busca da melhor utilização do solo para seus fins.

A área urbana tornou-se o *locus* dos conflitos regido por combinações sócio-econômicas oriundas do aumento da demanda, assim como da deficiência da qualidade de vida no espaço intra-urbano. As desigualdades sociais, a infraestrutura e os serviços foram pontos determinantes para a acentuação dos conflitos ao longo da evolução urbana da cidade (Figura 4.5).



**FIGURA 4.5** – Mapas mostrando a evolução do crescimento urbano da cidade de João Pessoa, entre a década de 1970 e os dias atuais.

FONTE: MARTINS, 2006.



## **4.2 - A intensificação do processo de “decadência” do centro da cidade**

Ainda durante as décadas de 1960 e 1970, existia, no Centro da cidade de João Pessoa, um tipo de sociabilidade semelhante ao de qualquer bairro da cidade. Mesmo as estigmatizadas atividades noturnas de prostituição e boemia conseguiam conviver de certa forma com atividades administrativas, serviços, comércio varejista, moradia, e até mesmo missas que eram realizadas no Varadouro, na Igreja de São Frei Pedro Gonçalves (SCOCUGLIA, 2004, p. 115).

Porém, na década de 1980, período em que se iniciava o programa de revitalização do centro histórico de João Pessoa, através do convênio entre Brasil e Espanha, o núcleo original da cidade, toda sua vida urbana e comercial encontravam-se bastante deteriorados, fruto do esquecimento da população. Este fato ocorreu, em menor ou maior grau, na maioria das cidades brasileiras.

Dentro desse processo de decadência, somam-se a perpetuação da cultura pós-moderna, o período pós-fordista das economias de escopo, a aquisição do automóvel por parte das camadas de poder aquisitivo como meio de modelagem do espaço urbano da cidade de João Pessoa e extrapolação de limites territoriais.

Assim, a cidade regida por essa nova forma de estruturação urbana acabou formando áreas deterioradas que, tendem a ser descartadas, mesmo que possuam atributos qualitativos conseguidos ao longo de sua história, trabalho humano, investimentos econômicos, construções materiais, etc. (RIBEIRO, 2006, p. 139).

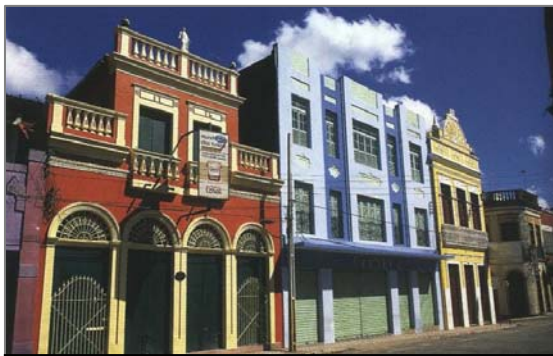
Pode-se afirmar que, de todas as áreas que compõem o núcleo tradicional da cidade, é justamente no Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim) que se encontra uma maior perda de diversidade nos usos e funções e, conseqüentemente, uma deterioração física de seus imóveis.

Esse território perdeu a referência de centralidade até mesmo no comércio varejista, apesar de ainda manterem algumas atividades, tais como serviços públicos, bancos, gráficas, lanchonetes, entre outras.

A cada dia, tal bairro ganhava novos usos desconformes com a realidade do local. É o caso, por exemplo, das oficinas mecânicas, comércio de peças automotivas, eletrônicas e de materiais de construção civil. Vale dizer: esses novos usos foram os responsáveis pela descaracterização das fachadas de importantes

edificações de relevo histórico, modificando, assim, o cenário das antigas ruas do centro, a exemplo da Maciel Pinheiro.

Nas edificações da Rua Maciel Pinheiro, por exemplo, predominavam as atividades voltadas para o comércio de peças automotivas e materiais de construção civil. Se em épocas anteriores existia toda uma diversidade de atividades capazes de gerar movimento, estas se foram juntamente com o processo de expansão urbana da cidade (Figura 4.6 e 4.7).



**FIGURA 4.6** – Aspectos da Rua Maciel Pinheiro, durante o fim de semana.  
FONTE: Gustavo Moura.



**FIGURA 4.7** – Rua Maciel Pinheiro e a predominância dos usos comerciais.  
Fonte: Paulo Falconi

Em pouco tempo, os imóveis da rua em análise, assim como os de diversas ruas do centro tradicional, foram fechando suas portas, pois outros pontos, localizados nas novas áreas da cidade, tornaram-se fortes evidências de centralidade e concorrência. É o caso das lojas de materiais de construção que existem no Bairro da Torre ou dos “*shoppings* da construção” instalados na BR -230, por exemplo.

Esse processo intensificou-se durante a década de 1980 e, com o transcurso do tempo, ficaram bastante claros os sinais de abandono de alguns edifícios situados no centro tradicional, a exemplo dos imóveis da Rua da Areia, da Avenida João Suassuna, entre muitas outras. (Figura 4.8 e 4.9).

Contudo, permaneceram no Varadouro a estação ferroviária, a estação rodoviária da cidade e o terminal de transporte intra-municipal, o que de certa maneira garante, até os dias atuais, uma centralidade em termos de transporte urbano.



**FIGURA 4.8** – Imóvel em estado de ruína, na Avenida João Suassuna, em meados da década de 1990.

FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.



**FIGURA 4.9** – Edifício de interesse histórico, na Rua da Areia, durante a década de 1990.

FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

Na década de 1980, diante dos olhos da população, passaram a ser bastante comuns, na área central da cidade, demolições de prédios históricos. Diante dessa situação, o IPHAEP efetuou o cadastramento e o pré-tombamento dos imóveis situados no centro histórico, medidas estas que não surtiram grandes resultados, pois as demolições continuavam (SCOCUGLIA, 2004, p. 109).

Os próprios proprietários dos imóveis históricos contribuíram para que as edificações avançassem em seu processo de demolição. Muitos deles apostavam nas demolições para introduzirem novas atividades aos lotes como, por exemplo, os estacionamentos rotativos, oficinas mecânicas e etc. E ainda hoje o fazem.

Ao analisar a década de 1970, já se percebia que o processo de expansão urbana da cidade contribuía para a descaracterização ou descentralização de importantes usos no núcleo principal da cidade.

O processo de metamorfose nas atividades do centro da cidade era uma influência nítida dos percursos que se desenvolviam. Assim, as primeiras instituições descentralizadas surgem na paisagem da cidade, em regiões mais afastadas do centro tradicional. É o caso da construção do Centro Administrativo do Estado, localizado no Bairro de Jaguaribe, no ano de 1972. Tal edificação integrou uma série de secretarias, organizando desta forma a administração estadual em um único lugar (SILVEIRA, 2004, p. 227; COUTINHO, 2004, p. 98).

O Projeto CURA (Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada) do BNH, estabelecido em 1972, objetivava aperfeiçoar os equipamentos urbanos, dando condições para que a cidade pudesse absorver o seu contingente populacional, nos setores que se expandiam. Para a implantação do Projeto CURA, foram exigidas ações integradas do município como a criação de lei municipal que regulamentasse o aumento progressivo dos impostos imobiliários que, uma vez implantados, estreitariam o acesso dos novos percursos às camadas de alta renda (SILVEIRA, 2004, p. 236).

Forças políticas e econômicas falaram mais alto na hora em que a Prefeitura de João Pessoa deu prioridade para que tal projeto fosse viabilizado nos territórios adjacentes à orla marítima da cidade, que não correspondiam às áreas mais carentes da cidade. Assim, o nível de valorização do solo nas áreas de Tambaú, Manaíra, Bessa e Cabo Branco (núcleo litorâneo) aumentou consideravelmente, contribuindo para o processo de “decadência” no núcleo tradicional da cidade.

Com relação ao lazer, os principais cinemas da cidade ainda estavam localizados no Centro, até o final da década de 1980. O Cine Plaza, o Cine Municipal e o Cine Rex funcionavam diariamente, atraindo inúmeras pessoas durante os fins de semana.

Somente na década de 1990, com a construção de duas salas de cinema no Manaíra *Shopping*, é que os cinemas localizados no centro foram perdendo sua freguesia e entraram em processo de falência. Atualmente, o Cine Municipal foi subdividido em um espaço para cultos protestantes e uma sala de exibição de filmes eróticos. Já no local do antigo Cine Plaza, funciona, hoje, uma loja de calçados.

Os grandes hotéis de época que existiam na área central, a exemplo do Paraíba Palace Hotel, fecharam suas portas e deram lugar a uma leva de pensões e pousadas de qualidade duvidosa.

Com a mudança dos usos e a decadência física da área central da cidade, os espaços públicos também enfrentaram esse processo de abandono (Figura 4.10 e 4.11). Muitas praças, que antes eram locais de permanente convívio social, tornaram-se espaços de grande insegurança, principalmente durante a noite, sendo o movimento noturno garantido por cabarés, cujo funcionamento ainda hoje persiste.



**FIGURA 4.10** – Praça Álvaro Machado, em meados da década de 1980. Exemplo de descaracterização do espaço público através da introdução de um posto de gasolina.  
FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.



**FIGURA 4.11** – Praça Antenor Navarro, na década de 1990. Nos imóveis adjacentes à praça, funcionavam casas noturnas e prostíbulos.  
FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

Como resultado dessas transformações, intensificou-se o processo de despovoamento da área, durante a década de 1980.

Por meio da expansão urbana, do advento do automóvel e do contexto contemporâneo, as camadas de alta renda transferiram-se para outras regiões mais atrativas da cidade e próximas ao litoral. No seu lugar apareceram moradores pertencentes a uma classe de baixa renda e que viviam diante de uma qualidade de vida bastante precária.

Na área do Centro Histórico, por exemplo, o uso residencial praticamente desapareceu. Além disso, a oferta de equipamentos, nessa área, era e continua bastante reduzida: apenas 0,2% dos equipamentos são recreacionais; 0,4% são assistenciais; e 0,3% são educacionais (Diagnóstico publicado no Memorial Geral do PRCH-JP, 1987 apud SCOCUGLIA, 2004, p. 110).

Atualmente, na região da Cidade Alta, é possível identificar dois exemplos de edificações importantes marcadas pelo estado de abandono. A primeira delas é o edifício do Paraíba Palace Hotel, localizado na Praça Vidal de Negreiros, mais conhecida como “Ponto de Cem Réis” (Figura 4.12). Marco na memória e na paisagem do Centro, encontra-se hoje abandonado e com sinais de desgaste em suas estruturas. O outro exemplo é o antigo prédio do IPASE, que, apesar de sua arquitetura modernista de meados do século XX, encontra-se ocupado por integrantes de movimentos sociais que lutam pelo direito à moradia, mais conhecidos como “sem-teto” (Figura 4.13).





**FIGURA 4.12** – Paraíba Palace Hotel.  
FONTE: Acervo PRSH.



**FIGURA 4.13** – Antigo edifício do IPASE.  
FONTE: Acervo PRSH.

Recentemente, a Prefeitura Municipal da cidade de João Pessoa transferiu sua administração e grande parte de suas secretarias, do centro para o bairro periférico de Água Fria (margem com a BR-230), tendo como justificativa otimizar e integrar seus serviços para o atendimento à população. Porém, sua nova localização somente privilegiou os que possuem automóveis e que, eventualmente, poderiam percorrer o longo trajeto até o local.

Essa tendência é parte de um recente processo, segundo o qual as sedes governamentais dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário são locadas em setores urbanos que otimizem as condições de deslocamento das classes economicamente privilegiadas, abraçando a lógica da localização valorizada, gerando importância institucional ao “centro novo” e condenando o centro tradicional ao esvaziamento (VILLAÇA 2001, p. 328).

Assim, pode-se afirmar que a saída do Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP) representou um fator negativo para a vitalidade do Centro da cidade. A presença dos órgãos administrativos municipais nessa área proporcionava uma maior utilização das atividades do centro, por parte daqueles que, diariamente, usufruíam das atividades e serviços da Prefeitura.

Como, então, pode-se definir o processo de decadência da área central de João Pessoa? É convincente afirmar que, de fato, existe uma decadência em seu centro tradicional, fenômeno que ocorreu e vem intensificando-se em diversas cidades do mundo. Porém, essa “decadência” apresenta-se na forma física, eis que atinge o estoque construído (edifícios, logradouros), causando uma estagnação do ponto de vista do mercado imobiliário, principalmente na área do Varadouro (Cidade Baixa).

Cabe então examinar algumas questões: o centro da cidade, sob o ponto de vista das atividades econômicas, ainda continua a proporcionar uma diversidade de usos e a gerar grande circulação monetária, em relação aos “novos centros”? Ou esse processo também se encontra fragilizado, declinando a cada dia? Tais indagações serão tratadas no Capítulo cinco.

#### **4.3 – O panorama das principais intervenções na área central de João Pessoa**

Segundo Scocuglia (2004, p. 79), as políticas de intervenção do tipo revitalização, aplicadas na área central da cidade, em plenos anos 90, tinham como foco, resgatar uma fase de grande prestígio para a sociedade pessoense: as décadas de 1920 e 1930.

Tratava-se de uma época que presenciou um cenário de crescimento e riqueza, com áreas comerciais na Rua Maciel Pinheiro e de moradia na Rua da Areia e no Largo de São Frei Pedro Gonçalves. Em seus espaços públicos, transitavam os mais ilustres cidadãos da cidade, seja no comércio, sejam nos bancos e demais serviços.

De fato, entre a década de 1990 e o ano de 2002, foram resgatados, embora temporariamente, diversos usos na área central, em especial no Centro Histórico. Locais como a Praça Antenor Navarro e o Largo de São Frei Pedro Gonçalves, voltaram a receber usos condizentes com o passado, isto é, uma tentativa de recriar os antigos espaços da boêmia, símbolos da vida noturna no Varadouro.

Além disso, buscava-se a todo custo transferir atividades e eventos culturais como o São João, o carnaval, entre outros, para as novas áreas revitalizadas no Centro Histórico.

Assim, conforme avaliou Ribeiro (2006b, p. 147), a recuperação arquitetônica dos edifícios e dos bens culturais é um passo importante e representa a sustentabilidade da área central no seu sentido cultural. Porém, tal iniciativa ainda é insuficiente para a sua reinserção na dinâmica sistemática do funcionamento urbano e para a sua sustentabilidade no sentido mais amplo.

Do final da década de 1980 até os dias atuais, uma série de intervenções urbanas foi realizada na área central, em especial, dentro do perímetro do Centro Histórico, conforme mostra a tabela abaixo (Tabela 4.1).

Ano	Intervenção/Projeto	Objetivo Enunciado	Recursos	Uso posterior
1989	Praça Dom Adauto.	Reurbanização da praça, iluminação pública e mobiliário urbano com bancos e informações turísticas.	IPHAN e Governo do Estado.	Praça de eventos e de uso diário.
1989	Praça São Francisco.	Reurbanização da praça, iluminação pública e mobiliário urbano.	IPHAN e Governo do Estado.	Eventos culturais e museu.
1994	Antigo Hotel Globo (Edificação de estilo eclético, com influências neoclássicas e <i>art-nouveau</i> , da década de 1920).	Restauração da edificação e inserção de novo uso voltado a programas de atuação na área histórica da cidade.	IPHAN, Governo do Estado e Governo da Espanha	Sede da CPDCH (Projeto de Revitalização). Associações atuantes na revitalização do Centro Histórico.
1998	Revitalização da Praça Antenor Navarro.	Modernização de instalações elétricas e telefônicas com rede subterrânea, Reurbanização da praça, mobiliário urbano, recuperação das fachadas do casario no entorno.	Prefeitura Municipal de João Pessoa, Governo do Estado, SAELPA, TELPA, iniciativa privada (Grupo Brennand/ CIMEPAR e Tintas Coral).	Pólo de Lazer, cultura e diversão noturna nos bares, casas de shows e eventos ao ar livre; comércio, serviços, ateliês e exposições.
1998	Biblioteca Pública (Edifício de arquitetura eclética).	Tornar o edifício apto a receber estudantes de escolas públicas e promover eventos culturais.	Ministério da Cultura e Governo do Estado da Paraíba, Secretária de Educação e Cultura.	Biblioteca pública, exposições e lançamentos de livros.
1999	Casarão dos Azulejos (Sobrado Santos Coelho – exemplar com revestimento em azulejaria portuguesa).	Restauração e atribuição de novo uso para o casario.	Governo do Estado da Paraíba/ Secretaria da Educação e Cultura.	Casa de Cultura Paraibana (Exposições, lançamentos de livros), Sede da Sub-Secretaria da Cultura do Município.
200/2002	Antiga Fábrica de Vinho de Caju Tito Silva & Cia.	Restauração e inserção de novo uso.	IPHAN e Governo da Espanha.	Sede da Oficina-Escola de Revitalização do Patrimônio Cultural de João Pessoa e Museu da Fabrica de Vinho.
200/2001	Shopping Terceirão	Instalações para o comércio ambulante.	PMJP	Uso comercial e de serviços.
2001	Revitalização da Faixa de Domínio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU	Recuperação do prédio da Estação. Integração paisagística da estação com o conjunto de praças do Varadouro, com o Porto do Capim e com o Rio Sanhauá.	Recursos da CBTU, do Ministério Público e da iniciativa privada.	Melhoria dos usos relativos a transporte ferroviário, calçada e mobiliário implantados, melhorias paisagísticas.
2002	Revitalização do Largo e da Ladeira de São Frei Pedro Gonçalves.	Instalação de fiação elétrica e telefônica subterrânea, implantação de iluminação pública, instalação de mobiliário urbano, recuperação e padronização do meio-fio calçadas, pavimentação.	PRODETUR – NE	Espaço para eventos culturais e de lazer.
2002	Igreja de São Frei Pedro Gonçalves	Restauração e inserção de novos usos	PRODETUR – NE	Culto religioso, assistência às comunidades carentes do Varadouro, salas de apresentações culturais e visitação turística.



2002	Prédio nº. 02 localizado no Largo de São Frei Pedro Gonçalves.	Restauração e inserção de novo uso.	PRODETUR – NE	Museu da Arquitetura Paraibana e espaço de atividades culturais e de lazer.
2002	Introdução do Programa de Reabilitação de Sítios Históricos (PRSH), em João Pessoa.	Incentivo a reinserção do uso habitacional Na área do centro histórico.	Caixa Econômica Federal (CEF), Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), Gerencia de Desenvolvimento Urbano (GIDUR).	A intenção é promover o retorno do uso habitacional associado a usos mistos: habitação/comercial, habitação/serviços, habitação/comércio/serviços.
2004	Shopping Popular 4400 (Localizado no antigo prédio da Lobras)	Novas instalações para o comércio ambulante da área central.	Prefeitura Municipal de João Pessoa.	Uso comercial e de serviços.
2004	Shopping Popular Durval Ferreira (Localizado no antigo prédio da Prefeitura, no Varadouro).	Novas instalações para o comércio ambulante da área central.	Prefeitura Municipal de João Pessoa.	Uso comercial e de serviços.
2006	Reurbanização das Praças Pedro Américo, Aristides Lobo.	Ordenamento do comércio ambulante, novo mobiliário urbano. Recuperação da balaustrada da Praça Aristides Lobo.	Prefeitura Municipal de João Pessoa.	Uso diário, pequeno comércio e eventos culturais.
2006	Travessia Miguel Couto	Ordenamento da travessia, retirada do comércio ambulante.	Prefeitura Municipal de João Pessoa.	Melhoria do calçamento com introdução de sinalização para deficientes físicos, inserção de mobiliário urbano.
2006	Mercado Central de João Pessoa.	Reforma do Mercado Público.	Prefeitura Municipal de João Pessoa.	Melhoria do calçamento, circulação de pedestres, estacionamentos, melhoria das condições de trabalho dos feirantes, novas instalações, ordenamento do local de trabalho.

**TABELA 4.1** – Síntese histórica das intervenções na área central da cidade de João Pessoa, Paraíba.  
 FONTE: SEPLAN – PMJP/ IPHAEP/ Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

A maior parte dessas intervenções assumiu um caráter bastante pontual, uma vez que se resumia a reparar, fisicamente, alguns casarios importantes para a memória da cidade ou, mesmo, restaurar edificações religiosas.

Se por um lado tais projetos visavam à restauração de prédios, por outro ficava nítida a vontade de se dinamizar não apenas o Centro Histórico, mas toda a área central da cidade.

No ano 1987, foi consolidado um Termo de Cooperação Técnica entre o Governo do Brasil, com a participação do IPHAN, Ministério da Cultura, Governo do Estado da Paraíba, e o Reino da Espanha, para a criação do Programa de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa. Contou, também, com a

participação da Agência Espanhola de Cooperação Internacional (AECI) e Ministério de Assuntos Exteriores (CASTRO, 2006, p. 37).

O Programa de Revitalização constitui parte integrante do Programa de Preservação do Patrimônio Cultural da Íbero-América, inserido em países da América Latina e mantido pela AECI, com o intuito de recuperar os traços culturais comuns, de preservar e valorizar do patrimônio construído e formar mão-de-obra preparada para a restauração.

Ainda no ano de 1987, foi criada a Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa (CPDCH –JP), para o seguimento do Programa, ligada ao Conselho de Preservação de Bens Histórico-culturais do IPHAEP e ao Instituto Histórico e Artístico da Paraíba da Secretaria de Educação e Cultura do Estado da Paraíba.

Os objetivos iniciais da Comissão Permanente eram os seguintes: elaborar um planejamento de ação para a realização das intervenções propostas no convênio Brasil/Espanha; acompanhar o cumprimento de normas relacionadas com o Projeto de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa; elaborar projetos de intervenções propostas no Convênio Brasil/Espanha; firmar convênios com órgãos envolvidos com os objetivos do Projeto; ampliar a metodologia desenvolvida para os estudos e formulação de projetos para outras áreas de interesse urbanístico.

Ainda fazem parte dos objetivos dessa comissão a prestação de assessoria ao IPHAEP para o desenvolvimento da metodologia utilizada em outras áreas do Estado e formação mão-de-obra especializada em restauração e requalificação de conjuntos urbanos com características histórico-artísticas (CASTRO, 2006, p.37).

Porém, um grandioso projeto elaborado pela Comissão Permanente vem tentando há alguns anos concretizar o sonho de integração ente o Rio Sanhauá, o Porto do Capim e o Varadouro. Trata-se da Revitalização do Varadouro e do antigo Porto do Capim (Figura 4.14).

Esta intervenção de grandes proporções conta com o apoio do Ministério da Cultura, do IPHAN, da Agência Espanhola de Cooperação Internacional, do Governo Estadual e da Prefeitura Municipal de João Pessoa.

Através dessa revitalização será reorganizada a sua ocupação físico-espacial com o intuito de requalificar as funções urbanas e valorizar o patrimônio cultural deste antigo núcleo da cidade.

Ao mesmo tempo, busca-se a adoção de condições dignas de habitabilidade e o desenvolvimento econômico e social das populações existentes, incentivando a criação de novas habitações.

O resgate da economia nessa área também é um dos objetivos dessa intervenção que tem como desafio trazer novas atividades comerciais e de serviços diversificados e de qualidade.

Por último, busca-se, com um tipo de intervenção dessa proporção, implementar mecanismos, como incentivos e parcerias, visando à dinamização das atividades produtivas do setor privado relacionadas ao turismo, cultura e lazer.

A figura seguinte revela a proposta da intervenção para a área central da cidade de João Pessoa que, entre outras realizações, trará a criação de um parque ecológico no mangue, localizado à beira do Rio Sanhauá; a relocação dos moradores da favela do Porto do Capim para novas unidades habitacionais padronizadas; a revitalização da antiga ponte do Rio Sanhauá; a introdução de uma ampla praça no Porto do Capim (Figura 4.14).



**FIGURA 4.14** – Revitalização do antigo Porto do Capim e Varadouro.  
FONTE: IPHAEP.

O projeto também envolve a requalificação de uma série de edificações como é o caso da antiga fábrica de gelo, o complexo formado pelos galpões da Fábrica Matarazzo, o convento de São Pedro Gonçalves, o antigo prédio da alfândega, entre outros imóveis.

Assim, busca-se, com uma intervenção dessa grandeza, dinamizar todo núcleo formado pelo Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim), inserindo-o no contexto econômico da cidade. Por meio da implantação de novos usos, procura-se promover a sustentabilidade da área central deteriorada, com comércio, serviços e principalmente a habitação.

Contudo, no que tange à questão da habitacional na área central, um programa que vem focando, de forma bastante clara, suas expectativas na inserção do uso habitacional nas antigas áreas históricas é o recente Programa de Revitalização de Sítios Históricos (PRSH).

O PRSH surgiu de um convênio de cooperação técnica entre a Caixa Econômica e o Governo Francês. Logo de início foram escolhidas nove capitais entre as quais estava João Pessoa.

O objetivo deste programa é fornecer contribuições para políticas de revitalização e adensamento de centros históricos, enfatizando o uso habitacional como meio de inclusão social e sustentabilidade urbana.

Em João Pessoa, o programa começou a atuar no segundo semestre de 2002, através de uma análise da área de alcance do projeto. Dessa forma escolheram-se 30 imóveis de significado arquitetônico, social e cultural.

Os imóveis eram objetos de requalificação, por meio de projetos que introduzissem, de forma predominante, o uso residencial. Era comum, em suas propostas, a inserção do uso misto, onde se pode associar residência com comércio e serviços.

Essa prática, até o presente momento não foi contemplada pelas linhas de créditos da CEF, porém o direcionamento cirúrgico das linhas de financiamento proporcionou uma representativa mudança de postura da instituição em função das particularidades dos sítios históricos (CASTRO, 2006, p. 47).

Na busca de uma política mais global e eficiente, o PRSH, através do Ministério das Cidades, evoluiu para o Perímetro de Reabilitação Integrada (PRI), isto é, uma nova etapa que busca atualmente uma intervenção urbana que possibilite a reabilitação de um parque imobiliário edificado com foco para a habitação, o que envolve edificações, quadras, ruas e praças. O objetivo do PRI é interagir de forma mais ampla e integrada do que a etapa anterior do PRSH.

Assim, pode-se perceber que as intervenções não tratam apenas de uma operação urbana; não são um tratamento apenas físico, espacial e territorial do meio

urbano, mas sim, um processo com base nas formas e conteúdos urbanos, desenvolvendo vida humana permanente no tecido urbano.

Espera-se dessa forma, que o centro tradicional abandone sua imagem negativa mediante intervenções que contem com a atuação de programas em parceria, inserindo, nessas áreas, novos usos tidos como promissores, como é o caso, por exemplo, dos estabelecimentos de educação e ensino superior capazes de atrair jovens, durante a noite, fazendo renascer o movimento noturno.

Os eventos culturais também precisam continuar a atuar, insistentemente, nessas áreas, como é o caso do projeto Folia de Rua, da Paixão de Cristo, das festas juninas, entre outras realizações.

Enfim, é preciso que o governo, as autoridades, a sociedade civil e os meios publicitários promovam o resgate do centro através de uma nova imagem capaz de atrair a população, reafirmando a sua identidade local e, resgatando, assim, sua centralidade.

A consolidação desse projeto só se dará com o estabelecimento de uma população permanente que traga consigo novas demandas e a inserção de novas atividades que promovam a sustentabilidade da área central.

Em muitas cidades do mundo, as intervenções em centros urbanos conseguiram trazer de volta não apenas usos e atividades voltados à alta renda, mas a própria população de poder aquisitivo, substituindo as classes populares que permaneceram na área central enquanto ela ainda se apresentava deteriorada. Barcelona, Lyon, Londres e Alemanha são alguns exemplos desse processo de “gentrificação”.

O recente Projeto Urbanístico Recife-Olinda, por exemplo, é uma tentativa audaciosa de se trazer usos voltados às camadas de alta renda, por meio de novos edifícios aptos a comportar empresas e escritórios.

É preciso que as intervenções realizadas na área central da capital paraibana contemplem não apenas a inserção de atividades urbanas voltadas à baixa renda como também novas atividades que consigam estabelecer nessa área populações de alta renda.

Afinal, conforme Villaça (2001), os interesses das camadas de alta renda são decisivos na estruturação intra-urbana das cidades brasileiras.

## CAPÍTULO 5

### ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES NA CENTRALIDADE DA CIDADE DE JOÃO PESSOA

#### 5.1 – A conjuntura contemporânea da cidade e as “novas centralidades”: o centro coletivo e o centro seletivo. A proliferação dos “simulacros” centrais

A conjuntura contemporânea e o processo de expansão urbana possibilitaram, na cidade de João Pessoa, o surgimento de “réplicas” do centro principal, em proporções menores, conhecidas com subcentros<sup>9</sup> ou centros secundários.

Assim, a disputa de interesses no seio das classes de alta renda, durante o seu deslocamento para as novas áreas da cidade, criou um novo subcentro, localizado na área litorânea do espaço intra-urbano de João Pessoa.

Ao ocuparem os bairros do Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bessa, tais camadas trouxeram consigo escolas, mercados, lojas, consultórios, restaurantes, boutiques, profissionais liberais e outros serviços.

Entretanto, na tentativa de criarem um centro voltado para as camadas de alta renda, dotado das mesmas propriedades do centro principal, acabaram desenvolvendo um “novo centro” seletivo, cujas principais características são o comércio e serviços especializados, a fragmentação do espaço e a associação com as áreas residenciais.

Por meio desse panorama, a imagem mais visível dos tipos de simulacros<sup>10</sup> que se configuram no espaço urbano, em especial no “novo subcentro”, é a do *shopping center*. Estas edificações representam o lócus de consumo das camadas de alta renda, concentrando lojas de vestiário, calçados, eletrodomésticos, artigos de luxo, entre outros, simulando um verdadeiro centro diversificado.

Com o comércio variado, baseado no aspecto da sofisticação, esses simulacros do consumo buscam uma localização que facilite a acessibilidade, quase sempre, dos detentores de poder aquisitivo e que, fisicamente, podem se deslocar

---

<sup>9</sup> Para melhor entendimento da expressão, rever Capítulo 1, no item centralidade urbana.

<sup>10</sup> Simulacro: Cópia ou reprodução imperfeita ou grosseira, simulação.

através do uso de automóveis. Nesse processo evolutivo, o *shopping center* é o sucessor das lojas de departamento.

Para Villaça (2001, p. 303), o significado da “variedade equilibrada” que encontramos nos “centros principais” ou nos “novos subcentros” representa reduzir ao mínimo o número de deslocamentos dos clientes. Dessa forma, quanto maior a variedade de comércio e serviços existentes num centro, menor a quantidade de viagens que o consumidor precisa fazer para ter todas suas necessidades atendidas.

Assim, os subcentros das cidades brasileiras costumam ser diversificados e especializados. O primeiro possui “quase tudo”, inclusive no tocante aos serviços públicos e privados. Por sua vez, os centros especializados são aqueles que possuem, em grande quantidade, certas atividades, podendo ser caracterizados por uma avenida ou uma área da cidade (VILLAÇA, 2001, p. 293).

Como exemplo disso, a Rua da Consolação, em São Paulo, é especializada em lustres; a Rua Maciel Pinheiro, no centro de João Pessoa, é especializada em materiais de construção e peças automotivas.

O centro que surgiu, por exemplo, na Avenida Epitácio Pessoa (espécie de subcentro linear e elo de ligação entre o núcleo principal e o núcleo litorâneo), configurou um comércio seletivo e especializado em móveis e decoração, portanto, menos diversificado do que o centro principal da cidade.

Paralelamente a esse fenômeno, na região Sudeste da cidade desenvolveu-se um subcentro bastante diversificado, porém voltado para as camadas de baixa renda: o subcentro de Mangabeira. Tal subcentro consegue produzir uma variedade de comércios e serviços que atende as populações daquela área.

Diante dessa lógica e ressaltando o fato de que a sociedade brasileira apresenta uma das piores distribuições de renda do mundo, é lícito afirmar que nossas cidades, nas últimas décadas, apresentaram resultados bastante negativos na estruturação e funcionalidade urbanas. Essa realidade, se aplicada ao caso da cidade de João Pessoa, revela problemas ainda mais agudos.

Os velhos centros tradicionais parecem se esvaziar, gerando cidades chamadas, por alguns autores, de *donut cities* ou “cidades-roscas”, tornando-se centros de pouca vitalidade, a exemplo do Centro Histórico pessoense. Os investimentos públicos e privados concentram-se, de forma desproporcional, em setores excêntricos da cidade, ocasionando uma verdadeira “deformação” estrutural.

A cidade, portanto, aparece como um cenário de atividades opostas. A cada ação de expansão urbana, se observa um paralelo na deterioração, o que se expressa nas mudanças ou nas migrações dos usos dos núcleos tradicionais para “novos centros” de alta renda da cidade (RIBEIRO, 2006a).

Atualmente, os *shoppings* localizados nos subcentros de alta renda apresentam uma participação significativa no processo de esvaziamento dos centros principais de nossas cidades, apesar de o declínio das áreas centrais ser anterior à proliferação daqueles.

Do ponto de vista do uso do solo, pode-se dizer que as segregações contemporâneas são menos relativas ao tipo de atividade e mais concernentes à segregação social no espaço.

Esta descentralização das atividades econômicas mais rentáveis e segregação sócio-espacial, juntamente com um processo globalizado de redução do nível geral de emprego, terminam por ocasionar grandes problemas de acessibilidade física e social a postos de trabalho, emprego e renda, principalmente aos postos mais bem remunerados (RIBEIRO, 2006a).

A cidade de João Pessoa, capital do Estado da Paraíba, ao longo de seus 420 anos de existência, experimentou uma grande mobilidade de seu espaço central, fenômeno que se verificou, nas últimas três décadas, por meio de influências externas e pelo aumento da concentração de renda. Essa situação vem ocorrendo na maior parte das cidades brasileiras.

Dessa forma, o centro considerado, dentro da economia e cultura seletiva contemporâneas, não é mais o centro geográfico ou o das acessibilidades isotrópicas. Passa, então, a configurar o centro “da lucratividade de mercado”, resultando em uma centralidade altamente contraditória.

Seja pela segregação social no espaço urbano, o “centro” deste sistema desigual e excêntrico vem assumir um caráter dispersivo, mais associado às localizações das camadas de mais alta renda.

Afinal, em uma sociedade onde os 10% mais ricos detêm mais de 50% da renda, a “centralidade” urbana, vista sob o panorama de um capitalismo seletivo, das *griffes*, da cultura *yuppie*, realmente não possui relação com a centralidade urbana igualitária.



### 5.1.1 – A análise do centro principal: o centro da coletividade

Na cidade de João Pessoa, o Bairro do Centro é o que possui maior número de atividades econômicas licenciadas (Tabela 5.1). São 12.175 licenças, equivalentes a 16,75% das atividades econômicas do município. E se o Centro for adicionado aos bairros do Varadouro, Torre, Tambaú e Roger (bairros adjacentes), têm-se um equivalente de 34,05% das atividades econômicas licenciadas (comércio, serviços e indústrias).

Atividades licenciadas por bairro			Característica Dominante
	BAIRRO	QUANTIDADE	
1°	<b>Centro</b>	<b>12175</b>	<b>Comércio Diversificado/ Serviços diversificados Centrais</b>
2°	Torre	5596	Comércio varejista/Serviços especializados/Serviços
3°	Manaíra	4319	Comércio varejista/Profissionais liberais/ Serviços
4°	Jaguaribe	3813	Comércio varejista/Serviços/Taxistas
5°	Mangabeira	3306	Comércio Diversificado / Serviços diversificados
6°	Cruz das Armas	3300	Comércio Alimentos/Comercio varejista/Auto-serviço/Serviços
7°	Varadouro	2871	Comércio varejista/ Comércio atacadista/Serviços
8°	Miramar	2799	Comercio varejista/Serviços especializados/Serviços
9°	Bairro dos Estados	2514	Profissionais liberais/ Ensino/ Escritórios empresariais
10°	Cristo Redentor	2241	Comércio alimentos/Comercio varejistas/Taxistas/Serviços
11°	Tambaú	1993	Comércio diversificado/ Serviços especializados/ Turismo
12°	Cabo Branco	1025	Profissionais liberais/ Turismo
13°	Bessa	731	Estab. Ensino/ Profissionais liberais/ Serviços especializados

**TABELA 5.1** – Número de atividades de serviço, licenciadas por bairro.  
FONTE: SECRETARIA DA RECEITA MUNICIPAL, 2005.

O centro principal de João Pessoa, apesar de seu evidente estado de “decadência” física, ainda forma dentro da cidade, a área de maior concentração de atividades de serviços licenciados.

Outro dado que reforça esta afirmação baseia-se no faturamento, por bairro, da cidade de João Pessoa, realizado no ano de 2005 pela Secretaria da Receita Estadual (Tabela 5.2). O centro da cidade gerou um faturamento equivalente a R\$ 1.809.915.887,37. Tal fato mostra que o seu fluxo de capitais é visivelmente superior ao de bairros que, atualmente, constituem centros seletivos, como é o caso do Bairro dos Estados com um faturamento de R\$ 636.869.028,06 reais ou do Bairro de Manaíra com faturamento de R\$ 549.442.788,96 (SECRETARIA DA RECEITA ESTADUAL, 2005).

FATURAMENTO POR BAIRRO – JOÃO PESSOA – 2005		- R\$ -
1°	CRISTO REDENTOR	2.417.053.010,75
2°	TORRE	2.008.905.496,49
3°	<b>CENTRO</b>	<b>1.809.915.887,37</b>
4°	VARADOURO	865.477.907,29
5°	BAIRRO DOS ESTADOS	636.869,028,06
6°	MANAÍRA	<b>549.442.788,96</b>
7°	MANGABEIRA	331.520.504,87
8°	TAMBAÚ	273.494.146,21
9°	BESSA	269.251.496,56
10°	CRUZ DAS ARMAS	144.801.791,69
11°	JAGUARIBE	95.236.849,01
12°	MIRAMAR	65.276.273,48
13°	CABO BRANCO	37.847.555,64

**TABELA 5.2** – Faturamento<sup>11</sup> por bairro da cidade de João Pessoa, realizado no ano de 2005.  
 FONTE: SECRETARIA DA RECEITA ESTADUAL, 2005.

Na tabela acima, o centro ocupa a terceira posição no faturamento por bairro da cidade de João Pessoa, apresentado no ano de 2005. É importante perceber que o Bairro do Cristo Redentor ocupa a primeira colocação em função do exorbitante faturamento atribuído à SAELPA na atividade de produção e distribuição de eletricidade (R\$ 2.011.474.962,42).

O Bairro da Torre, nas mesmas condições, ocupa a segunda posição devido ao elevado faturamento da CAGEPA. Atualmente, tal empresa pública situa-se no Bairro de Jaguaribe, porém ainda possui dados referentes ao antigo endereço: o Bairro da Torre.

A área central da cidade (Centro e Varadouro) apresentou um faturamento visivelmente superior ao do núcleo litorâneo em 2005 (Tabela 5.3).

SETOR	FATURAMENTO - 2005
Núcleo Central (Centro e Varadouro)	R\$ 2.675.393.849,00
Núcleo Litorâneo (Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Bessa)	R\$ 1.130.035.985,00

**TABELA 5.3** – Resultado dos faturamentos apresentados na área central e no núcleo litorâneo da cidade de João Pessoa, realizado no ano de 2005.  
 FONTE: SECRETARIA DA RECEITA ESTADUAL, 2005.

As tabelas a seguir expostas foram estruturadas a partir de dados oriundos da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de João Pessoa, no ano de 2005 e sintetizam algumas peculiaridades de acordo com as atividades de serviços e comércio licenciadas, por bairros, da cidade de João Pessoa (Tabela 5.4).

<sup>11</sup> Faturamento: Valor total das vendas de empresas, comércio, serviços e demais atividades.

<b>CENTRO – Comércio Diversificado/ Serviços diversificados Centrais</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA	84
ADVOGADOS	136
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	441
ARMAZEM GERAL OU DEPÓSITOS	33
ARTIGOS DE ESPUMA, COLCHÕES	29
ARTIGOS MÉDICOS, HOSPITALARES OU ODONTOLÓGICOS	46
ARTIGOS PARA DECORAÇÃO, VIDROS E CONGÊNERES	38
ARTIGOS PLÁSTICOS E DESCARTÁVEIS	25
ASSOCIAÇÃO	89
AUDITORIA, ASSESSORIA, CONTAB. OU CONSULTORIA TÉC. OU FINANCEIRA	77
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	130
ESTUDIO FOTOGRÁFICO	38
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	62
ENSINO TÉCNICO, INDUSTRIAL OU COMERCIAL	11
EXECUTIVO	4
CABELEIREIRO	71
CLÍNICA DE PSICOLOGIA	4
CLÍNICA MÉDICA	216
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	78
COOPERATIVA	29
COMBUSTÍVEIS, LUBRIFICANTES OU GLP	22
COMÉRCIO ATACADISTA	102
COMÉRCIO A VAREJO	554
CONFECÇÕES, CALÇADOS BIJUTERIAS E CONGÊNERES	265
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	379
CONSULTÓRIO MÉDICO	221
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	217
CURSO DE IDIOMAS	9
CURSOS PREPARATÓRIOS	29
ENGENHEIRO	110
EQUIPAMENTOS, APARELHOS, FERRAMENTAS OU PEÇAS	259
ESCRITÓRIO FIRMA COMERCIAL	66
ESCRITÓRIOS PRESTACAO DE SERVICOS	141
HOSPITAL	5
HOTEL	31
INSTITUICOES FINANCEIRAS GERAL	87
JÓIAS, RELÓGIOS, ÓTICA OU OBJETOS DE ARTE	253
JUDICIÁRIO	2
LEGISLATIVO	2
LIVROS JORNAIS OU REVISTAS	61
LOJAS DE DEPARTAMENTOS	32
PROPAGANDA E PUBLICIDADE	123
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL/ ESCRITÓRIOS DE REPRESENTAÇÃO	164
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	68
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	632

**TABELA 5.4** – Centro: Atividades de serviços, 2005.  
 FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

De forma bastante clara, várias atividades licenciadas mostram-se mais presentes no Bairro do Centro (área Central) do que em outros bairros da cidade. Entre essas atividades, destacam-se as seguintes: academias de ginástica ou musculação (84); alimentos, bebidas em geral (441); associações (89); lojas de departamentos (32); hotéis (31); hospitais (5); confecções, calçados, bijuterias e congêneres (265); construção civil (379); lojas de jóias, relógios, ótica ou objetos de arte (253); bares, restaurantes e lanchonetes (130); consultórios médicos e odontológicos (438), etc.

Tais dados revelam que o Bairro do Centro (área central da cidade) é, ainda hoje, uma referência em centralidade urbana, constituindo um núcleo altamente diversificado, com uma infinidade de atividades que se complementam, mantendo uma importante relação com o resto da cidade.

Tamanha diversidade é fundamental para a vitalidade dessa área, uma vez que, através de um centro diversificado, a população (clientes e consumidores) minimiza seus deslocamentos, podendo ter todas as suas necessidades realizadas, em um curto período.

Na tabela referente ao Centro (Tabela 5.4), algumas atividades de serviço devidamente licenciadas sobressaem em relação às atividades de cada um dos demais bairros da cidade. Como exemplos, destacam-se o comércio atacadista e o varejista que lideram, respectivamente, com 122 e 554 licenças.

É também, no centro tradicional, que se encontra a mais concentrada rede de serviços de saúde, com diversas unidades de imagem e diagnóstico, com ambulatórios e com unidades de internação que garantem elevado grau de segurança da saúde, um atrativo considerável para revitalização e fixação de usuários para fins de moradia. Nesse aspecto, o centro apresenta uma maior quantidade de consultórios médicos (221) e consultórios odontológicos (217).

Com relação às instituições de ensino, é preciso observar algumas informações: até a década de 1970, praticamente os melhores colégios e instituições de ensino da cidade localizavam-se no Centro. É o caso dos colégios Sagrado Coração de Jesus, João XXIII, Nossa Senhora das Neves, Pio XII, Marista (Pio X), Colégio CA, Lourdinhas, etc. Estes atraíram, durante um bom tempo, estudantes de média e alta renda de toda a cidade.

No período compreendido entre as décadas de 1980 e 1990, o número de colégios privados se espalhou nas áreas adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa,

tendo como direção a região litorânea pertencente, a partir de então, às camadas de alta renda. Este rápido crescimento foi incentivado pela ocupação de novas áreas e teve uma aceleração forte no final dos anos 70 e início dos anos 80, através da implantação do Projeto CURA e da melhoria do sistema de infra-estrutura e circulação interna da cidade (RIBEIRO, 2006a).

Contudo, o centro tradicional, no presente momento, disponibiliza um número de vagas para alunos, superior ao de quase todos os bairros da cidade, nas suas mais variadas instituições de ensino, perdendo apenas para o Bairro de Mangabeira, conforme tabela a seguir (Tabela 5.5).

Bairro	Pop. 2005	Pop. Escolar	Vagas	Oferta/Dem.	Prof.	Prof/aluno
BANCÁRIOS	12.018	2 792	4950	1,77	206	13,55
BESSA	11.205	1 725	2350	1,36	106	16,27
CABO BRANCO	7.282	1114	300	0,27	6	185,67
CASTELO BRANCO	12.074	2 558	4050	1,58	192	13,32
<b>CENTRO</b>	<b>4.314</b>	<b>865</b>	<b>16200</b>	<b>18,73</b>	<b>846</b>	<b>1,02</b>
CRISTO REDENTOR	39.163	10 173	8700	0,86	175	58,13
B. ESTADOS	6.360	1272	4600	3,62	201	6,33
JAGUARIBE	13.581	2902	8300	2,86	567	5,12
MANAÍRA	21.276	4232	6450	1,52	269	15,73
MANGABEIRA	72.678	17710	17100	0,97	856	20,69
TAMBAÚ	7.075	1274	5550	4,36	276	4,62
TAMBIÁ	2.079	500	5250	10,50	312	1,60
TORRE	15.956	3668	9400	2,56	532	6,89

**TABELA 5.5** – Disponibilidade de vagas e professores por escola, nos bairros de João Pessoa. FONTE: CENSO ESCOLAR, 2005.

O Bairro de Mangabeira detém um maior número de vagas ofertadas do que o Centro e a sua população escolar é bastante elevada chegando ao número de 17.710 alunos (maior do que o número de vagas do bairro). Por sua vez, o centro tradicional possui uma reduzida população estudantil de apenas 865 alunos em idade escolar. Como a quantidade de vagas oferecidas é de 16.200, acabam sobrando vagas que são ocupadas por alunos de diversas partes da cidade e, até mesmo, dos municípios circunvizinhos.

É importante ressaltar que o Centro dispõe de 62 unidades de ensino de 1º grau, 2º grau e 3º grau devidamente licenciadas, sendo equiparado, apenas, ao Bairro de Mangabeira que possui quantidade semelhante.

Com relação aos órgãos e entidades públicas federais presentes no centro tradicional, podem ser destacados os seguintes: Tribunal Regional do Trabalho

(TRT), Tribunal Regional Eleitoral (TRE), Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Departamento de Polícia Federal, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Delegacia Regional do Trabalho, Procuradoria Regional do Trabalho, Procuradoria da República, Advocacia Geral da União, Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Ordem dos Advogados do Brasil – (OAB), Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA), entre outros.

Com relação aos órgãos e entidades públicas estaduais presentes no centro tradicional da cidade, destacam-se os seguintes: Palácio do Governo, Assembléia Legislativa, Fóruns Cível e Criminal, Tribunal de Justiça, Defensoria Pública, Batalhão da Polícia Militar, Procuradoria Geral de Justiça, DER, Liceu Paraibano, Escola Estadual Olivina Olívia, CODATA, PROCON, Cartórios, entre outros.

Por sua vez, no centro principal, também podem ser destacados os seguintes órgãos e entidades públicas municipais: Paço Municipal, Câmara Municipal, PROCON, AETC-JP, entre outros.

Todos esses órgãos e entidades, ainda hoje, conferem ao centro um intenso funcionamento diário através de atividades econômicas, geração de empregos e a sustentação de diversas outras atividades.

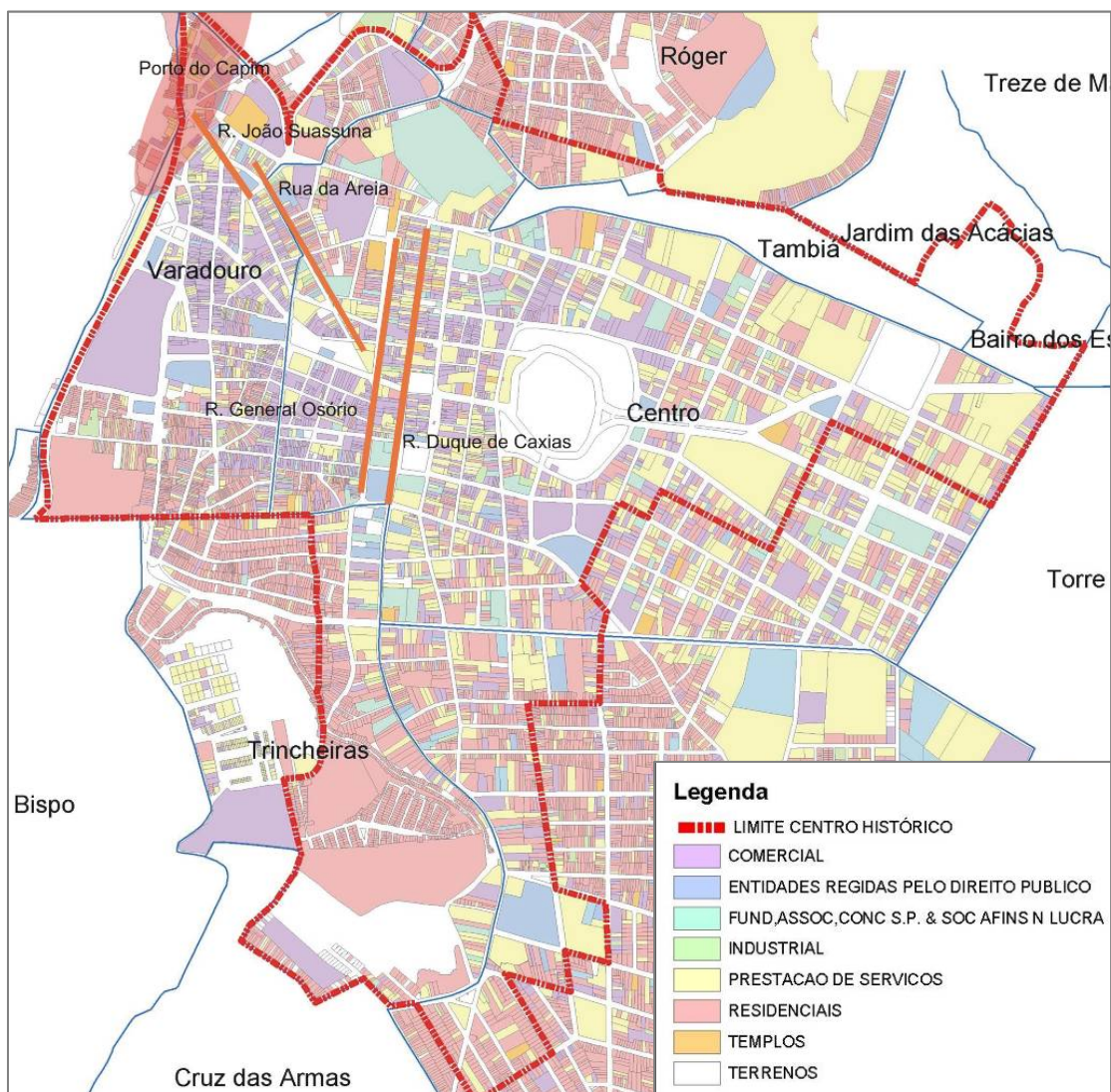
Entre estas atividades, estão os serviços de apoio como, por exemplo, bares e restaurantes, lanchonetes que predominam na paisagem do centro com um total de 130 licenças, atendendo diariamente a servidores públicos, comerciários, prestadores de serviços, consumidores, transeuntes, entre outros.

Para se ter uma idéia da diversidade de usos que atualmente configuram no centro da cidade, basta observar o mapa de uso do solo (Figura 5.1).

O mapa revela os usos que compõem o solo urbano da área central, por meio de cores diferentes que designam cada tipo de atividade. Nota-se, no mapa, que o Centro (Cidade Alta) possui uma combinação de cores associada aos diferentes tipos de usos presentes, o que revela uma grande diversidade de atividades, nas quais as maiores ocorrências estão voltadas para o comércio e prestação de serviços.

Trata-se de uma área que sofreu grandes mutações nos usos, ao longo das últimas décadas, mas que vem atuando economicamente de forma bastante significativa dentro do espaço urbano da cidade.





**FIGURA 5.1** – Mapa dos usos na área central de João Pessoa, observando-se o limite do centro Histórico e bairros adjacentes.

FONTE: PMJP/SEPLAN - Diretoria de Geoprocessamento, 2005.

Em contrapartida, o Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim) aponta uma redução na diversidade de usos dentro da área central da cidade, como se pode observar no mapa. A cor predominante nessa área é a correspondente às atividades comerciais e de prestação de serviços.

Nos demais usos, fica visível a falta de outras atividades importantes para o processo de vitalidade da área como usos voltados para prestação de serviços, residências, órgãos e entidades públicas, associações, entre outras.

Essa redução torna-se bastante evidente quando se analisa, de forma mais apurada, o caso da Rua Maciel Pinheiro, em seu contexto histórico.

O drama da perda na diversidade das atividades na presente rua é um episódio bem conhecido, ao longo das três últimas décadas, e que se deu em

diversas ruas do Varadouro, concorrendo para o declínio físico desta região do centro tradicional.

Entre o final do século XIX e início do século XX, a Rua Maciel Pinheiro (Antiga Rua do Comércio) apresentava uma vitalidade inquestionável, associada ao atendimento e consumo da elite local e composta, entre outras atividades, de casas comerciais de artigos de luxo. Até então, tal rua era centro econômico da capital e o cérebro financeiro da cidade, convivendo harmoniosamente com habitações, alfaiatarias, sapatarias, casa de moda, empórios, boticários entre outras atividades (AZEVEDO; BRANQUINHO, 2006, p. 157).

O deslocamento das classes de alta renda para o litoral fez com que, gradativamente, essas atividades se transferissem do local, dando lugar a outras atividades de menor impulso para o desenvolvimento econômico da rua e, conseqüentemente, do bairro.

Tratava-se de um comércio que abriu suas portas para o funcionamento de oficinas mecânicas, lojas de materiais de construção e revendedora de peças automobilísticas. Até meados da década de 1980, a Maciel Pinheiro configurou um subcentro especializado nesse tipo de comércio. A partir de 1985, a rua começa a perder sua referência como subcentro especializado para a Avenida Barão de Mamanguape, localizada no bairro da Torre.

Até então, a Avenida Barão de Mamanguape era um ponto localizado próximo à Avenida Epitácio Pessoa e, portanto, situado no percurso da cidade em direção ao litoral, acompanhando o deslocamento das classes de alta renda.

Contudo, no início da década de 1990, lojas especializadas em materiais de construção foram instaladas nas margens da Rodovia BR-230, atendendo à população de alta renda, residente no setor litorâneo da cidade.

Atualmente, o Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim) é o setor que possui maior quantidade de depósitos e armazéns licenciados da cidade (37). É justamente nessa parte do núcleo da cidade, que se encontra uma maior perda de diversidade nos usos e funções, seguida pela deterioração física de seus imóveis (Tabela 5.6).

Como conseqüência desse processo, diversos imóveis, com valor sensivelmente reduzido (aluguéis baratos), tendem a acomodar funções de depósito e armazenagem de materiais, como é o caso das ruas Visconde de Inhaúma e Maciel Pinheiro (Figura 5.2).



A região do Varadouro, atualmente, configura um setor problemático dentro da área central da cidade, em razão de seus diversos imóveis de valor histórico estarem abandonados ou recebendo usos inferiores e incompatíveis com a sua destinação.

A importância de “centro especializado”, vinculado à Rua Maciel Pinheiro, diminuiu drasticamente ao longo dos últimos anos, uma vez que novos pontos “especializados” surgiram em outras partes da cidade, fazendo forte concorrência a atividades comerciais (materiais de construção) como é o caso do Bairro da Torre e, recentemente, da Rodovia BR-230.

No entanto, apesar dessa problemática, o Varadouro (Cidade Baixa) ainda movimenta certo número de atividades licenciadas (2.871), baseadas no comércio varejista, comércio atacadista e outros serviços, especialmente no percurso que liga o terminal rodoviário a Lagoa. Nas ruas Guedes Pereira e *Beaurepaire Rohan*, por exemplo, predomina o comércio de confecções e calçados. O número de atividades licenciadas, no Varadouro, chega a ser superior ao de bairros como Miramar (2.799), B. dos Estados (2.514), Tambaú (1993), Cabo Branco (1025) e Bessa (731).



**FIGURA 5.2** – Trecho da Avenida Maciel Pinheiro (antiga Rua do Comércio), mostrando os usos do solo. Observa-se a predominância dos usos voltados ao comércio de peças automobilísticas, materiais de construção civil e oficinas mecânicas.

FONTE: (AZEVEDO; BRANQUINHO, 2006, p. 163).

<b>VARADOURO – Comércio Varejista/Comércio Atacadista/Serviços</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	5
ADUBOS, TINTAS OU VERNIZES E CONGÊNERES	19
ALFAIATARIA OU ATELIER DE COSTURAS E BORDADOS	7
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	116
ARMAZEM GERAL OU DEPÓSITOS	37
ASSOCIAÇÃO	5
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	19
CLÍNICA MÉDICA	4
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	4
COMÉRCIO ATACADISTA	58
COMÉRCIO A VAREJO	123
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	45
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	1
EQUIPAMENTOS, APARELHOS, FERRAMENTAS OU PEÇAS	260
FERRAGENS, MATERIAIS ELÉTRICOS, HIDRÁULICOS E CONGÊNERES	122
JÓIAS, RELÓGIOS, ÓTICA OU OBJETOS DE ARTE	12
OFICINAS MECÂNICAS OU LANTERNAGENS E PINTURA	39
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	50
RECONDICIONAMENTO DE MOTORES, PEÇAS OU COMPONENTES	69

**TABELA 5.6** – Varadouro: Atividades de serviço, 2005.  
FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

### 5.1.2 – O subcentro Linear: O percurso da Avenida Eptácio Pessoa

A Avenida Eptácio Pessoa representa o elo de ligação entre o centro principal da cidade e o centro das camadas de alta renda (núcleo litorâneo). Ao longo das últimas décadas do século XX, presenciou-se a transformação do uso residencial para usos de comércio, instituições e serviços, configurando-se, na própria avenida, uma nova centralidade para a cidade.

O percurso da avenida apresenta um comércio seletivo, sofisticado, pouco diversificado, porém muito rentável e bem inserido no sistema capitalista. Os bairros adjacentes à avenida, a exemplo do Bairro dos Estados e da Torre, sofreram influências nítidas durante o desenvolvimento deste percurso (Tabela 5.7 e 5.8).

O Bairro da Torre, além de contribuir para o início da expansão do centro tradicional ao longo do eixo constituído pela Avenida Eptácio Pessoa e, portanto, na direção Leste da cidade, trouxe consigo os usos comerciais e de serviços que acompanharam o deslocamento das classes de alta renda. Por essas razões, atualmente, este bairro possui o segundo maior número de atividades licenciadas na cidade (Tabela 5.1), sendo apenas superado pelo centro (RIBEIRO, 2006a).

O espaço intra-urbano da cidade de João Pessoa modificou-se com a localização de tipologias mais sofisticadas de comércio e serviços ao longo da Avenida Epitácio Pessoa. Esta transformação, no entanto, estendeu-se, nos últimos anos, para os bairros litorâneos.

<b>TORRE – Comércio varejista/Serviços Especializados/Serviço</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	14
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	181
ASSOCIAÇÃO	14
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	30
CLÍNICA MÉDICA	92
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	17
COMÉRCIO ATACADISTA	32
COMÉRCIO A VAREJO	267
CONFECÇÕES, CALÇADOS BIJUTERIAS E CONGENÊRES	37
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	178
CONSULTÓRIO MÉDICO	98
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	105
COSTUREIRA OU BORDADEIRA E CONGENÊRES	347
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	31
EQUIPAMENTOS, APARELHOS, FERRAMENTAS OU PEÇAS	141
FERRAGENS, MATERIAIS ELÉTRICOS, HIDRÁULICOS E CONGÊNERES	101
GRÁFICA	23
HOSPITAL	4
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO, MADEIRAS OU PEDRAS	66
RECONDICIONAMENTO DE MOTORES, PEÇAS OU COMPONENTES	39
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL / ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO	85
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	119

**TABELA 5.7** – Bairro da Torre: Atividades de serviços, 2005.  
 FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

<b>BAIRRO DOS ESTADOS – Profissionais Liberais/ Ensino/ Escritórios empresariais</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	7
AGÊNCIA DE TURISMO, VIAGENS OU VENDAS DE PASSAGENS	13
ARQUITETO	38
ASSOCIACAO	7
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	21
CLÍNICA MÉDICA	47
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	19
COMÉRCIO ATACADISTA	5
COMÉRCIO A VAREJO	60
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	108
CONSULTÓRIO MÉDICO	47
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	57
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	36
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	53
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	23

**TABELA 5.8** – Bairro dos Estados: Atividades de serviços, 2005.  
 FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

### 5.1.3 – O núcleo Litorâneo: o subcentro das camadas de alta renda

O setor litorâneo de João Pessoa configura-se numa área que atrai os interesses das camadas de alta renda. Na realidade, a orla marítima atua como fator de atração para a expansão urbana antes mesmo de haver nela uma significativa infra-estrutura (VILLAÇA, 2001, p. 107).

Em épocas anteriores, essa área configurava cenário de veraneio que, ao longo da segunda metade do século XX, foi recebendo do Estado a implementação de infra-estrutura de vias, saneamento e comunicações.

É, no setor litorâneo, onde os imóveis possuem maior valorização, pois a procura por eles é maior. Na ânsia pelo lucro, os investidores visam as novas áreas, ainda não infra-estruturadas, pois sabem que no futuro haverá procura em função da crescente demanda.

No núcleo litorâneo de João Pessoa, prolifera a figura de novos simulacros de centralidade que são os *shopping centers* e os *hipermercados*. Na Avenida Flávio Ribeiro (“Retão de Manaíra”), por exemplo, os *shoppings* e edifícios comerciais apresentam uma variedade de produtos que se complementam, suprimindo as necessidades dos moradores do novo subcentro.

Uma vez consolidada a malha urbana do setor litorâneo, esses tipos de simulacros de centralidade passaram a buscar novas áreas menos densas da cidade, porém próximas ao núcleo litorâneo, com muito espaço para sua vasta área de estacionamentos. Trata-se dos hipermercados instalados na Rodovia BR-230, cujo acesso pode ser feito rapidamente por meio de automóveis.

Nesse processo de surgimento de novos subcentros na cidade de João Pessoa, pode-se presumir a gênese de duas novas centralidades. A primeira seria o núcleo litorâneo, composto pelos bairros de Cabo Branco, Tambaú, Manaíra, Bessa e representando o centro seletivo das camadas de mais alta renda; a segunda, o subcentro das camadas de baixa renda e de maiores diversidades, cujo maior representante é o Bairro de Mangabeira.

O Bairro de Manaíra, considerado o novo “subcentro litorâneo”, apresenta uma tendência à concentração em ramos de atividades mais específicas, como serviços especializados, lojas de luxo (grifes), e turismo (Tabela 5.9). Na Avenida Edson Ramalho, desenvolve-se um subcentro especializado e voltado para as

camadas de alta renda (artigos para decoração, artigos de luxo, confecções, recepções).

<b>MANAÍRA – Comércio Varejista/Profissionais liberais/ Serviços</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	17
ADVOGADO	44
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	219
ARQUITETO	80
ARTIGOS PARA DECORAÇÃO, VIDROS E CONGÊNERES	14
ASSOCIACAO	12
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	64
CABELEIREIRO	37
CASA DE SHOWS, BOITES, DANCETERIAS E CONGÊNERES	5
CINEMA	4
CLÍNICA MÉDICA	33
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	10
COMÉRCIO ATACADISTA	11
COMÉRCIO A VAREJO	237
CONSULTÓRIO MÉDICO	41
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	58
CORRETOR DE IMÓVEIS	43
COSTUREIRA OU BORDADEIRA E CONGENÊRES	109
ELETRO-ELETRÔNICOS OU INFORMÁTICA	46
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	33
ENGENHEIRO	251
FISIOTERAPEUTA	15
HOTEL	23
LOCAÇÃO DE FILMES, DISCO, JOGOS OU CDS	20
POUSADA	6
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	42
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	282

**TABELA 5.9** – Manaíra: Atividades de serviços, 2005.  
FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

De fato, segundo um estudo elaborado por Scocuglia (2000, p. 132), o Bairro de Manaíra representa, para a grande maioria da população, a área mais moderna da cidade, onde o comércio é realizado em seus *shoppings* e a população não precisa ir constantemente ao centro da cidade para resolver seus problemas. Nestes locais, encontra-se uma variedade de serviços como agências bancárias, lojas de departamento, faculdades, academias, entre outros.

Esse bairro acaba transmitindo para o resto da população pessoense uma imagem de territorialidade, associada ao status e posição social.

Para se ter uma idéia, essa tendência de valorização no subcentro litorâneo se reflete na tabela seguinte, que traduz de forma bastante nítida o movimento imobiliário, verificado na cidade entre os anos de 1988 e 1999 (Tabela 5.10).

Bairro	Casas p/vender	Casas p/ alugar	Aptos p/vender	Aptos p/alugar	Média por Bairro
13 de Maio	8	1	1	3	3,25
Água Fria	5	1	6	2	3,50
Altiplano	5	5	0	0	2,50
Bairro dos Estados	20	5	19	8	13,00
Bancários	54	5	63	24	36,50
Bessa	46	8	136	53	60,75
Brisamar	1	1	0	0	0,50
Cruz das Armas	2	2	0	0	1,00
Cabo Branco	10	7	43	11	17,75
<b>Centro</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>14,25</b>
Cristo	19	9	7	9	11,00
Expedicionários	4	0	6	3	3,25
Cid. Funcionários	4	3	0	0	1,75
Conj. Ernesto Geisel	11	1	6	1	4,75
Bairro dos Ipês	3	1	5	2	2,75
Jardim Luna	8	1	10	5	6,00
Jaguaribe	16	6	0	1	5,75
Manaíra	45	7	102	34	47,00
Mandacaru	1	1	0	0	0,50
Mangabeira	23	7	2	3	8,75
Miramar	7	4	10	3	6,00
Tambaú	7	7	37	14	16,25
Torre	15	4	2	2	5,75
Valentina Figueiredo	9	1	0	0	2,50
Outros bairros	70	28	37	15	37,50
Intermares	6	1	79	15	25,25
<b>Total</b>	<b>431</b>	<b>131</b>	<b>576</b>	<b>213</b>	<b>1351,00</b>
<b>Média do segmento</b>	<b>0,32</b>	<b>0,10</b>	<b>0,43</b>	<b>0,16</b>	

**TABELA 5.10** – Número médio de imóveis residenciais comercializados semanalmente através de anúncios de jornais, no período compreendido entre outubro de 1988 a Fevereiro de 1999. Os dados apontam para um grande aumento do movimento imobiliário no núcleo litorâneo.

FONTE: GONÇALVES, 2005.

A tabela mostra de forma precisa os caminhos apontados pela dinâmica imobiliária de João Pessoa. Tais dados, verificados ao longo de uma década, apontam para médias mais altas no movimento imobiliário (vendas e aluguéis), no setor litorâneo, como é o caso do Bessa, Manaíra, Tambaú, Cabo Branco, e Intermares (Município de Cabedelo). Ademais, é importante salientar que, nesses bairros, o número de apartamentos é superior ao de outros bairros da cidade, uma

vez que concentram maior número de residências multifamiliares de vários pavimentos.

O setor Sudeste da cidade, representado pelo Bairro dos Bancários, também apresenta uma média bastante considerável, de maneira que essa área, nos últimos anos, tem apresentado uma forte consolidação urbana.

As tabelas seguintes mostram as atividades de serviços nos bairros do Cabo Branco, Tambaú e Bessa (Tabela 5.11, 5.12 e 5.13).

Na tabela referente aos bairros do Cabo Branco, Manaíra e Tambaú, presencia-se uma forte tendência à concentração de atividades de serviços voltadas ao turismo e, portanto, à exploração do litoral da cidade, como é o caso do considerável número de pousadas, hotéis, restaurantes, empresas e agências de turismo, nas proximidades da orla marítima.

<b>CABO BRANCO - Turismo/Profissionais Liberais</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	6
ADVOGADO	14
ARQUITETO	31
ASSOCIAÇÃO	5
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	28
CLÍNICA MÉDICA	11
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	2
COMÉRCIO ATACADISTA	1
COMÉRCIO A VAREJO	26
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	32
CONSULTÓRIO MÉDICO	14
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	6
CORRETOR DE IMÓVEIS	13
ENGENHEIRO	76
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	5
HOTEL	17
MÉDICO	55
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	13
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL / ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO	15

**TABELA 5.11** – Cabo Branco: Atividades de serviços, 2005.  
FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

Também é evidente a concentração, nesses bairros, de profissionais liberais e serviços especializados que buscam atender a clientela de alta renda residente nos setores litorâneos.

<b>TAMBAÚ – Comércio Diversificado/ Serviços especializados/ Turismo</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	5
ADVOGADO	25
AGÊNCIA DE TURISMO, VIAGENS OU VENDAS DE PASSAGENS	35
ARQUITETO	29
ASSOCIACAO	3
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	69
CASA DE SHOWS, BOITES, DANCETERIAS E CONGÊNERES	5
CLÍNICA MÉDICA	16
CLÍNICA ODONTOLÓGICA	5
COMÉRCIO ATACADISTA	3
COMÉRCIO A VAREJO	98
CONFECÇÕES, CALÇADOS, BIJUTERIAS E CONGÊNERES	35
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	53
CONSULTÓRIO MÉDICO	19
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	17
ENGENHEIRO	72
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	9
HOTEL	23
PROFISSIONAL ARTESANAL	140
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL / ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO	28
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	81

**TABELA 5.12** – Tambaú: atividades de serviço, 2005.  
 FONTE: PMJP/SEPLAN, 2005

<b>BESSA - Estab.Ensino/Profissionais liberais/Serviços espec./Serviços</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	12
ADVOGADO	33
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	138
ARQUITETO	65
ASSOCIAÇÃO	4
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	51
COMÉRCIO ATACADISTA	6
COMÉRCIO A VAREJO	38
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	115
CONSULTORIO MÉDICO	16
CONSULTORIO ODONTOLÓGICO	36
ENGENHEIRO	193
ENSINO DE 1 GRAU, 2 GRAU OU 3 GRAU	26
HOTEL	7
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	61
PROPAGANDA E PUBLICIDADE	10
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL / ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO	59
SUPERMERCADO OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	30
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	172

**TABELA 5.13** – Bairro do Bessa (incluídos Aero clube e Jardim Oceania): Atividades de serviços, 2005.  
 FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.



ATIVIDADES DE SERVIÇO	Núcleo Central	Núcleo Litorâneo
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	89	40
ADVOGADOS	146	116
ARQUITETO	46	205
AGÊNCIA DE TURISMO, VIAGENS OU VENDAS DE PASSAGENS	67	69
ARTIGOS DE ESPUMA, COLCHÕES	34	12
ARTIGOS MÉDICOS, HOSPITALARES OU ODONTOLÓGICOS	48	17
ARTIGOS PARA DECORAÇÃO, VIDROS E CONGÊNERES	52	43
ARTIGOS PLÁSTICOS E DESCARTÁVEIS	30	3
COMÉRCIO ATACADISTA	160	20
COMÉRCIO A VAREJO	677	399
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	557	535
ARMAZEM GERAL OU DEPÓSITOS	70	10
ASSOCIAÇÃO	94	19
AUDITORIA, ASSESSORIA, CONTAB. OU CONSULTORIA TÉC. OU FINANCEIRA	82	30
CONFECÇÕES, CALÇADOS BIJUTERIAS E CONGÊNERES	288	71
CONSULTÓRIO MÉDICO	221	91
CONSULTÓRIO ODONTOLÓGICO	221	117
CONSTRUÇÃO CIVIL E ATIVIDADES AFINS	424	344
COOPERATIVA	30	6
CURSO DE IDIOMAS	9	18
CURSOS PREPARATÓRIOS	29	8
ENGENHEIRO	122	592
ENSINO DE 1 GRAU, 2 GRAU OU 3 GRAU	63	73
BAR, RESTAURANTE, LANCHONETE	149	212
LOJAS DE DEPARTAMENTOS	32	21
ESCRITÓRIO FIRMA COMERCIAL	70	51
ESCRITÓRIOS PRESTACAO DE SERVICOS	157	35
EQUIPAMENTOS, APARELHOS, FERRAMENTAS OU PEÇAS	519	113
FERRAGENS, MATERIAIS ELÉTRICOS, HIDRÁULICOS E CONGÊNERES	198	51
FISIOTERAPEUTA	27	51
HOSPITAL	5	1
GRÁFICA	154	15
HOTEL	33	70
INSTITUICOES FINANCEIRAS EM GERAL	95	18
JÓIAS, RELÓGIOS, ÓTICA OU OBJETOS DE ARTE	265	61
LIVROS JORNAIS OU REVISTAS	65	27
LOJAS DE DEPARTAMENTOS	32	21
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	419	238
PROPAGANDA E PUBLICIDADE	126	46
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL/ ESCRITÓRIOS DE REPRESENTAÇÃO	190	180
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	92	91
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	681	548

**TABELA 5.14** – Núcleo central (Centro e Varadouro) e núcleo Litorâneo (Bessa, Manaíra, Tambaú, Cabo Branco): comparação entre o total de atividades licenciadas de serviço e comércio, 2005.  
 FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

Na tabela acima, o núcleo central leva em conta o somatório das atividades de serviços licenciadas nos bairros do Centro e Varadouro. Por sua vez, o núcleo

litorâneo apresenta um quantitativo referente aos bairros do Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bessa.

Nota-se que, na área central, predomina a maior parte das atividades de serviço. Das 42 atividades apresentadas na tabela, o núcleo central detém superioridade em 34 ramos de atividades licenciadas. Dentre elas, destacam-se as seguintes: academias de ginástica e de musculação, instituições financeiras em geral (agências bancárias, caixa econômica, financeiras), comércio atacadista, comércio varejista, alimentos e bebidas, tecidos, confecções, lojas de departamento, consultórios médicos e odontológicos, entre outras atividades.

O núcleo litorâneo apresentou um quantitativo superior nos ramos de atividades exercidas pelos profissionais liberais: arquitetos, engenheiros, fisioterapeutas, entre outras profissões. De fato, os serviços de engenharia e arquitetura são reflexos da dinâmica imobiliária no setor litorâneo.

Porém, os serviços de advocacia apresentaram uma predominância de suas atividades na área central da cidade. Na verdade, tais serviços costumam estar situados próximos aos órgãos e entidades do Poder Judiciário presentes em sua maioria na área central, facilitando o deslocamento desses profissionais.

Com relação ao turismo, o setor litorâneo tem introduzido um maior número de hotéis e agências, além de serviços de apoio como bares e restaurantes.

Até aqui, já podem ser abordadas algumas considerações a respeito dos movimentos da centralidade apresentados dentro do espaço intra-urbano da cidade de João Pessoa, das mutações ocorridas e das diferenças entre o centro principal e o novo subcentro das camadas de alta renda (núcleo litorâneo).

Pode-se afirmar que o declínio da vitalidade na área central de João Pessoa é mais física e imobiliária do que ocasionada pelas atividades humanas e dos fluxos de capitais.

No que se refere às atividades econômicas exercidas ao longo do “deslocamento central”, pode-se afirmar que o número de licenças para funcionamento de atividades no “novo subcentro” de alta renda vem crescendo gradativamente, mas ainda são consideradas inferiores às do centro principal.

A análise do número de atividades econômicas licenciadas no eixo que liga o centro tradicional à Manaíra/Tambaú (o novo centro “chic” e seletivo), revela que o Centro tradicional expandido apresenta 23.935 licenças, enquanto o eixo Eptácio

Pessoa – Tambaú - Manaíra detêm 11.485 licenças, segundo o Cadastro da Secretaria da Receita da Prefeitura Municipal de João Pessoa.

Com relação ao faturamento anual, o centro tradicional ainda apresenta maior circulação monetária e, portanto, um elevado faturamento.

Outra diferença fundamental entre o centro tradicional e o subcentro de alta renda é que, no primeiro, a diversidade de tipos de comércio e serviços ainda é bem maior. No subcentro litorâneo, a diversidade de atividades é reduzida e predominam o comércio e os serviços mais especializados, além de empresas especificamente voltadas ao turismo. Portanto, nitidamente não refletem a “universalização” das atividades econômicas, mas sim uma especialização voltada para uma vocação setorial e para a população de alta renda.

Da mesma forma que na economia, a seletividade espacial também se materializa na construção do urbano. Os bairros de maior renda atraem mais investimentos privados, ao passo que também captam boa parte dos investimentos públicos, através da articulação entre o governo e a clientela de poder aquisitivo.

Por sua vez, a diversidade presente no centro tradicional o torna uma área de grande atração para a população, não apenas da cidade, mas dos municípios vizinhos, como é o caso de Bayeux e Santa Rita.

Outra característica dos “novos subcentros” é a existência de contradições, uma vez que, junto aos simulacros centrais de alta renda, se infiltram ocupações espontâneas de baixa renda (favelas), carentes de aproximação com as áreas geradoras de postos de trabalho e empregos. É o exemplo das empregadas domésticas que, muitas vezes, moram em favelas próximas aos bairros de alta renda, onde trabalham diariamente.

Portanto, fica evidente a transformação da centralidade, em função do poder econômico, da manipulação do espaço urbano e do seu centro, em função dos interesses das classes mais favorecidas, bem como da própria assimetria do centro tradicional em relação aos novos limites da área urbana. O centro tradicional apresentou um deslocamento físico de suas atividades em direção ao litoral, principalmente em virtude da assimetria na circulação econômica e da desigualdade no poder aquisitivo.

No entanto, sua vitalidade e capacidade de atender, de forma abrangente e universalizada ainda são bem claras, marcada pela sua concentração e diversidade de oferta de bens e serviços. Isto também ocorre nas demais cidades brasileiras.

Basta relembrar o exemplo do centro tradicional da cidade de São Paulo, responsável por 24,23% dos destinos de viagem, ao passo que a região da Avenida Paulista, tida como “novo centro da cidade”, gera 9,74%. O centro tradicional dessa cidade também gera 7,85% dos empregos formais em toda a área urbana, contra 3,14% da região da Paulista.

Por sua vez, o centro tradicional da cidade de Belo Horizonte possui 4.521 estabelecimentos de comércio e serviços contra 924 do “seletizado” subcentro de Savassi. O centro tradicional tem 25,26% dos empregos formais ao passo que o subcentro tem apenas 3,41% (VILLAÇA, 2001, p.248).

#### **5.1.4 – A contribuição do Centro de Conservação Urbana e Territorial para área central da cidade**

Outro dado que reforça a influência do centro tradicional para população da cidade está no relatório final de pesquisa, desenvolvido pelo Centro de Conservação Urbana e Territorial (CECI), da Universidade Federal de Pernambuco, em 2004, intitulado “João Pessoa: Morar no Centro Histórico”. Tal estudo, encomendado pela Gerência de Desenvolvimento Urbano (GIDUR), objetivou identificar elementos e características de uma população que estaria interessada em habitar imóveis históricos ou novos, dentro do núcleo tradicional da cidade (CECI, 2004).

Os entrevistados foram abordados na área central da cidade, especificamente nos locais em que trabalham ou no desempenho de atividades. O CECI utilizou uma base metodológica, com 350 entrevistas, sendo 332 válidas. A pesquisa buscou uma população usuária do centro, a qual deveria apresentar as seguintes características: a) funcionários em locais de trabalho (estabelecimentos de comércio, instituições governamentais); b) integrantes de grupos representativos com sede na área (associação de artistas plásticos, de teatro e de minorias étnicas); c) freqüentadores do centro.

A tabela a seguir revelou que o local de moradia dos usuários e trabalhadores do centro, apresentou maior freqüência para o Bairro dos Bancários, seguido do Bairro de Mangabeira, ambos distantes e localizados no setor Sul da cidade, com 21,5%.

O núcleo central e seus bairros circundantes são locais de moradia de 16% dos entrevistados. Por sua vez, os bairros componentes do núcleo litorâneo (alta renda) são os locais de moradia de 16% da amostra (Tabela 5.15).

Bairro Onde Mora	Frequência	(%)
BANCÁRIOS	42	12.7
MANGABEIRA	29	8.8
CENTRO	24	7.3
BESSA	22	6.6
MANAIRA	17	5.1
CRISTO	15	4.5
TORRE	10	3.0
TAMBIÁ	9	2.7
VALENTINA	9	2.7
ALTO DO MATEUS	8	2.4
CRUZ DAS ARMAS	8	2.4
FUNCIONARIOS	8	2.4
BAIRRO DOS ESTADOS	7	2.1
CABO BRANCO	7	2.1
TAMBAÚ	7	2.1
AGUA FRIA	6	1.8
GEISEL	6	1.8
CASTELO BRANCO	5	1.5
EXPEDICIONÁRIOS	5	1.5
JAGUARIBE	5	1.5
ALTO DO ROGER	4	1.2
RANGEL	4	1.2
VARZEA NOVA	4	1.2
BAIRRO DAS INDÚSTRIAS	3	.9
COSTA E SILVA	3	.9
ERNANI SOTERO	3	.9
MIRAMAR	3	.9
TAMBAUZINHO	3	.9
GROTÃO	2	.6
VARADOURO	1	.3
OUTROS	45	15.7
Total	331	100.0

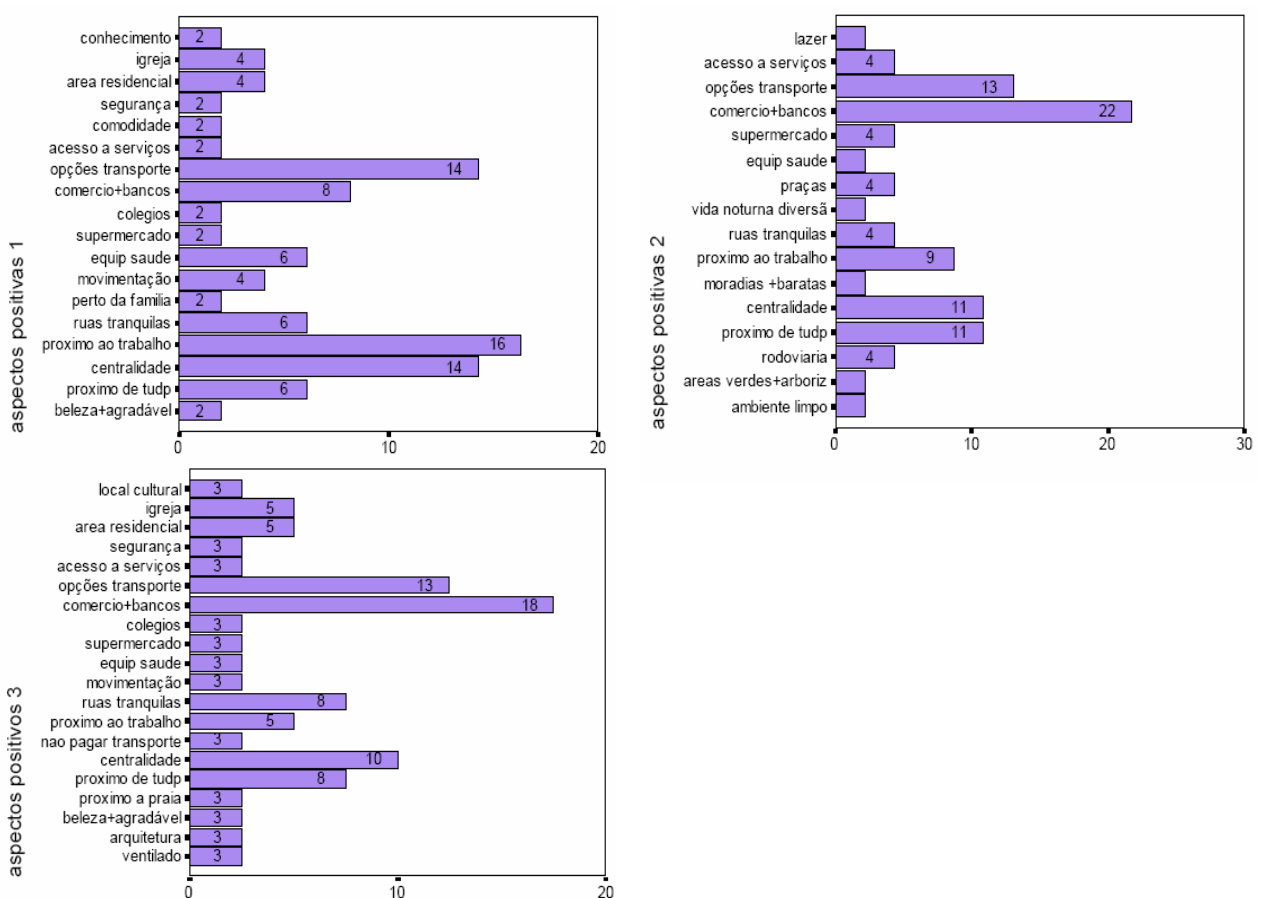
**TABELA 5.15** – Bairro de moradia dos entrevistados em (%). Os bairros sombreados em azul pertencem ao núcleo litorâneo. Os bairros sombreados em amarelo indicam os bairros adjacentes e pertencentes ao núcleo central.

FONTE: CECI, 2004

Tal informação reforça o fato de que o centro tradicional de João Pessoa exerce um grande poder de atração não apenas nos moradores de bairros populares distantes, mas também dos moradores de outras partes da cidade, como é o caso do núcleo litorâneo com seus 16%. A centralidade e a diversidade de atividades são fatores que propiciam tanto emprego como consumo aos extratos populares de João Pessoa.

Portanto, o centro tradicional da capital paraibana, espaço reservado à memória e à representação coletiva, ainda é visto como o centro do povo, o “lugar da maioria”. Paralelamente, os novos subcentros das camadas de alta renda aderem a uma tendência central que se caracteriza muito mais pela seletividade.

De acordo com os gráficos abaixo (Figura 5.3), os entrevistados na pesquisa afirmam que o centro da cidade transmite-lhes uma imagem positiva, que se expressa numa seqüência de respostas, dotadas da seguinte ordem: em primeiro lugar, a proximidade com o local de trabalho; em segundo, as opções de transporte; em terceiro, a vantagem da localização - “perto de tudo”.

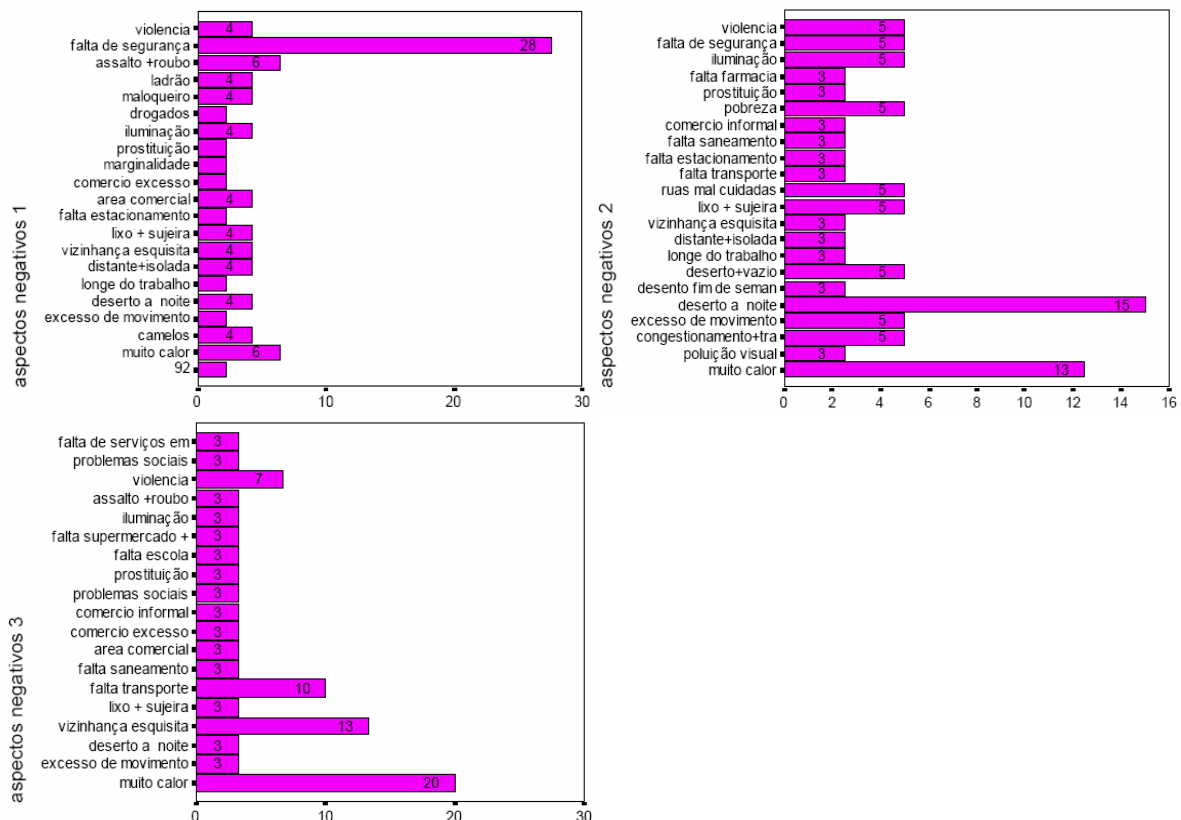


**FIGURA 5.3** – Avaliações das qualidades positivas do Centro de João Pessoa. Aspectos positivos relatados em primeiro, segundo e terceiro lugar, segundo grau de importância.

FONTE: CECI, 2004

Quanto aos aspectos negativos (Figura 5.4) abordados na pesquisa do CECI, a área central passou a imagem de um cenário problemático, onde proliferam a falta de segurança pública, a ausência de movimento noturno (“deserto durante a noite”) e problemas de ambiência urbana (“muito calor”).

É importante afirmar que os dados positivos e negativos, revelados pelos entrevistados, têm como objeto não apenas avaliar os fins de moradia, mas também a importância da área central para a cidade, uma vez que o “modo de ver e pensar” da população influencia as transformações da centralidade urbana.



**FIGURA 5.4** – Avaliações dos aspectos negativos da área central de João Pessoa. Aspectos negativos relatados em primeiro, segundo e terceiro lugar, segundo grau de importância  
 FONTE: CECI, 2004

### 5.1.5 – O subcentro das camadas de baixa renda: o fenômeno Mangabeira

Um exemplo bastante interessante está no caso do Bairro de Mangabeira. Atualmente, de todos os subcentros que surgiram no espaço intra-urbano da cidade, este já representa o principal centro secundário, em áreas fora do centro expandido.

Este bairro, criado entre o final da década de 1970 e início da década de 1980, como o maior conjunto habitacional já implantado na cidade, teve em sua

proposta de desenho urbano a utilização de uma densidade habitacional próxima do ideal, segundo recomendações de um estudo da SUDENE para a Região Nordeste.

A presença de grande população residente em um conjunto que, à época era considerado muito afastado e isolado do centro, gerou uma grande demanda por oferta de bens e serviços, concentrada espacialmente, em função de sua alta densidade, permitindo uma rápida transformação física de seu espaço (RIBEIRO, 2006a).

Embora hoje não seja exatamente o bairro que concentre maior número de licenças para atividades econômicas (3.306 licenças contra 4.319 licenças do bairro de Manaíra), suas atividades são mais diversificadas e se assemelham mais à composição de atividades características de um centro urbano tradicional (Tabela 5.16).

<b>MANGABEIRA - Comércio Diversificado / Serviços diversificados</b>	
ACADEMIA DE GINÁSTICA OU MUSCULAÇÃO	9
ADVOGADO	3
ALIMENTOS, BEBIDAS EM GERAL	218
CABELEIREIRO	30
COMÉRCIO ATACADISTA	10
COMÉRCIO A VAREJO	153
COSTUREIRA OU BORDADEIRA E CONGÊNERES	115
ENSINO DE 1º GRAU, 2º GRAU OU 3º GRAU	62
EQUIPAMENTOS, APARELHOS, FERRAMENTAS OU PEÇAS	98
HOSPITAL	1
JÓIAS, RELÓGIOS, ÓTICA OU OBJETOS DE ARTE	27
LOCAÇÃO DE FILMES, DISCO, JOGOS OU CDS	24
MANICURE E PEDICURE, DEPILAÇÃO	33
MEDICAMENTOS, COSMÉTICOS OU PERFUMES E CONGÊNERES	101
PAPELARIA, ARMARINHOS, BOUTIQUE OU PRESENTES E BOMBONIERE	142
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL / ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO	67
SUPERMERCADO, OU EMPÓRIO E MERCEARIAS	146
TAXISTA	308
TECIDOS, CONFECÇÕES, CALÇADOS OU ESPORTES	135

**TABELA 5.16** – Mangabeira: subcentro voltado para as camadas de baixa renda. Atividades de serviços, janeiro de 2005.

FONTE: PMJP/ SEPLAN, 2005.

Vale lembrar que, no caso de Mangabeira, a vitalidade econômica do bairro é ainda reforçada por um grande número de atividades informais. Esta modalidade, se por um lado, caracteriza um modo econômico mais comum no “circuito inferior” da economia, por outro lado, não se pode deixar de lado que representa uma



contribuição importante na economia geral deste bairro, embora não seja contabilizada.

Outro fato surpreendente dessa força polarizadora do Bairro de Mangabeira, como centralidade secundária, é o impacto de urbanização que tem promovido no setor Sudeste da cidade, que já se configura como o segundo setor de maior dinâmica imobiliária (Tabela 5.10).

## **5.2 – Cenários e tendências para centralidade na cidade de João Pessoa**

O espaço urbano da cidade de João Pessoa tem sido produzido por elementos de um mesmo processo conhecido em todo o país: a ação direta do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço.

Nesse contexto, as classes de mais alta renda comandam a apropriação diferenciada do solo urbano, tirando o máximo proveito do que ele tem a oferecer.

Ao mesmo tempo, tais classes buscam otimizar o tempo do deslocamento entre a moradia e o trabalho por meio de automóveis particulares, o que permite, mesmo aos que moram na orla marítima da cidade, locomover-se rapidamente para os mais variados pontos da cidade. De fato, o automóvel apresenta-se como uma peça fundamental nesse contexto.

Contudo, a busca por novas centralidades não segue apenas a lógica da aquisição de meios de transporte particulares. O aparecimento de “novos centros” (os subcentros) orienta-se também por meio dos princípios da estratificação social e da segregação presente no solo urbano.

O aparecimento de “novos centros” voltados às camadas de poder aquisitivo, como é o caso do núcleo litorâneo composto pelos bairros adjacentes à orla marítima da cidade, demonstra um panorama visível de segregação do espaço urbano. É, nesse cenário, que se encontram as atividades especializadas, comércio e serviços que, durante décadas, acompanharam o deslocamento das camadas de alta renda em direção Leste criando um cenário de modernidade e progresso (Figura 5.5).

Se as classes de alta renda são responsáveis pelo domínio e segregação do espaço intra-urbano, é verdadeiro afirmar que a cidade de João Pessoa já apresenta inclinações para o modelo urbanístico de cidades como o Rio de Janeiro, nas quais se revela uma nítida segregação dentro da cidade. Na busca por maior segurança,

as classes de alta renda procuram abrigar-se em condomínios fechados, cujo trajeto a outras partes da cidade se dá por meio de deslocamentos rápidos e definidos pela lógica do automóvel.

O próprio *shopping center*, a exemplo do *Manaira Shopping*, configura a nova centralidade para as populações residentes na orla marítima, conferindo-lhes uma série de vantagens relativas aos serviços e ao comércio, o que implica na desnecessidade de um eventual deslocamento até o centro tradicional.



**FIGURA 5.5** – Cenário 01: o centro das camadas de alta renda. Novas construções são inseridas no percurso resultante da expansão urbana em direção ao litoral. A moda e o consumo proporcionam um cenário moderno e ao mesmo tempo conflitante.

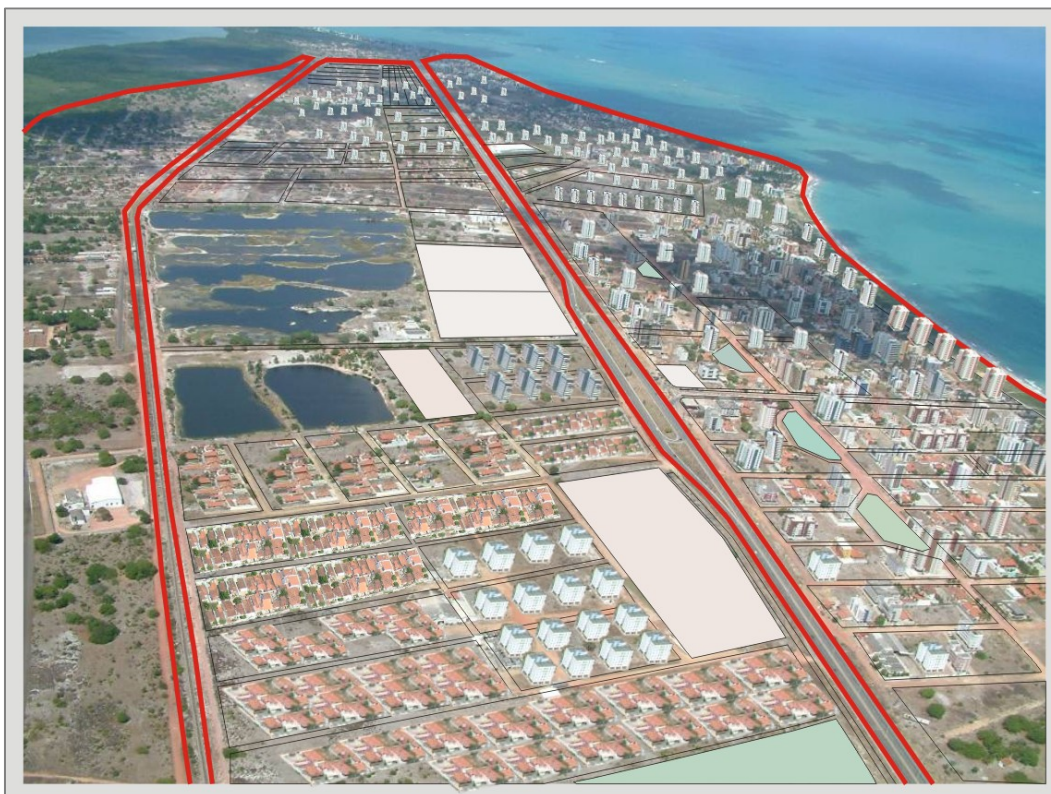
FONTE: Paulo Falconi. A partir da PMPJ (Fotos aéreas)/ COUTINHO, 2004 (Demais Fotos).

Uma tendência negativa para a maioria da população da cidade, resultante dos interesses da burguesia, foi a saída de importantes equipamentos institucionais, do antigo centro para áreas distantes da cidade. Mais acessíveis aos detentores do transporte individual, tais áreas acabam agravando as condições de deslocamento das classes de baixa renda.

Assim, configura-se uma nova tendência na formulação dos cenários urbanos, presente em muitas cidades brasileiras, segundo a qual auto-estradas abrigam uma grande quantidade de comércios e serviços através dos chamados “pólo geradores de tráfego”. Nesse caso, a instalação desses equipamentos e a melhoria da infraestrutura proporcionam o aparecimento de uma população capaz de se instalar às margens da rodovia para fins de moradia, nos condomínios fechados (Figura 5.6).

Cria-se uma nova centralidade capaz de gerar atividades para esse setor da cidade, amparada por uma gama de pólos geradores como Hipermercados, Faculdades, lojas de materiais construtivos, entre outros.

O efeito dessa tendência não poderia ser outro: um espaço urbano intrinsecamente desigual onde as camadas de baixa renda ficam excluídas em questões como deslocamento e acessibilidade.



**FIGURA 5.6** – Cenário 02: conurbação, auto-estradas e condomínios fechados. As novas centralidades expandem-se além do espaço intra-urbano de João Pessoa, em direção ao Norte/Leste no município de Cabedelo. A proliferação das “moradias fortificadas” e dos grandes equipamentos de serviço, voltados às classes de alta renda aparece, configurando um novo cenário para as áreas adjacentes a Rodovia BR-230.  
FONTE: Paulo Falconi. A partir da PMJP.

Como resultado desse novo cenário, a BR- 230 abriga atualmente uma série de equipamentos urbanos dentre os quais se destacam os seguintes: as fábricas da Água Rabelo e do café São Braz (industriais); Manaíra *Shopping* e o *Shopping* do Automóvel; o Carrefour e o Hiper Bompreço (Hipermercados); o Macro e o Atavarejo (Atacados); Asper, UNIPÊ e IESP (Universidades Particulares); o Forrock (Casa de Shows); edifício dos Correios e Telégrafos; o Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de João Pessoa; o edifício da Justiça Federal; o Hospital de Trauma; entre outros equipamentos de fundamental importância para a vitalidade do espaço intra-urbano.

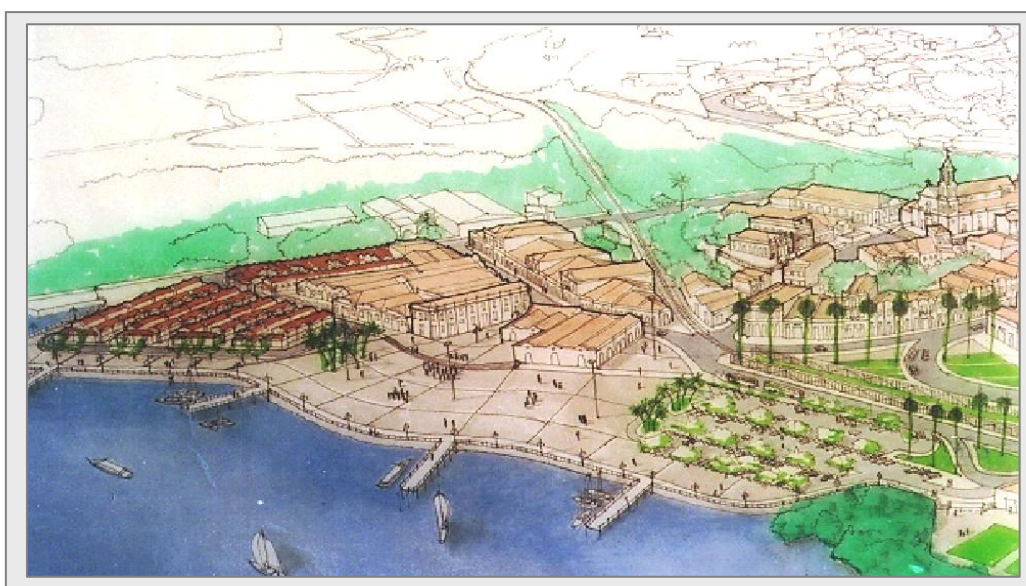


Mesmo grandes avenidas como a Flávio Ribeiro Coutinho (“Retão de Manaíra”) ou a Epitácio Pessoa, são consideradas “novos subcentros” resultantes do processo de expansão urbana da cidade; atraem funções como bancos, escritórios, lojas comerciais, clínicas médicas especializadas, lojas de decoração, na tentativa de recriar as condições de funcionamento dos núcleos tradicionais.

Dentro da lógica especulativa, criaram-se espaços diferenciados através da segregação urbana. Os setores Sul e Sudeste formaram uma malha urbana composta por habitantes, em sua maioria, de baixa renda. Os setores Norte/Leste promoveram um processo de segregação urbana, trazendo consigo uma classe de alta renda, para a região litorânea.

Por sua vez, o “velho centro”, apesar de evidente decadência física, tem sido objeto de diversas ações que buscam resgatá-lo, dada a sua importância para a cidade.

Alguns aspectos positivos podem ser avaliados nestes últimos anos. A ação da Prefeitura Municipal de João Pessoa vem buscando requalificar a antiga área da cidade através de uma série de intervenções nos mais diversos equipamentos presentes: a reforma do mercado central; a criação de *shoppings* populares e legalização de atividades informais; o resgate das praças públicas; as tentativas de retorno da habitação; entre outras propostas.



**FIGURA 5.7** – Cenário 03: transformação do Varadouro e Porto do Capim em espaço de consumo. Neste quadro, são propostos alguns elementos vinculados à apropriação da cidade como parque temático, por meio da preservação histórica e cultural e a sua conseqüente “revitalização”, através de interesses econômicos ligados à exploração da cultura, do turismo, do entretenimento e do comércio.

FONTE: Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

O grande desafio de se revitalizar o Porto do Capim e o Varadouro cria a possibilidade de um cenário marcado pelo resgate da economia por meio do apelo turístico e da introdução da vitalidade para essa área. Dessa forma, a revitalização busca o retorno de sua centralidade, tão sólida em épocas passadas (Figura 5.7).

Contudo, à luz de um prisma pessimista, não pode ser descartado um cenário imóvel e negativo, onde governo e empresas deixam de investir no centro da cidade, ou a alternância de gestões pode produzir resultados irrisórios para esta área (Figura 5.8).

Neste caso, os problemas urbanos intensificar-se-iam, resultando em: perda do estoque arquitetônico e de valor histórico; enfraquecimento da economia da área central para as “novas centralidades”; proliferação do comércio informal nas ruas do centro; aumento da marginalidade; paralisação das atividades e eventos culturais; enfim, perda de tudo que já foi realizado.



**FIGURA 5.8** – Cenário 04: a Imobilidade. A situação permanece a mesma dos últimos anos, frustram-se as expectativas criadas pelas diversas propostas já feitas e não realizadas. A vida continua em bairros como Varadouro e Centro.

FONTE: Paulo Falconi. A partir da Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa.

A introdução, por parte das camadas de alta renda, de novos símbolos para a cidade também contribuiria para a desvalorização desse cenário, produzindo-se a idéia de que o “centro velho” não seria mais o centro da cidade. Ao fazer isso, acabariam deixando para trás cenários de décadas anteriores, como era o caso do

Varadouro (Cidade Baixa) ou do Centro (Cidade Alta) e suas imediações até a década de 1950.

Em última análise, resta acreditar que existam soluções capazes de transformar o centro tradicional em um cenário de vitalidade. Afinal, muitos casos e experiências reveladas nesta pesquisa mostraram e vêm apresentando excelentes resultados, conseguindo resgatar áreas centrais bastante degradadas.

Esse cenário otimista ressurgiria mediante à inserção gradativa de atividades, construções, eventos, feiras, moradias, novos serviços, melhorias na infra-estrutura e valorização dos espaços públicos. Retomando, aos poucos, a vitalidade e qualidade de vida da área, novas atividades apareceriam trazendo consigo variadas possibilidades culturais, econômicas e estéticas (Figura 5.9).



**FIGURA 5.9** – Cenário 05: Fortalecimento gradual da centralidade no antigo núcleo da cidade. Processo longo e que acarreta um cenário positivo para o centro tradicional. O que é criado mescla-se com o que já está presente e, desse encontro, surgem outras possibilidades culturais, econômicas e estéticas.

FONTE: Paulo Falconi. A partir da Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa/ SEPLAN -PMJP.

Nesse contexto, a construção do Tambiá *Shopping* apresenta-se, da mesma forma, como uma iniciativa de fortalecimento da centralidade nessa área. Tal empreendimento mostra que equipamentos dessa natureza são capazes de atrair

para as suas imediações outras atividades, aptas a reforçar a vitalidade do processo econômico. Tudo isso, na tentativa de trazer mais economia para uma área que, apesar de sua diversidade, apresenta-se fragilizada pelo abandono físico em diversos setores do seu entorno.

A cidade de João Pessoa, à medida que desenvolve novas centralidades, deve trazer incentivos para a revitalização do “antigo centro”. Mesmo sabendo que os “centros” estão sempre em processo de “metamorfose”, deslocando-se dentro do espaço urbano, fica visível que o governo, as autoridades e a sociedade civil organizada precisam agir para que a ideologia dominante não manuseie o espaço urbano do modo que bem entender.



## REFLEXÕES FINAIS E LIÇÕES POSSÍVEIS

A centralidade urbana deve ser entendida como um elemento dinâmico, oriundo de um fenômeno social e da lógica da evolução do espaço urbano. Ela exprime as forças sociais em ação e a estrutura de sua dinâmica interna.

O contexto capitalista e as novas “leis de mercado” fizeram do processo de expansão urbana de nossas cidades um mosaico de ações e resultados de pouca consistência. Somente uma pequena parcela da sociedade beneficiou-se do espaço intra-urbano, utilizando-o da maneira que melhor lhe conviesse.

Pode-se concluir que, a presença de uma sociedade cada vez mais excludente, baseada em novas tendências e mudanças de comportamentais dos indivíduos vem influenciando de forma radical nas transformações da centralidade e, dessa forma, na transferência de atividades e funções dentro do espaço intra-urbano.

Nas últimas três décadas, as cidades brasileiras cresceram de forma ostensiva nas regiões periféricas, forçando a criação de novas centralidades (centros secundários) capazes de concorrer com o centro principal. A saída de atividades de grande prestígio, do centro tradicional para os novos subcentros, com o fito de acompanhar as camadas de alta renda em seu deslocamento no território constituiu um fato marcante.

A década de 1970 foi marcada pela aquisição do automóvel, por parte da classe média brasileira. Os interesses de locomoção dessa classe foram fundamentais para a nova concepção de um espaço cada vez mais volátil e capaz de extrapolar os limites impostos pelos antigos meios de locomoção.

Nesse contexto, a rapidez nos deslocamentos dentro do espaço urbano das cidades tornou-se freqüente, uma vez que, através do uso do automóvel, as classes de poder aquisitivo passaram a ter acesso rápido aos diversos setores da cidade.

Soma-se a isto uma nova formulação do espaço urbano, através do crescente conteúdo da ciência, da tecnologia e da informação. O espaço torna-se cada vez mais versátil, permitindo que o capital e o trabalho passem a ter grande mobilidade.

Assim como nas principais cidades brasileiras, também na cidade de João Pessoa, a “decadência” da área central aconteceu em razão da saída das camadas de alta renda que foram substituídas pelas de baixa renda. Dessa forma, grande



parte das funções como geração de empregos, espaços para lazer, atividades culturais e comércio acompanharam o destino das classes de alta renda, instalando-se em novas áreas.

O surgimento dos chamados novos subcentros urbanos, foi um processo marcado pelo abandono do uso residencial permanente, no centro tradicional, por parte das camadas de alta renda. Paralelo a isso, novos centros foram produzidos por estas camadas, nas novas áreas da cidade, para o seu próprio usufruto.

As experiências de intervenções representam um horizonte para solução dos problemas da chamada “degradação” das áreas centrais das cidades brasileiras.

A introdução de novas atividades nos antigos centros é uma tentativa de reafirmar a centralidade de uma área de grande peso simbólico, histórico e econômico, mas que vem sofrendo transformações, associadas aos paradigmas contemporâneos, aos novos modos de vida e às novas condições de consumo.

Intervir nos centros urbanos representa avaliar todo seu acervo histórico e patrimonial, através de uma nova consciência apta a interpretar o centro urbano como peça chave, cujo caráter funcional é capaz de dar sustentação ao todo.

É preciso, antes de mais nada, que haja continuidade de programas de intervenção ao longo do tempo, superando a barreira imposta pela alternância das administrações municipais. Realmente, a tentativa de cada administração em deixar sua marca na paisagem urbana não é igual ao tempo social. Assim, para que a revitalização dos centros atinja seus objetivos é preciso que as diversas gestões insistam ao longo do tempo em tais objetivos.

Em João Pessoa, as camadas de média e alta renda ocupam as áreas elevadas, planas, litorâneas, munidas de infra-estrutura e serviços, como é o caso do Bairro dos Estados, Manaíra, Miramar, Tambauzinho, Tambaú, Cabo Branco, Bessa, entre outros. Por sua vez, às camadas de baixa renda restam regiões desprovidas de infra-estrutura e que possuem topografias baixas e quase sempre acidentadas, a exemplo do Baixo Roger, das áreas alagadas de Mandacaru, do rio Jaguaribe, do Bairro São José e até mesmo das áreas desvalorizadas do centro.

Assim, a aplicação do modelo de Hoyt para a cidade de João Pessoa, mostra-se pertinente, uma vez que sua estrutura intra-urbana é decomposta por setores nos quais as classes sociais permanecem segregadas.

O processo de decadência da área central de João Pessoa baseou-se em um fenômeno observado em diversas cidades do mundo. Sua “decadência” apresenta-

se na forma física, uma vez que ela atinge o estoque construído, causando diminuição em sua dinâmica imobiliária nos últimos anos.

Do ponto de vista de atividades comerciais, de prestação de serviço e outras imprescindíveis para o processo de vitalidade da área, o centro tradicional da cidade de João Pessoa continua a produzir economia, sendo dotado do maior número de atividades licenciadas e de uma expressiva circulação monetária. Portanto, sua vitalidade e centralidade urbanas, que se expressam em uma diversidade de atividades de grande interesse sócio-econômico são, até o presente momento, bastante evidentes.

A área central da cidade é, ainda hoje, uma referência em centralidade urbana, constituindo um núcleo altamente diversificado, com uma infinidade de atividades que se complementam, mantendo uma importante relação com o resto da cidade.

O centro tradicional da cidade, espaço reservado à memória e à representação coletiva, é visto como o centro coletivo, mesmo que a nova tendência central se caracterize muito mais por um subcentro seletivo, com possibilidades de atração e deslocamento das áreas centrais, mas não de assumir o posto de centro principal.

O centro tradicional de hoje é o centro da maioria e, sendo assim, é justamente nesse espaço que se encontra um genuíno centro de cidade, isto é, o centro da maioria da população. Cabe à sociedade e ao poder público reconhecê-lo como tal, afinal, é nele que existe toda a carga histórica e simbólica que confere identidade à cidade.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2002.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6027**: informação e documentação: sumário: apresentação. Rio de Janeiro, 2003.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520**: informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.
- AZEVEDO, Maria Helena; BRANQUINHO, Giuseppe. In: TINEM, Nelci (Org.). **Fronteiras, marcos e sinais**: leituras das ruas de João Pessoa. João Pessoa: UFPB, 2006. p. 155-182.
- BARAT, Josef. **Introdução aos problemas urbanos brasileiros**: teoria análise e formulação de política. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1979.
- BICCA, Briane Panitz. O centro histórico de Porto Alegre e o Projeto Monumenta: a estratégia dos eixos. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos**: Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 5, p. 127-158.
- BOLAFFI, Gabriel. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In: MARICATO, Ermínia (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p. 37-70.
- BOTELHO, Tarcísio R. **Revitalização de centros urbanos no Brasil**: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luiz. [S.l.], 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n93/art04.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2006. p. 53-71.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra Sociologia, 1983.
- CASTRO, Amaro Muniz. **Centro Histórico de João Pessoa**: Ações, Revitalização e Habitação. Dissertação de Mestrado – João Pessoa: PPGEU/UFPB, 2006.
- CENTRO DE CONSERVAÇÃO URBANA E TERRITORIAL (CECI). **João Pessoa**: morar no Centro Histórico – Identificação e caracterização da demanda habitacional. Relatório final de pesquisa. CECI – Editora Universitária/ UFPE, 2004.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Editora Unesp, 2001.

COUTINHO, Marco Antonio Farias. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da avenida Epitácio Pessoa**. Dissertação de Mestrado– João Pessoa: PRODEMA/UFPB, 2004.

DANTAS, Jorge Rezende. **A nucleação central e a centralidade como estrutura de relações na organização do espaço intra-urbano**. São Paulo: FAU/USP, 1981.

D'ARC, Hélène Rivière. Requalificar o século XX: projeto para o centro de São Paulo. In: BIDOZ-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 265-293.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

\_\_\_\_\_. **Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos**. [S.l.], 2000. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp>>. Acesso em: 16 jul. 2006.

DERYCKE, Pierre- Henri. **La economia urbana**. Madri: Instituto de estudios de administracion local, 1971.

DONNE, Marcela Delle. **Teorias sobre a cidade**. Lisboa: Edições 70, 1979.

ENCONTRO DE ENGENHARIA E ARQUITETURA, 11, 2006, João Pessoa: UFPB. **Projeto Urbanístico Recife Olinda**, 2006.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo Dicionário Eletrônico Aurélio. Versão 5.0. [S.l.]: Positivo Informática, 2004, 1 CD-ROM.

FRAMTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FRIEDMANN, John; WEAVER, Clyde. **Territory and Function: the evolution of regional planning**. London: Edward Arnold, 1979.

GARNIER, Jacqueline Beaujeu. **Geografia Urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

GONÇALVES, Romeiro Daniel. **Análise da qualidade de vida urbana: avaliação de indicadores, percepção coletiva e distribuição sócio-espacial no tecido urbano de João Pessoa – PB**. João Pessoa, UFPB/CT, 2005.

GONDIM, Linda M. P.; BEZERRA, Ricardo Figueiredo; FONTENELE, Sabrina Studart. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura: um projeto de requalificação da antiga área portuária de Fortaleza – CE. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos: Objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 9, p. 241-264.

GÖSSEL, Peter; LEUTHÄUSER, Gabriele. **Arquitetura no século XX**. [S.l.]: Benedickt Taschen, 1996.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 6. ed. São Paulo: Loyola, 1996.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX. São Paulo: Perspectiva, 1988.

JACOB, Alberto Augusto Eichman. **Urban Sprawl**: custos, benefícios e o futuro de um modelo de desenvolvimento do uso da terra. [S.l.], 2002. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT\\_MA\\_ST21\\_Jakob\\_texto.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_MA_ST21_Jakob_texto.pdf)>. Acesso em: 08 mar. 2007.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAVIERI, João Roberto; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. **Evolução da estrutura urbana recente de João Pessoa - 1960/1986**. João Pessoa: NDIHR/ UFPB/MCS-Mimeo, 1987.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LIBÓRIO, Ana Luiza Prata. Mercado municipal de Aracaju: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos**: Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 8, p. 223-240.

LIMA, José Júlio; TEIXEIRA, Luciana G. Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Para. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos**: Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 7, p. 189-222.

LIMA, Marco Antônio Suassuna. **Morfologia Urbana, qualidade de vida e ambiental em assentamentos espontâneos**: O caso do Bairro São José – João Pessoa – PB. Dissertação de Mestrado – João Pessoa: PRODEMA/UFPB, 2004.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARTINS, Vânia Paiva. **Análise ambiental e legal do processo de ocupação e estruturação urbana da cidade de João Pessoa/PB, numa visão sistêmica**. Dissertação de Mestrado – João Pessoa: PRODEMA/UFPB, 2006.

MEFS, Merten. **Incubadoras Urbanas**. Políticas de revitalização urbana através de subculturas. A experiência paulista e o contexto internacional. [S.l.], 2005. Disponível em: < [http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq058/arq058\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq058/arq058_03.asp) >. Acesso em: 07 nov. 2006.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1985.

MENEGUELLO, Cristina. **O coração da cidade**: observações sobre a preservação dos centros históricos. [S.l.], 2006. Disponível em:  
< <http://www.revista.iphan.gov.br> >. Acesso em: 01 set. 2006.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação**: cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PIAN, Lílian de Almeida del. **Revitalização de áreas portuárias**: o caso das Docklands. Dissertação de Mestrado. FAU/SP, 2005. Disponível em:  
< [http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha_03.asp) >. Acesso em: 24 fev. 2007.

PINTO, Maurício Faria; GALVANESE, Horacio Calligaris. Requalificação do centro de São Paulo: Projeto Corredor Cultural. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos**: Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 4, p. 101-126.

PRETECEILLE, Edmond. Cidades globais e segmentação social. In: RIBEIRO, Luís César de Q.; JUNIOR, Orlando Alves dos Santos (Org.). **Globalização , fragmentação e reforma urbana**: o futuro das cidades brasileiras na crise. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. p. 65-90.

**REVITALIZAÇÃO DO VARADOURO E ANTIGO PORTO DO CAPIM**. Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa. João Pessoa, 2005, 1 CD-ROM.

RIBEIRO, Edson Leite. **Análise da metamorfose do lócus das funções centrais da cidade de João Pessoa – PB**: do final do século XIX ao final do século XX. João Pessoa:[s.n.]. 2006. (texto inacabado)

\_\_\_\_\_. **Cidades (in)sustentáveis**: reflexões e busca de modelos urbanos de menor entropia. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2006.

RIBEIRO, Luís César de Q.; JUNIOR, Orlando Alves dos Santos. O futuro das cidades brasileiras na crise. In:\_\_\_\_\_. **Globalização , fragmentação e reforma urbana**: o futuro das cidades brasileiras na crise. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. p. 11-20.

SANTO, José Marcelo do Espírito. Plano municipal de gestão: a revitalização do centro histórico de São Luís. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos**: Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 6, p. 159-188.

SANTOS, Milton. **Espaço & Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **O espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1993.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1998.

\_\_\_\_\_. **Economia Espacial**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

SÃO PAULO (ESTADO). Prefeitura do Município de São Paulo. **Reconstruir o centro**: reconstruir a cidade e a cidadania. São Paulo: Takano, 2001.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuchy Cavalcanti. **A política habitacional do BNH no Brasil pós-64 e seus reflexos na expansão urbana de João Pessoa**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

\_\_\_\_\_. **Cidade, habitus e cotidiano familiar**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2000.

\_\_\_\_\_. **Revitalização urbana e (re) invenção do centro histórico na cidade de João Pessoa (1987 – 2002)**. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB, 2004.

SILVA, Helena Menna Barreto. Apresentação. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006. p. 07 – 19.

SILVA. Oscar José de Plácido e. **Vocabulário Jurídico**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

SILVEIRA, José Augusto R. da. **Percursos e processo de evolução urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa – PB**. Tese de doutorado – MDU/UFPE, 2004.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do patrimônio cultural em cidades**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2001.

SINGER, Paul. Uso do solo urbano na economia capitalista . In: MARICATO, Ermínia (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p. 21-36.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Do rio ao mar: uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. In: TINEM, Nelci (Org.). **Fronteiras, marcos e sinais: leituras das ruas de João Pessoa**. João Pessoa: UFPB, 2006. p. 19-46.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. Intervenções em centros históricos: Objetivos, estratégias e resultados. In:\_\_\_\_\_. **Intervenções em centros históricos: Objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 1, p. 1-52.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Re: atrás de, depois de... In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de

(Org.). **Intervenções em centros históricos: Objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 2, p. 53-66.

VAZ, José Carlos. **Vida nova para o centro da cidade.** [S.l.], 1995. Disponível em: < <http://federativo.bndes.gov.br/dicas/D031.htm>>. Acesso em 16 jul. 2006.

VAZ, Lílian Fessler; SILVEIRA, Carmem B. A Lapa boêmia na cidade do Rio de Janeiro: um processo de regeneração cultural? Projetos, intervenções e dinâmicas do lugar. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros históricos: Objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manole, 2006. cap. 3, p. 67-100.

VIDAL, Wynna Carlos Lima. **Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade.** Dissertação de Mestrado – João Pessoa: PPGEU/UFPB, 2004.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ZANCHETI, Sílvio Mendes. **Os processos recentes de degradação e revitalização no Brasil.** [S.l.], 1998. Disponível em: < <http://www.urbanconservation.org/leituras.htm>>. Acesso em: 01 nov. 2005.

\_\_\_\_\_. **Revitalização do centro histórico de Recife: uma experiência de gestão com a iniciativa privada.** [S.l.], 2001. Disponível em: < <http://www.urbanconservation.org/textos/bid.htm>>. Acesso em: 03 dez. 2005.

ZANCHETI, Sílvio Mendes; LACERDA, Norma. **A Revitalização de áreas históricas como estratégia de desenvolvimento local: A avaliação do caso do bairro de Recife.** [S.l.], 1998. Disponível em: < <http://www.urbanconservation.org/textos/estratdesen.htm> >. Acesso em: 20 set. 2006.



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)