



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA  
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS**

**WENDELL ARAÚJO NÓBREGA TRIGUEIRO**

**AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR,  
NA CIDADE DE JOÃO PESSOA-PB**

**JOÃO PESSOA**

**2018**

WENDELL ARAÚJO NÓBREGA TRIGUEIRO

AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR,  
NA CIDADE DE JOÃO PESSOA-PB

Monografia apresentada à disciplina de Pesquisa Geográfica da Universidade Federal da Paraíba, como um dos pré-requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Rafael Faleiros de Padua.

JOÃO PESSOA

2018

**Catálogo na publicação**

**Seção de Catalogação e Classificação**

T828t Trigueiro, Wendell Araújo Nóbrega.

As Transformações da Paisagem na Avenida Hilton Souto  
Maior, na cidade de João Pessoa - PB / Wendell Araújo  
Nóbrega Trigueiro. - João Pessoa, 2018.

107 f. : il.

Orientação: Rafael Faleiros de Padua.

Monografia (Graduação) - UFPB/CCEN.

1. Paisagem; Morfologia Urbana; Av. Hilton S. Maior. I.  
Padua, Rafael Faleiros de. II. Título.

UFPB/CCEN



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA  
COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE GEOGRAFIA

Resolução N.04/2016/CCG/CCEN/UFPB

PARECER DO TCC

Tendo em vista que o aluno (a)

Wendell Araújo Nóbrega Ligeiro  
 cumpriu ( ) não cumpriu os itens da avaliação do TCC previstos no artigo 25º da  
Resolução N. 04/2016/CCG/CCEN/UFPB somos de parecer  favorável ( )  
desfavorável à aprovação do TCC intitulado:

Transformações da paisagem na Avenida Hilton Doute Main,  
na cidade de João Pessoa - PB

Nota final obtida: 9,5

João Pessoa, 1 de novembro de 2018.

BANCA EXAMINADORA:

Rafael Saleiro de Padua  
Professor Orientador

Professor Co- Orientador (Caso exista)

Maicon  
Membro Interno Obrigatório (Professor vinculado ao Curso)

Fulvia Dutra  
Membro Interno ou Externo



## AGRADECIMENTOS

Sou grato primeiramente a Deus por suas bênçãos em minha vida. É por Ele e para Ele que dedico todos os meus dias.

Agradeço imensamente aos meus pais, Hamilton e Jussara. Eu jamais teria chegado tão longe sem a força, a confiança e o cuidado que vocês depositaram em mim. A educação e o suporte que sempre me foi dado resultaram na pessoa que sou hoje.

Também sou grato a todos os meus familiares e amigos que sempre estiveram ao meu lado. Sei que posso contar sempre com vocês. Em especial, agradeço à Cristiane por todo carinho e apreço – verdadeiramente uma segunda mãe para mim. E aos meus irmãos e irmãs em Cristo da Igreja Presbiteriana de Jaguaribe.

Agradeço muito ao meu orientador e amigo, Professor Rafael de Padua, por todo o incentivo e todos os momentos de aprendizado. Muito paciente e respeitoso, o senhor me deu toda liberdade e segurança no desenvolvimento do tema da pesquisa e sempre se disponibilizou em me auxiliar em todas as dúvidas e dificuldades que surgiram no decorrer deste trabalho. Muito obrigado por todas as sugestões e considerações ao longo desta caminhada.

À Professora Doralice Maia por ter aceitado meu convite para banca de avaliação desta monografia. Sou ainda mais grato por ter investido sua confiança em mim na pesquisa do PIBIC (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica), esta que foi uma porta de entrada no estudo da Geografia Urbana. Tenho muito orgulho de ter sido seu orientando e sou muito agradecido por ter me acolhido no Laboratório de Estudos Urbanos (LEU) e no Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb).

Agradeço à Paula Dieb Martins por também ter se disponibilizado para estar na minha banca. Sou muito agradecido por todos os seus conselhos durante a fase de indecisão na escolha do tema deste trabalho. Sua dissertação de mestrado foi um dos grandes alicerces na construção do projeto que resultou nesta pesquisa, ao me fazer descobrir o quão cativante e gratificante é o estudo de uma grande avenida.

Expresso minha gratidão aos professores do curso de Geografia da Universidade Federal da Paraíba pelos sábios ensinamentos transmitidos nas salas de aula, nas aulas de campo e nos demais eventos acadêmicos. Dentre estes faço destaque aos professores: Alexandre Sabino do Nascimento, Lígia Maria Tavares da Silva e Andrea Leandra Porto Sales.

Agradeço enormemente ao meu grande amigo Thiago Farias pelo exaustivo auxílio na elaboração dos mapeamentos. À minha querida prima Sâmella Araújo pela excelentíssima ajuda na confecção dos mosaicos, afinal, sei que foi bastante trabalhoso. Nas etapas de levantamentos de dados e visitas aos órgãos públicos, agradeço muitíssimo aos bons amigos Matheus Oliveira, Sandro Silva e Harisson Benicio. Também agradeço ao prestigioso amigo e meu antigo professor de inglês, João Carlos Leão, por revisar e fazer as devidas correções na tradução do Resumo.

Agradeço demais aos amigos da melhor turma da Geografia que já passou por essa universidade – e digo isto sem nenhum exagero. Foi uma longa trajetória com muitos momentos compartilhados e eu não poderia ter encontrado uma turma melhor que vocês. Aos que ainda não citei, o meu muito obrigado à: Helder Oliveira, Paulo Sérgio, Vinícius Genuino, Stéphanie Lima, Analice Alves, Matheus Medeiros, Francisco Araújo, Juliana Cândido, Laíse Silva, Joannes Moura, Diego Dantas e Jadiele Berto. Estarão para sempre em meu coração!

Também agradeço aos amigos e colegas do GeUrb pela receptividade e pelo apoio à mim conferido, principalmente, no desenrolar da pesquisa do PIBIC. Em especial, agradeço à: Nirvana de Sá, Ibsen de Lima, Leonardo Barboza, Arimatéia Araújo, Jéssica de Souza, Wilma Lucena, Demóstenes Moraes e Eliane dos Santos.

Por fim, sou grato aos moradores e comerciantes entrevistados durante a realização dos trabalhos de campos. Faço menção aos meus prezados vizinhos Antônio Duarte da Costa (Seu Guerreiro), Severino dos Ramos Araújo (Seu Ramos) e Eivaldo Pereira de Souza (Campeão) – moradores desde o ano inaugural do Conjunto José Américo –, por terem me recebido em suas casas e relatarem a história da Avenida Hilton Souto Maior e dos bairros em seu entorno.

Essa conquista eu divido com todos vocês. Muito obrigado!

## RESUMO

O presente trabalho retrata acerca das transformações da paisagem na Avenida Hilton Souto Maior, localizada na cidade de João Pessoa no Estado da Paraíba. Importante corredor viário na parte sul e sudeste da cidade, a avenida implantada inicialmente no final da década de 1970, compreende aproximadamente 7,5 km de extensão, interligando a rodovia federal BR-230 com a rodovia estadual PB-008, na medida em que perpassa por vários bairros. Com os processos de descentralização e expansão urbana de João Pessoa através da construção de conjuntos habitacionais populares promovidos pelo poder público, somado a introdução de novos empreendimentos de grande porte em seu percurso, a Av. Hilton S. Maior apresentou desde então uma série de modificações em sua morfologia urbana. Assim, entendendo a paisagem como manifestação do espaço e materialização das relações sociais no tempo, e a rua como elemento morfológico fundamental da cidade, esta pesquisa busca compreender quais foram as alterações ocorridas ao longo do trajeto da referida via entre 1978 e 2018, analisando a evolução histórica da paisagem, as novas dinâmicas e práticas do uso e ocupação do solo nos lotes de suas adjacências, e a acessibilidade e mobilidade urbana atribuída pela avenida no contexto do espaço intraurbano da cidade. Para tanto, foram realizadas leituras de diversas obras científicas relacionadas à temática do trabalho, investigações documentais em instituições públicas de João Pessoa e trabalhos de campo, onde foram feitos registros fotográficos e entrevistas com moradores e comerciantes que residem e/ou trabalham nas margens da avenida. Os dados coletados possibilitaram a elaboração de mosaicos, mapas, quadros e gráficos. Contudo, devido a grande extensão e a heterogeneidade da Avenida Hilton Souto Maior, seu prolongamento foi dividido em três trechos conforme a similaridade de suas características morfológicas, permitindo um exame mais apurado e concreto da realidade desse espaço.

**Palavras-chave:** transformações da paisagem; morfologia urbana; expansão urbana; uso e ocupação do solo; Avenida Hilton Souto Maior – João Pessoa.

## ABSTRACT

This work treats about landscape transformations in Hilton Souto Maior Avenue, located in João Pessoa, State of Paraíba. The biggest highway corridor in southern and southeastern in city, the avenue was constructed in the end of 1970's, comprises approximately 7.5 km in length, linking federal highway BR-230 with state highway PB-008, as it crosses several neighborhoods. During the processes of João Pessoa decentralization and urban expansion through popular housing promoted and developed by public power, in addition to introduction of new large enterprises in its course, Hilton S. Maior Ave. has since presented series of modifications in its urban morphology. Thus, understanding landscape as a manifestation of space and materialization of social relations in time, and the street as fundamental morphological element of city, this research seeks to understand what were changed along the route of the avenue between 1978 and 2018, analyzing the historical evolution of the landscape, the new dynamics and practices of use and occupation from soil in the lots of its surroundings, and the accessibility and urban mobility attributed by the avenue in the context of intraurban space of city. In order to do so, readings were made of various scientific works related to the subject of work, documentary investigations in public institutions of João Pessoa and fieldwork, where photographic records and interviews were made with residents and merchants residing and/or working on the banks of the avenue. The collected data enabled the elaboration of mosaics, maps, charts and graphs. However, due to the great extension and heterogeneity of Hilton Souto Maior Avenue, its extension was divided into three sections according to the similarity of its morphological characteristics, allowing a more accurate and concrete examination of the reality of this space.

**Keywords:** landscape transformation; urban morphology; urban sprawl; land use and occupation; Hilton Souto Maior Avenue - João Pessoa.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### CAPÍTULO 1

FIGURA 1 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	19
---	----

### CAPÍTULO 3

FIGURA 2 – MAPA DE IMPLANTAÇÃO DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS NA CIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE 1968 E 1983 .....	34
---	----

FIGURA 3 - MAPA DAS DIREÇÕES DE CRESCIMENTO DA MANCHA URBANA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE 1963- 2011 .....	37
--	----

### CAPÍTULO 4

FIGURA 4 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	41
--	----

FIGURA 5 - MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	42
--	----

FIGURA 6 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	44
--	----

FIGURA 7 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA DA PENHA, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	45
--	----

FIGURA 8 - MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	46
--	----

FIGURA 9 - MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	47
--	----

FIGURA 10 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	48
---	----

FIGURA 11 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	50
--	----

FIGURA 12 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	51
--	----

FIGURA 13 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) .....	52
--	----

FIGURA 14 – MAPA DO MACROZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA (PB)...	54
---	----

FIGURA 15 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 55

FIGURA 16 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 57

FIGURA 17 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 58

## **CAPÍTULO 5**

FIGURA 18 – MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE O TRECHO 1 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 65

FIGURA 19 – PEQUENOS ESTABELECIMENTOS NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 67

FIGURA 20 – CALL CENTER AEC NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.. 68

FIGURA 21 – NOVO EMPREENDIMENTO EM ESTÁGIO FINAL DE CONSTRUÇÃO NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 68

FIGURA 22 – CENTRAL DE COMERCIALIZAÇÃO DA AGRICULTURA FAMILIAR NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 69

FIGURA 23 – PARÓQUIA SÃO JOSÉ NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 70

FIGURA 24 – MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE O TRECHO 2 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 72

FIGURA 25 – MANGABEIRA SHOPPING NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 74

FIGURA 26 – EDÍCIOS RESIDENCIAIS E QUIOSQUES EM FRENTE AO MANGABEIRA SHOPPING, NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 75

FIGURA 27 - LOJA DE MOTOCICLETAS AO LADO DE UMA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA, NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 76

FIGURA 28 - FÓRUM REGIONAL DE MANGABEIRA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 77

FIGURA 29 - ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL DE JOÃO PESSOA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 78

FIGURA 30 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE O TRECHO 1 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) ..... 79

FIGURA 31 - TERRENOS SEM EDIFICAÇÕES NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR ..... 80

FIGURA 32 - CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS E MATA ATLÂNTICA NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	81
FIGURA 33 - CONDOMÍNIO CABO BRANCO RESIDENCE PRIVÊ NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	82
FIGURA 34 - CONDOMÍNIO EXTREMO ORIENTAL NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	83
FIGURA 35 - VIADUTO CRISTO REDENTOR NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.....	90
FIGURA 36 - NOVA CONFIGURAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO VIADUTO CRISTO REDENTOR APÓS A SUA REFORMA .....	90
FIGURA 37 - ANTIGA ROTATÓRIA ONDE POSTERIORMENTE FOI IMPLANTADO O TREVO DAS MANGABEIRAS .....	91
FIGURA 38 - TREVO DAS MANGABEIRAS NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	92
FIGURA 39 - CICLOVIA NO CANTEIRO CENTRAL DO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	93
FIGURA 40 - CICLOFAIXA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	94

## LISTA DE GRÁFICOS

### CAPÍTULO 3

GRÁFICO 1 – POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA ENTRE 1950 E 1991 .....	32
GRÁFICO 2 – CRESCIMENTO DA MANCHA URBANA DE JOÃO PESSOA ENTRE 1950 E 1991.....	38

### CAPÍTULO 5

GRÁFICO 3 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	66
GRÁFICO 4 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	73
GRÁFICO 5 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	76
GRÁFICO 6 – NÚMERO DE ACIDENTES REGISTRADOS EM 2017 NAS VIAS DE JOÃO PESSOA.	91



## LISTA DE QUADROS

### CAPÍTULO 5

QUADRO 1 – ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E DE SERVIÇOS NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	66
QUADRO 2 – PRÉDIOS RESIDENCIAIS POR NÚMERO DE ANDARES NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	71
QUADRO 3 – ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E DE SERVIÇOS NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	73
QUADRO 4 – PRÉDIOS RESIDENCIAIS POR NÚMERO DE ANDARES NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR .....	80
QUADRO 5 – LINHAS URBANAS DE ÔNIBUS NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.....	95

## **LISTA DE APÊNDICES**

APÊNDICE A – LEI MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA Nº 7190 .....	106
APÊNDICE B – LEI MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA Nº 10.199.....	107
APÊNDICE C – LEI ESTADUAL DA PARAÍBA Nº 10.451 .....	108

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ACADEPOL – Academia de Polícia Civil

BNH – Banco Nacional de Habitação

CCEN – Centro de Ciências Exatas e da Natureza.

CEASA – Central Estadual de Abastecimento

CECAF – Central de Comercialização da Agricultura Familiar

CEHAP – Companhia Estadual de Habitação Popular

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EMAPA-PB – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural da Paraíba

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

INOCOOP – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais

IPASE – Instituto de Pensões e Aposentadoria dos Servidores do Estado

IPEP – Instituto de Previdência do Estado da Paraíba

LEU – Laboratório de Estudos Urbanos.

NATU – Núcleo de Apoio Técnico às Urnas Eletrônicas

NUPPA/UFPB – Núcleo de Produção e Processamento de Alimentos da Universidade Federal da Paraíba

SAA – Setor de Amenização Ambiental

SEDURB – Secretaria de Desenvolvimento Urbano

SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura

SEMOB – Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana

SEPLAN – Secretaria de Planejamento Urbano

SFH – Sistema Financeiro de Habitação

SFN – Sistema Financeiro Nacional

SPP – Setor de Proteção da Paisagem

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa

UFPB – Universidade Federal da Paraíba

ZANP – Zona Adensável Não Prioritária

ZAP – Zona Adensável Prioritária

ZNA – Zona Não Adensável

ZPA – Zona de Preservação Ambiental

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	19
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA CONCEITUAL</b>	23
2.1 A PAISAGEM	23
2.2 A MORFOLOGIA URBANA	26
2.2.1 A RUA E A AVENIDA	28
<b>3 A CIDADE DE JOÃO PESSOA E SUA URBANIZAÇÃO</b>	30
3.1 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM JOÃO PESSOA	31
3.1.1 A EXPANSÃO URBANA NA ZONA SUL DE JOÃO PESSOA	37
<b>4 EVOLUÇÃO DA PAISAGEM NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR</b>	41
4.1 A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1978 E 1989	41
4.1.1 TRECHO 1	41
4.1.2 TRECHO 2	43
4.1.3 TRECHO 3	44
4.2. A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1990 E 1998	47
4.2.1 TRECHO 1	47
4.2.2 TRECHO 2	48
4.2.3 TRECHO 3	49
4.3. A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1999 E 2007	50
4.3.1 TRECHO 1	50
4.3.2 TRECHO 2	51
4.3.3 TRECHO 3	53
4.4. A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 2008 E 2018	54
4.4.1 TRECHO 1	56
4.4.2 TRECHO 2	57
4.4.3 TRECHO 3	58
<b>5 CONJUNTURA, DINÂMICAS E IMPLICAÇÕES NA COMPOSIÇÃO ATUAL DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR</b>	61
5.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR	64
5.1.1 TRECHO 1	65
5.1.2 TRECHO 2	72
5.1.3 TRECHO 3	79

<b>5.2 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR</b>	<b>85</b>
5.2.1 FLUXOS, CONGESTIONAMENTOS E TRANSPORTE PÚBLICO	87
5.2.2 O VIADUTO CRISTO REDENTOR E O TREVO DAS MANGABEIRAS	90
5.2.3 DEMAIS IMPLEMENTAÇÕES NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR	93
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>98</b>
<b>7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>101</b>

# 1 INTRODUÇÃO

As cidades estão estabelecidas a partir das articulações que se dão através dos meios de comunicação e transporte, ou seja, por meio dos fluxos de informação, de pessoas e de mercadorias. Assim, entendendo o espaço urbano como produto das relações sociais ao longo do tempo histórico, ao mesmo tempo em que é constantemente transformado, este trabalho monográfico de título “As Transformações da Paisagem na Avenida Hilton Souto Maior, em João Pessoa-PB” tem como objetivo analisar as alterações ocorridas na paisagem dessa via desde sua abertura em 1978 até o ano de 2018, buscando compreender a dinâmica urbana de seu entorno que conduziu a sua expansão e o seu desenvolvimento na Zona Sul da capital paraibana.

A julgar que até então não existiam estudos sobre essa temática em nosso recorte espacial, as reflexões para a elaboração desta pesquisa surgiram a partir da importância que a Av. Hilton S. Maior confere ao espaço intraurbano de João Pessoa, em especial aos bairros da Zona Sul cidade. Vale ressaltar, que o estudo aqui realizado sobre a avenida buscou não perder de vista o espaço urbano da cidade de João Pessoa como totalidade, cuja expansão territorial está profundamente atrelada ao modo de produção capitalista.

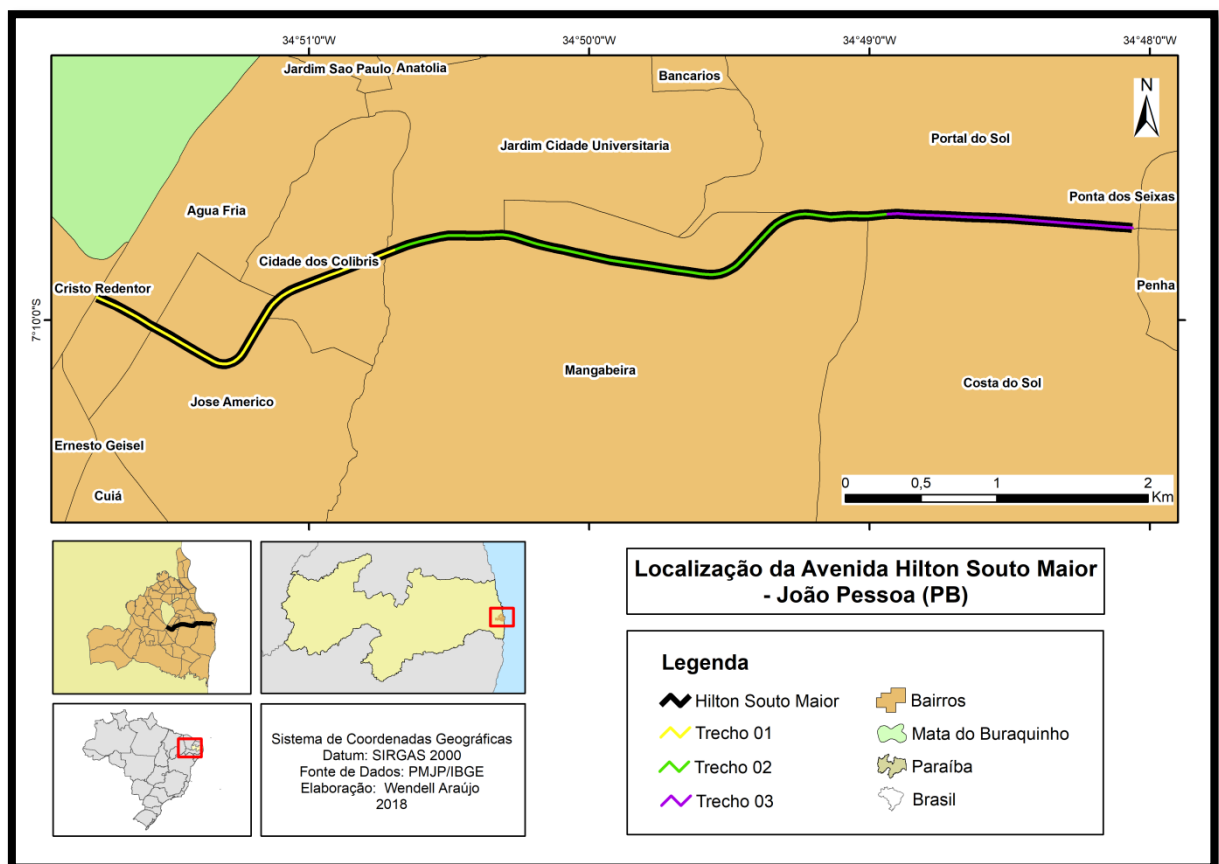
Diante do exposto, indaga-se: quais foram as alterações ocorridas na morfologia urbana e na dinâmica da paisagem na Avenida Hilton Souto Maior nos últimos 40 anos? Importante corredor viário que dá acesso às praias do Litoral Sul e passagem para vários bairros, nosso objeto de estudo é uma das maiores avenidas de João Pessoa, cujo processo de formação se efetuou a partir da ação do Estado em acelerar o crescimento da malha urbana da cidade mediante a implantação de conjuntos habitacionais. Para a realização da pesquisa nos atentamos a alguns objetivos:

- Analisar de que forma se deu a urbanização de João Pessoa, principalmente na Zona Sul da cidade;
- Identificar, a partir do levantamento de fotografias aéreas e imagens de satélite, as alterações e as permanências na evolução da paisagem na Av. Hilton S. Maior;
- Realizar uma análise do uso e ocupação do solo no trajeto da Av. Hilton S. Maior;
- Compreender, no contexto intraurbano, o papel e importância da acessibilidade e mobilidade urbana da Av. Hilton S. Maior para os bairros em seus arredores e para a cidade de João Pessoa.

A Avenida Hilton Souto Maior se estende da rodovia federal BR-230 à rodovia estadual PB-008, perpassando por vários bairros. Considerada uma das principais vias da Zona Sul da cidade, a avenida vem passando nas últimas décadas por transformações no seu prolongamento, principalmente, nos anos mais recentes por meio das intervenções em infraestrutura e equipamentos urbanos por parte do poder público e das implantações de novos empreendimentos de diversos usos e atividades.

Por conta de sua extensão e variedade quanto ao uso e ocupação do solo, decidimos dividir a Av. Hilton S. Maior em três trechos de acordo com a similaridade de suas características morfológicas e conforme a delimitação dos bairros que se encontram ao longo de seu trajeto. O Trecho 1 equivale ao traçado da avenida que atravessa os bairros de Água Fria, José Américo e Cidade dos Colibris, enquanto o Trecho 2 aos bairros de Mangabeira e Jardim Cidade Universitária e, por fim, o Trecho 3 aos bairros de Costa do Sol e Portal do Sol (Figura 1).

FIGURA 1 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.



Os procedimentos metodológicos utilizados na produção deste trabalho se basearam inicialmente em levantamentos bibliográficos com temáticas sobre a paisagem, a morfologia urbana e a urbanização de João Pessoa, a exemplo das obras: “Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia” (1994), de Milton Santos; “*La Morfología de las Ciudades*” (2002), de Horacio Capel; “Espaço Intra-urbano no Brasil” (1998), de Flavio Villaça; “A (Re)produção do Espaço Urbano” (2008), de Ana Fani Alessandri Carlos; e “ABC do Desenvolvimento Urbano” (2005), de Marcelo Lopes de Souza. Sua coleta se deu em portais, acervos digitais e nas seguintes bibliotecas da Universidade Federal da Paraíba (UFPB): Biblioteca Central; Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Exatas e da Natureza (CCEN); e Biblioteca do Laboratório de Estudos Urbanos (LEU).

Além disso, em busca de dados referentes ao contexto histórico e ao crescimento da Avenida Hilton Souto Maior e dos bairros em seu entorno, foram realizadas sondagens em órgãos públicos de João Pessoa, onde se obteve acesso às fotografias aéreas de 1989 e 1998 sobre o prolongamento da avenida; dados relacionados ao fluxo de veículos e ao transporte público da avenida; e arquivos digitais em formato *shapefile* acerca dos lotes na cidade de João Pessoa. Nesse sentido, foram visitadas as sedes da Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP), da Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLAN), da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) e da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB).

Alguns trabalhos de campo foram executados no decorrer do andamento da pesquisa. O primeiro foi realizado em 11 de setembro de 2017 pelo turno da tarde, com o propósito de observar a paisagem da Avenida Hilton Souto Maior e as suas formas. Posteriormente, nos dias 23 e 24 de abril de 2018 – 15h às 17h e 09h às 12h, respectivamente – foram realizadas entrevistas orais abertas com moradores e comerciantes dos estabelecimentos instalados na margem da avenida, além de registros fotográficos. Ao todo, entrevistamos três moradores do Conjunto José Américo, dois moradores do Conjunto Mangabeira e nove comerciantes ao longo do percurso da avenida. Com dados já apanhados no *software* Google Street View, em 21 de agosto de 2018 entre às 9h e 11h realizamos o último trabalho de campo, onde foram contados todos os lotes situados na Av. Hilton S. Maior e identificados conforme suas atividades (habitacional, comercial, industrial, institucional, etc.).

Contudo, no transcorrer dos capítulos desta pesquisa, empregamos técnicas quantitativas – por meio gráficos e Quadros, com dados obtidos nos órgãos públicos e nos trabalhos de campo – e qualitativas – a partir das observações e entrevistas realizadas em trabalho de campo. Com isso, no capítulo 2 foi abordada uma discursão teórica conceitual sobre a paisagem e a morfologia urbana. Nesta discursão, também destacamos o papel que a rua e a avenida exercem sob a cidade. Em seguida no capítulo 3, foi retratado o desdobramento histórico do espaço urbano de João Pessoa, enfatizando a expansão da malha urbana na Zona Sul da cidade com a introdução de conjuntos habitacionais populares. Os capítulos 3 e 4 tiveram como enfoque expor os resultados e discursões obtidos na execução deste trabalho.

O capítulo 4 remete a uma análise acerca da evolução da paisagem na Avenida Hilton Souto Maior, no qual foram utilizados mosaicos confeccionados a partir das fotografias aéreas de 1989 e 1998 – disponibilizados pela página oficial da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP) – e a exposição de imagens de satélite de 2005 e 2018 – obtidas no *software* Google Earth – no reconhecimento das alterações e permanências no trajeto da avenida. Por fim, no capítulo 5 examinamos a Av. Hilton S. Maior em sua configuração atual, explanando acerca do uso e ocupação do solo nos lotes adjacentes nos trechos da avenida através de mapeamentos confeccionados por meio dos *softwares* ArcGis, QGis e Google Earth. Ainda nesse capítulo dissertamos sobre a acessibilidade e a mobilidade urbana conferida por esta movimentada avenida da Zona Sul de João Pessoa.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA CONCEITUAL

Caracterizando-se como uma disciplina multifacetária e interdisciplinar, a Geografia é uma ciência que abarca numerosos conceitos e temas, tais como região, espaço, território, lugar etc. Nesse contexto, a paisagem e a morfologia urbana também se constituem como elementos chave do campo de investigação geográfico, sendo ambos muito discutidos por vários autores ao longo dos anos. Embora façamos referência a alguns destes autores, tomamos como base principalmente as perspectivas de Milton Santos em sua obra “Metamorfoses do Espaço Habitado” (1994) e Horácio Capel na obra “*La Morfología de las Ciudades*” (2002).

### 2.1 A PAISAGEM

Partimos do entendimento da paisagem como manifestação concreta do espaço geográfico e como materialização da produção do espaço através das relações sociais, criadas em momentos históricos diferentes como resposta às necessidades da sociedade. Elemento essencialmente dinâmico, cujos conteúdos são constantemente alterados, a paisagem segundo Corrêa (2012) se define como um conjunto de formas naturais e culturais existentes e associados em uma dada área.

De acordo com Guerra e Marçal (2006) em seu livro “Geomorfologia Ambiental”, a paisagem é composta pelo sistema socioeconômico, em conjunto com o sistema ambiental. No entanto, a paisagem é dinâmica, apresentando variações conforme o lugar em que se encontra. Para os autores, sua dinâmica e evolução são repercussões dos processos políticos, econômicos e culturais, no qual a paisagem vai construir-se a partir das mudanças de uso e ocupação do espaço por atividades diversas.

Constituída no campo de investigação da Geografia, a paisagem passa a ser compreendida como o somatório das inter-relações entre os elementos físicos e biológicos (natureza) e as intervenções da sociedade, em constante transformação. Sua origem como conceito geográfico veio por meio da palavra alemã *landschaft*. Entretanto, com o passar dos anos, o conceito de paisagem passou por muitas reformulações (GUERRA e MARÇAL, 2006).

Até o final do século XIX, a paisagem foi analisada, principalmente, a partir de sua gênese (processos, condições e agentes sociais) e de sua morfologia, isto é, através de suas formas materiais articuladas e distribuídas espacialmente para o funcionamento da vida. Com isso, inicialmente compreendida como o resultado da transformação da paisagem natural por um grupo cultural que se estabelece em determinado lugar, a paisagem era vista apenas como uma expressão homogênea e, portanto, sem conflitos e sem contradições. Tais questões conceberam as principais críticas à visão da paisagem nesse período (CORRÊA, 2012).

Nesse contexto, Milton Santos (1994) explana que:

“Tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc. [...] A dimensão da paisagem é a dimensão da percepção, o que chega aos sentidos.” (SANTOS, 1994, p. 61).

Portanto, a paisagem pode revelar diversas mensagens a depender dos sujeitos que a observam. Um grupo de pessoas com visões de mundo diferentes podem analisar e descrever a paisagem de maneiras distintas umas das outras (natureza, habitat, sistema, ideologia, história, lugar, estética etc.). Dessa maneira, “qualquer paisagem é composta não apenas por aquilo que está em frente aos nossos olhos, mas também por aquilo que se esconde em nossas mentes.” (MEINIG, 2003 p. 35 *apud* CORRÊA, 2012 p. 33).

A paisagem reflete um instante da sociedade. Em contrapartida, ela não é um elemento inerte ou estático. A paisagem também não é algo dado, mas sim resultado de adições e subtrações ocorridas ao longo do tempo, sendo constituída por formas naturais e artificiais, como um conjunto heterogêneo de objetos materiais e não-materiais de idades diferentes (SANTOS, 1994). Assim, profundas transformações que ocorrem na paisagem atual podem apagar as práticas e as relações sociais do passado.

Capel (2002) expõe que é possível identificar tipos de paisagens associadas à atividade econômica, tais como: a paisagem industrial (áreas industriais); a paisagem comercial (ruas comerciais, mercados urbanos e centrais); a paisagem do lazer (cinemas, teatros, jardins, parques); e a paisagem dos espaços dedicados ao transporte e às comunicações (estações ferroviárias e rodoviárias, portos, aeroportos). Segundo o autor, a paisagem no meio urbano é um reflexo da cultura, da economia e das funções urbanas, de modo que os objetos nela contidos estão inter-relacionados e constituem a realidade como um todo. Por conseguinte, a paisagem é um campo que permite conhecer a configuração física do espaço, com suas

construções e vazios, com suas infraestruturas e usos do solo, com seus elementos identificadores e sua carga simbólica (CAPEL, 2002).

Ademais, Ana Fani Carlos na obra “A (Re)produção do Espaço Urbano” (2008), retrata que:

“A paisagem urbana é a expressão da ‘ordem’ e do ‘caos’, manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível aparente e do imediato. [...] A paisagem não é só produto da história; ela reproduz a história, a concepção que o homem tem e teve do morar, do habitar, do trabalhar, do comer e do beber, enfim do viver.” (CARLOS, 2008, p. 44-46).

Vale ressaltar, no entanto, que apesar de o espaço e a paisagem serem complementares um do outro, em algumas ocasiões seus conceitos são confundidos. Diante disso, torna-se necessário dissertar um pouco sobre a nossa compreensão acerca do conceito de espaço a partir das colocações de alguns autores.

Conforme Henri Lefebvre (2011), o espaço – em especial, o espaço urbano – é produto das relações sociais de produção e, ao mesmo tempo, indutor de novas relações socioespaciais que ocorrem ao longo do tempo histórico. Nesse sentido, o espaço urbano é uma construção coletiva realizada pela sociedade, conferindo novas formas de usar o espaço e, dessa forma, produzindo representações, símbolos e ideias.

Mediatizado pelo trabalho<sup>1</sup>, o processo de produção do espaço se configura a partir das relações sociais ocorridas em cada momento histórico, numa realidade relacional entre natureza e sociedade. Dessa forma, o espaço se torna um conjunto indissociável entre objetos geográficos, naturais e sociais, preenchidos pela vida em movimento (SANTOS, 1994).

Socialmente produzido e historicamente determinado, o espaço urbano é alvo do interesse e da ação de diversos agentes produtores do espaço<sup>2</sup>, distribuídos na esfera privada, na esfera estatal e na esfera da sociedade civil (BARBOSA, 2005). O próprio sistema capitalista se descreve intrinsecamente no espaço urbano e no crescimento das cidades, atuando como importante agente na produção espacial, cuja reprodução se dá de maneira desigual.

---

<sup>1</sup> Como mediação da sociedade e do espaço, o trabalho remete a realização de tarefas que envolvem o dispêndio de esforço mental e físico, com o objetivo de produzir bens e serviços para satisfazer necessidades humanas.

<sup>2</sup> Configuram-se como agentes produtores do espaço: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e as associações civis.

A partir do entendimento do espaço urbano como condição da reprodução do capital e da existência humana e como produto da sociedade através da relação capital-trabalho, Carlos (2008), exprime que:

“O espaço passa a ser produzido em função do processo produtivo geral da sociedade. No capitalismo, as necessidades de reprodução do sistema fundado no capital vão estabelecer os rumos, objetivos e finalidades do processo geral de reprodução, no qual o espaço aparecerá como condição e meio, desvanecendo-se o fato de que também é produto.” (CARLOS, 2008, p. 22).

Para a autora, a relação espacial se realiza através da relação entre o novo e o velho, que se tornam visíveis através dos tipos de atividade, do tipo de construção, da extensão e largura das ruas, estilo e arquitetura, densidade de ocupação, tipo de veículos, tipo de necessidades, usos etc. (CARLOS, 2008). À vista disso, a morfologia urbana se caracteriza como importante elemento de análise para identificação das permanências e das alterações de determinado espaço.

## **2.2 A MORFOLOGIA URBANA**

Na compreensão das formas da cidade como a materialização das práticas realizadas pela sociedade, reconhecemos que a Avenida Hilton Souto Maior se insere como elemento morfológico no espaço intraurbano de João Pessoa. Desse modo, o estudo da morfologia urbana permite identificar as transformações e permanências do espaço e a entender a forma como as cidades têm sido construídas e evoluídas. É possível também visualizar a rica diversidade das paisagens urbanas, visto que estas refletem a evolução histórica da sociedade sobre o espaço e, com isso, as funções econômicas e o bem-estar da população.

De acordo com o geógrafo francês Marcel Roncayolo (1996), a morfologia urbana é constituída pelas vias, pelo construído e pelo parcelado. Na geografia seu estudo teve início no começo do século XX, porém outras disciplinas também dirigiram suas atenções para este tema, como por exemplo: a sociologia, a economia, a história, a história da arte e a arquitetura. Como consequência, foram atribuídos na análise da morfologia urbana novos enfoques e abordagens, cujos objetivos podem ser descritivos e explicativos (CAPEL, 2002).

Para Capel (2002), a cidade é a forma mais plena da paisagem cultural sobre a Terra. Com isso, os geógrafos passaram a estudar a morfologia urbana das cidades, com enfoque especial na evolução dos planos e da fisionomia urbana como herança do passado e como

tradução morfológica das funções que a cidade possui. Seu estudo deve se estender às ruas, aos quarteirões, aos edifícios, e aos usos do solo. O autor também destaca três aspectos fundamentais da morfologia urbana nos estudos geográficos: o plano, os edifícios e os processos de uso do solo. É importante acrescentar que esses aspectos estão inter-relacionados, agindo sobre o espaço de maneiras distintas uns dos outros.

Primeiramente, o plano é formado pela trama viária e sua agrupação em planos gerais da cidade, ou seja, os quarteirões, os lotes e as plantas dos edifícios. Seu estudo deve conduzir a compreensão da estrutura e ao reconhecimento das formas que revelam o processo de crescimento das cidades. Além disso, o exame do plano por meio da observação de fotografias aéreas proporciona a distinção de áreas com características morfológicas diferentes, evidenciando as etapas históricas da evolução e da condição social dos habitantes que nelas residem (CAPEL, 2002).

Inserido no interior dos lotes, os edifícios detém uma grande diversidade de estruturas e de usos, como: o uso residencial, o uso industrial, o uso comercial e o uso de lazer. Logo, os edifícios podem se adaptar a diferentes formatos e dimensões no espaço urbano (CAPEL, 2002). Vale também ressaltar a variedade de fachadas impressas nos edifícios<sup>3</sup>.

Paula Martins (2014) explica que:

“O edifício é o elemento mínimo que constitui e organiza os diferentes espaços com forma própria – como praças e ruas. Ele se caracteriza pela sua interdependência com a forma urbana. Sua planta – ou disposição no lote - compreende também um elemento do plano, visto que a sua implantação possibilita o estudo dos cheios e vazios, a partir da definição dos espaços ocupados e livres do lote, como o logradouro.” (MARTINS, 2014, p. 107).

A análise do solo urbano está diretamente ligada aos seus usos, e os processos a eles relacionados remetem a diversos seguimentos do tecido urbano. Dentre eles, destacam-se o processo de urbanização, o parcelamento e os vários aspectos da vida humana (social, cultural, político, econômico etc.) (CAPEL, 2014).

Capel (2002) ainda esclarece que o estudo do parcelado é um trabalho de geógrafo e historiador, que demanda uma investigação histórica, a partir de mapas antigos e documentos fiscais e cadastrais. De acordo com o autor, o parcelado remete a estrutura da propriedade e, portanto, é essencial para o entendimento dos usos do solo. Isto posto, o uso do solo previsto

---

<sup>3</sup> A fachada determina a relação da edificação com o espaço urbano, sendo assim, um marco de transição entre o meio exterior (coletivo) e o meio interior (privado). (MARTINS, 2014).

determina a divisão efetuada no parcelamento, cujas modificações se dão em função das necessidades impostas pelas exigências sociais, econômicas e de produção.

Destarte, o processo do parcelamento geralmente ocorre circundando alguma via de comunicação – um antigo caminho agrícola, uma rota de gado, uma rodovia local etc. A partir dessa estrutura viária se desenha um traçado que divide o solo em ruas e quarteirões. A implantação das ruas define a organização dos quarteirões, dos lotes e dos edifícios num determinado território, enquanto os quarteirões correspondem à distribuição da terra pelos seus proprietários, estando delimitados pelo cruzamento de três ou mais vias, podendo apresentar diversos formatos e dimensões. Além disso, o parcelamento às vezes requer a realização de determinadas obras, como a terraplanagem dos terrenos, na qual facilita a circulação e a edificação (CAPEL, 2002).

Ainda acerca do parcelamento de terras, Martins (2014) acrescenta que:

“Os lotes são unidades do solo urbano, elementos básicos de construção da cidade. São porções cadastrais que constituem a base da edificação. Tais elementos possuem uma relação de dependência visto que seus tamanhos e formatos influenciam nas plantas das edificações, assim como estas influenciam na definição dos espaços livres e ocupados dos lotes.” (MARTINS, 2014, p. 76).

Outro importante componente da morfologia na organização e na definição de espaços são as áreas verdes (canteiros, jardins, parques etc.). Segundo Martins (2014), elas constituem e desempenham funções climáticas, ornamentais, de passeios etc. Logo, as áreas verdes no espaço urbano das cidades influenciam no controle do clima, na qualidade do espaço e na sua aparência.

Deste modo, a morfologia urbana que abrange o espaço construído, reflete a organização econômica social, as estruturas políticas, e os objetivos dos grupos sociais dominantes (CAPEL, 2002). Dessa forma, os agentes urbanos são os principais responsáveis pela morfologia dos espaços concretos da cidade, atuando em diferentes escalas.

### **2.2.1 A rua e a avenida**

As ruas e as avenidas são partes fundamentais da cidade e de sua morfologia. Portanto, partimos do princípio da rua como um elemento básico da vida urbana. As articulações das cidades se dão conforme suas ruas, tendo com isso um importante papel na comunicação ou



no isolamento dos espaços. É mediante a rua que nasce o bairro e/ou que se forma uma urbe (JUNIOR, 2013).

Capel (2002) coloca a rua essencialmente como um espaço de comunicação e de trânsito, um espaço que permite acesso aos edifícios e aos demais componentes da cidade. De acordo com Marshall Berman na obra “Tudo que é Sólido Desmancha no Ar” (1986), “[...] a vida na rua adquire um peso especial, porque a rua é o único meio onde a livre comunicação pode ocorrer.” (BERMAN, 1986, p. 218).

A rua é o lugar de coexistência de pessoas, de vivências e memórias, assim como o lugar de ostentação, de sociabilidade, de difusão de notícias e de modas. Além disso, as ruas dinamizam os processos econômicos das cidades, de modo que sobre os espaços rurais, a expansão urbana converte caminhos rurais em vias urbanas e conduz a edificação sobre a disposição das parcelas e das fazendas (CAPEL, 2002).

Outrossim, numa cidade podem existir diversos tipos de ruas e nelas diversos tipos de atividades. Por isso, uma mesma rua pode servir a funções diferentes em distintos momentos (SANTOS, 1994). Atualmente, as ruas são voltadas quase que exclusivamente para a circulação dos automóveis, muitas vezes, em detrimento dos demais meios de deslocamento.

Contudo, dentro do aspecto morfológico urbano, existem diferenças entre a rua e a avenida. A primeira pode possuir até dois rolamentos, enquanto a segunda pode ter até oito rolamentos. Nesse sentido, as avenidas são ruas mais largas, concentrando maior fluxo de pessoas, veículos e mercadorias, sendo importantes vias de ligação para outras ruas. Também é característico das avenidas possuírem canteiros arborizados para separar essas vias.

### 3 A CIDADE DE JOÃO PESSOA E SUA URBANIZAÇÃO

Como materialização do trabalho social, a cidade é o meio em que se estabelecem diversas relações sociais. Lefebvre (2011, p. 12) afirma que as cidades “são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos)”. A cidade, então, concentra grupos e indivíduos que exercem diversas atividades, situando as melhores condições (quantitativas e qualitativas) para a reprodução do capital. Com isso, o solo urbano – fundamentado na propriedade privada da terra – passa a ser disputado para vários usos.

Parte-se que o valor da cidade é construído socialmente por todas as classes da sociedade. No entanto, sua apropriação acontece de maneira desigual, visto que apenas uma parte da população possui acesso aos equipamentos urbanos, aos serviços urbanos e à infraestrutura, enquanto, por outro lado, a população mais pobre é desprovida desses componentes. Diante disso, é estabelecida no espaço urbano uma negação do direito à cidade, no qual o uso de determinados espaços se dá conforme a renda mensal familiar. Tal negação é condição e expressão das desigualdades socioespaciais (MAIA *et al.*, 2013). E assim como a maioria das cidades brasileiras, o espaço urbano de João Pessoa revela muitos desses processos.

No livro “ABC do Desenvolvimento Urbano” (2005), Marcelo Lopes de Souza expõe que a cidade é um objeto complexo, que torna sua definição muito difícil. No entanto, o autor caracteriza a cidade como um local de interação entre pessoas, com trocas de ideias, interesses e valores. Ademais, Pierre George em sua obra “Os Métodos da Geografia” (1972), discorre que a cidade vai sendo feita e desfeita continuamente, tanto em escala de bairros como em escala de parcelas edificadas, o que nos proporcionam a visão de tão curiosos panoramas heterogêneos.

A longa história da cidade está profundamente ligada ao processo de desenvolvimento da civilização, sendo desta forma, o resultado de uma contínua construção e reconstrução. Nas cidades podemos observar rápidas mudanças na organização social, nos agentes que constroem e atuam sobre elas, nas técnicas construtivas, no uso dos equipamentos urbanos, na utilização do espaço público, no papel das ruas, nas possibilidades de circulação dos automóveis, na extensão da urbanização e nas relações cidade-campo (CAPEL, 2002).

Santos (1994) acrescenta que:

“As cidades puderam formar-se graças a um determinado avanço das técnicas de produção agrícola, o qual propiciou a formação de um excedente de produtos alimentares. Com a existência deste excedente, algumas pessoas puderam dedicar-se a outras atividades, sendo a cidade, predominantemente, lugar de atividades não-agrícolas.” (SANTOS, 1994, p. 52).

A cidade como produto do trabalho humano, abarca além de elementos materiais, sendo também composta por funções, símbolos, movimento, imagens, formas, conteúdos, espaço e tempo (MARTINS, 2014). Dessa maneira, Carlos (2008) considera que:

“Portanto, a cidade é antes de mais nada trabalho objetivado, materializado, que aparece através da relação entre o ‘construído’ (casas, ruas, avenidas, estradas, edificações, praças) e o ‘não construído’ (o natural) de um lado, e do movimento, de outro, tanto no que se refere ao deslocamento de homens e mercadorias quanto (ao que diz respeito) às marcas que representam momentos históricos diferentes produzido na articulação entre o novo e o velho.” (CARLOS, 2008, p. 56).

É através das cidades que se contrasta a zona urbana da zona rural. A primeira, diferentemente da segunda, é um ambiente de muita variedade no que diz respeito às atividades econômicas. Logo, a oferta de bens e serviços que não são predominantemente agrícolas, como os produtos industriais e manufaturados, possui uma gama muito maior nas zonas urbanas (SOUZA, 2005). A cidade, então, tende a impulsionar o desenvolvimento e o aperfeiçoamento das técnicas.

### **3.1 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM JOÃO PESSOA**

A partir do processo de colonização português, João Pessoa foi fundada em cinco de agosto de 1585 nas proximidades do Rio Sanhauá<sup>4</sup>. Diferentemente de outras cidades brasileiras da época que inicialmente surgiram como vilas, João Pessoa já nasceu sob o título de cidade com o nome de “Cidade Real de Nossa Senhora das Neves”<sup>5</sup>. Concebida para

<sup>4</sup> O Rio Sanhauá é um afluente do Rio Paraíba, sendo este um dos mais importantes do Estado da Paraíba devido sua extensão e relevância econômica.

<sup>5</sup> Posteriormente, a capital da Paraíba foi chamada de “Filipéia de Nossa Senhora das Neves”, em homenagem ao rei Filipe, da Espanha, que naquele período também governava Portugal e, conseqüentemente, suas colônias. Com a invasão dos holandeses no Nordeste brasileiro, a Paraíba foi conquistada em 1634, passando a ser denominada de “Frederikstad” (ou “Frederica”), em homenagem ao príncipe de Orange Frederico. Com a expulsão dos holandeses em 1654, a cidade passou a ser denominada de “Cidade da Parahyba” até setembro de 1930, quando passou a se chamar João Pessoa, em homenagem ao então presidente do Estado que fora assassinado. (JUNIOR, 2013; LAVIERI e LAVIERI, 1999; SANTOS, 2013).

desempenhar funções administrativas e comerciais, sua área era dividida entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta<sup>6</sup> (LAVIERI e LAVIERI, 1999; MAIA, 1994).

Todavia, a urbanização em João Pessoa teve início de fato no final do século XIX. Com pouca expressividade até então, foi apenas a partir de meados do século XX que a cidade começou a se expandir efetivamente para fora de seu sítio original em direção as regiões mais próximas ao mar. Essas novas áreas atraíram a população de renda mais alta, gerando uma maior valorização do solo nos bairros localizados a beira mar (RAFAEL *et al.*, 2009).

Barbosa (2005) relata que:

“Até por volta da década de 1960, a cidade de João Pessoa ainda era constituída por seu núcleo original, formando uma estrutura compacta em torno do seu sítio inicial, o qual compõe atualmente o Centro Histórico, e por bairros tradicionais que se formaram nas primeiras décadas do século XX, a exemplo de Tambiá, Jaguaribe e Trincheiras.” (BARBOSA, 2005, p. 31).

É muito comum que a centralidade (o centro) das cidades esteja localizada nos seus centros históricos, visto que esses são os locais de fundação e desenvolvimento inicial das cidades (SOUZA, 2005). Entretanto, por diversos fatores muitas cidades passam em um determinado momento por um processo de descentralização e, com isso, ocorre a formação de novas centralidades. Estas, por sua vez, são caracterizadas por elementos, como: localização, acessibilidade, infraestrutura, concentração de atividades terciárias, aglomeração populacional (MARTINS, 2014).

Para Souza (2005) o surgimento de subcentros ocorre quando o centro tradicional da cidade não consegue mais suprir as demandas da população, podendo ocasionar um processo de desvalorização. No caso da cidade de João Pessoa, o seu processo de descentralização se deu à medida que o tecido urbano se expandiu em direção às áreas litorâneas.

Durante os primeiros séculos a urbanização de João Pessoa foi lenta, de modo que sua economia estava voltada para a monocultura de cana-de-açúcar e para os engenhos, cuja produção de produtos se efetuava no interior do Estado. Com o passar dos anos, o modo de vida colonial estabelecido nos primeiros séculos pela coroa portuguesa, foi sendo substituído por uma nova forma de viver e um novo modelo de cidade foi se instaurando (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

---

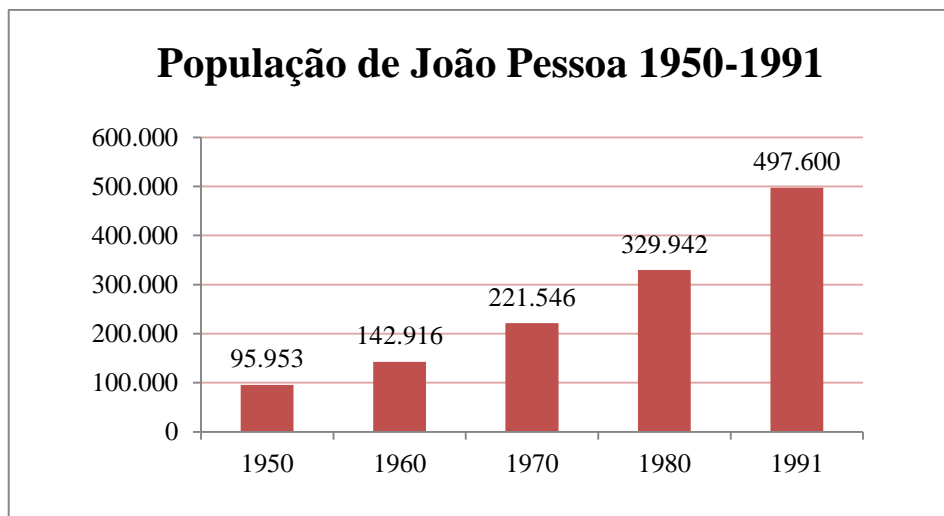
<sup>6</sup> A Cidade Baixa correspondia por concentrar as atividades comerciais e portuárias, localizando-se num pequeno trecho da várzea direita do Rio Sanhauá. A Cidade Alta, por sua vez, exercia as funções administrativas, residenciais e religiosas, estendendo-se por sobre o Baixo Planalto Costeiro e estando delimitado pelas imediações do que hoje é o Parque da Lagoa (ARAÚJO, 2006).

Acerca disso, Junior (2013) aponta que:

“Os principais incentivos para a urbanização se deram com o progresso da atividade algodoeira e o fim da escravidão. Aos poucos os senhores de engenhos foram se tornando usineiros e as famílias destes passaram a habitar as cidades vivendo nas residências que antes eram temporárias. [...] Com esta mudança do engenho para usina e com a vinda dessas famílias para a capital, surgiu à necessidade de melhorias.” (JUNIOR, 2013, p. 14).

O crescimento mais expressivo da cidade ocorreu em meados do século XX, quando foram realizadas obras de infraestrutura e abertas ruas e avenidas de expansão da malha urbana, configurando em João Pessoa um processo de periferação e atraindo um grande contingente populacional vindo do interior da Paraíba (LAVIERI e LAVIERI, 1999). Como resultado do conjunto dessas ações, podemos verificar por meio dos dados dos censos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) distribuídos no Gráfico 1, o crescimento da população de João Pessoa nas décadas seguintes a esse período.

GRÁFICO 1 – POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA ENTRE 1950 E 1991



Fonte: MAIA, 1994. Organização: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Nas décadas de 1940 e 1950, a expansão da cidade ocorreu, principalmente, nas direções leste com a abertura da Avenida Epitácio Pessoa<sup>7</sup> – que liga o centro à orla – e sudeste com o prolongamento da Avenida Pedro II. A instalação destas vias favoreceu a ocupação dos bairros que se localizam próximos de seus traçados, originando a criação de vazios urbanos (LAVIERI e LAVIERI, 1999; MAIA, 1994).

<sup>7</sup> Embora a abertura da Avenida Epitácio Pessoa tenha ocorrido em 1933, sua pavimentação somente foi realizada em 1954, permitindo a instalação de bondes e marinetes e a circulação dos ônibus que, por sua vez, facilitaram os deslocamentos da população em direção à praia (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

Na obra “A Questão Urbana na Paraíba”, Lavieri e Lavieri (1999) evidenciam que:

“A partir de 1963 começaram a ser operadas intervenções públicas de órgãos federais em João Pessoa, marcando um momento importante de reestruturação urbana da cidade. Fruto de uma política mais ampla de ‘Integração Nacional’, em particular a conformação de um sistema rodoviário que facilitasse a articulação de todas as localidades do país a um mercado nacional, foi implantado o anel viário da cidade.” (LAVIERI e LAVIERI, 1999, p. 42).

Na década de 1960 foi construído o campus da Universidade Federal da Paraíba e criado o Distrito Industrial<sup>8</sup>, intensificando a expansão da malha urbana para sudeste e sul. Com a implementação do Distrito Industrial, o setor secundário adquire mais relevância na cidade de João Pessoa (LAVIERI e LAVIERI, 1999; MAIA, 1994).

Nesse período houve a formação de vários bairros na cidade a partir das construções dos conjuntos habitacionais<sup>9</sup>, através do Banco Nacional de Habitação (BNH) com financiamento do Sistema Financeiro de Habitação (SFH)<sup>10</sup>. A “cidade dos conjuntos habitacionais”, como destaca Maia (2000), iniciou-se com a construção do Conjunto Habitacional Castelo Branco em 1969, localizado próximo ao campus da UFPB. No entanto, foi a partir da década de 1970 que os conjuntos habitacionais foram construídos de maneira mais intensa, a exemplo dos conjuntos: Conjunto Costa e Silva (1971), Conjunto Ernani Sátiro (1977), Conjunto José Américo (1978), Conjunto Ernesto Geisel (1978), Conjunto dos Bancários (1980), Conjunto Cristo Redentor (1981), Conjunto Mangabeira (1983), Conjunto Bairro das Indústrias e Conjunto Valentina de Figueiredo (1985) (MAIA, 2000). A Figura 1 abaixo apresenta a disposição da implantação dos conjuntos habitacionais na cidade de João Pessoa entre os anos de 1968 a 1983.

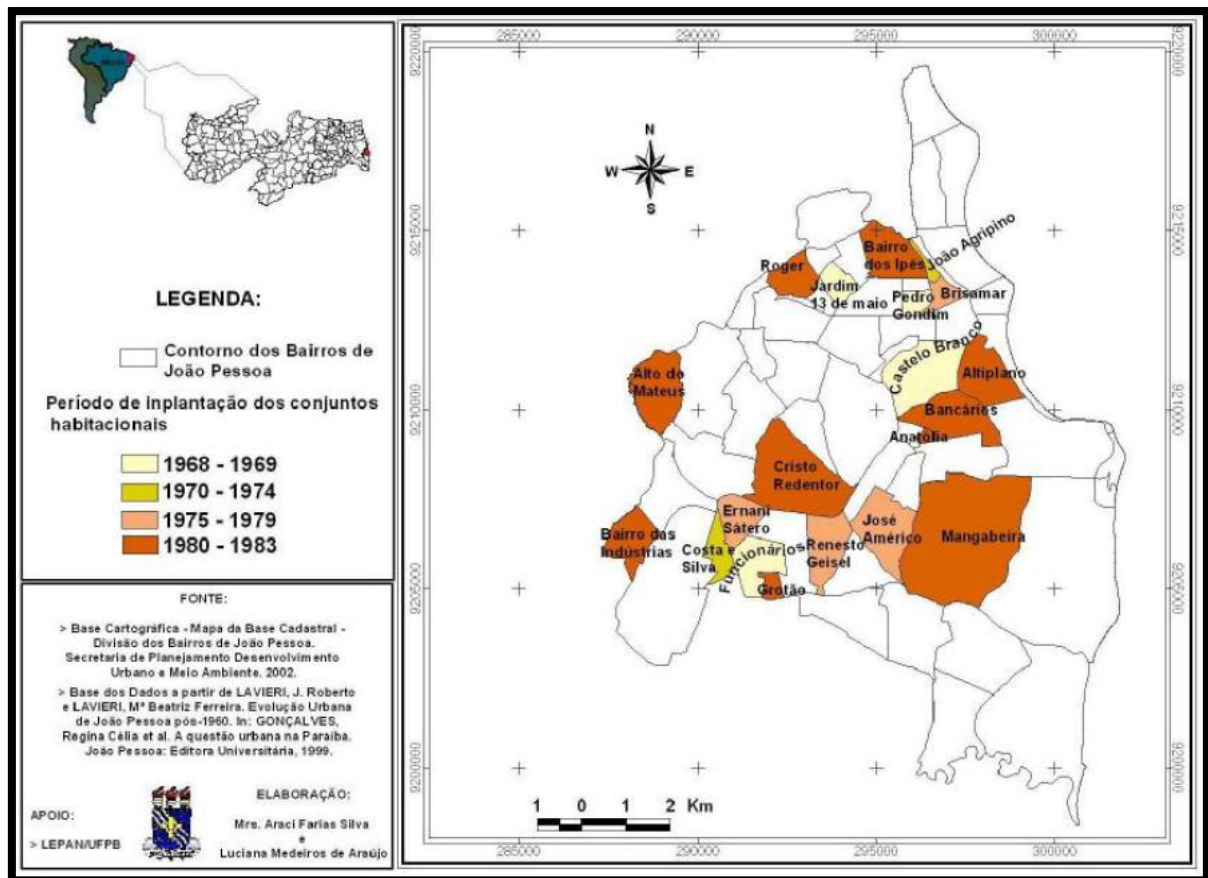
---

<sup>8</sup> O Distrito Industrial surgiu a partir da estratégia de investimento em infraestrutura e incentivos fiscais oriundos da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

<sup>9</sup> Conferindo uma nova realidade para a cidade, esses conjuntos se incorporaram ao tecido urbano onde anteriormente existiam antigas fazendas e sítios.

<sup>10</sup> Em 1964, o regime militar assumiu o poder governamental do Brasil. Dentre tantas medidas, foi criado o SFH com o propósito de operar grandes intervenções urbanas (habitação, infraestrutura e equipamentos urbanos) no território nacional. O BNH – também criado em 1964 - tinha como função orientar, disciplinar e controlar o SFH, promovendo a construção e a aquisição de casas próprias direcionadas para a população de menor renda. Com o BNH extinto em 1986, a Caixa Econômica Federal assumiu o gerenciamento da política urbana de habitação. (ARAÚJO, 2006; BARBOSA, 2005; LAVIERI e LAVIERI, 1999).

FIGURA 2 – MAPA DE IMPLANTAÇÃO DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS NA CIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE 1968 E 1983.



Fonte: ARAÚJO (2006).

Segundo Lavieri e Lavieri (1999):

“Em João Pessoa os conjuntos habitacionais passaram a se constituir num elemento chave para a reordenação de sua estrutura urbana, ocupando a linha de frente e funcionando como vetor de direcionamento do crescimento da cidade em direção a sudeste.” (LAVIERI e LAVIERI, 1999, p. 43).

Entre 1968 e 1983, foram construídos em João Pessoa mais de trinta conjuntos habitacionais financiados pelo Sistema Financeiro Nacional (SFN) e o BNH, com um total de mais de dezoito mil unidades domiciliares<sup>11</sup>. A implantação desses conjuntos populares no país também tinha o intuito de tentar suavizar o avivamento dos conflitos sociais aguçados por movimentos populares relacionados à questão da moradia (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

<sup>11</sup> “Na Paraíba, essa política foi intensificada pós-1968, com grande participação das esferas do poder público em parceiras com órgãos-gestores, como o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), a Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP), o Instituto de Pensões e Aposentadoria dos Servidores do Estado (IPASE) e o Instituto de Previdência do Estado da Paraíba (IPEP).” (ARAÚJO, 2006, p. 68-69).

Araújo (2006) ainda explana que:

“Nesse contexto, ante a grande demanda por moradia e as condições socioeconômicas da classe trabalhadora, impossibilitada de adquirir sua casa no mesmo espaço daqueles que podem pagar ‘pelo lugar’ que desejam morar, o Estado, juntamente com o setor imobiliário, por via de ações planejadas, promove uma oferta de moradia e terrenos baratos nas áreas mais periféricas da cidade. Daí, então, afirmarmos que o processo de periferização de João Pessoa e de outras cidades brasileiras também está atrelado a políticas de implantação dos conjuntos habitacionais, destinados à provisão da casa própria para esse segmento da sociedade.” (ARAÚJO, 2006, p. 74).

Vale ressaltar que a rápida aceleração da urbanização no município de João Pessoa dificultou o planejamento por parte dos gestores urbanos e, como consequência, algumas áreas inadequadas foram ocupadas indevidamente pela população (RAFAEL *et al.*, 2009). O que leva Barbosa (2005) afirmar que a construção desses vários conjuntos habitacionais populares<sup>12</sup> causou um enorme rebatimento espacial em termos de expansão da cidade de João Pessoa.

Além disso, os conjuntos habitacionais “apresentavam péssima qualidade construtiva, baixo nível de infra-estrutura básica, precariedade de transporte coletivo, insuficiência de vias pavimentadas e de saneamento e abastecimento de água.” (ARAÚJO, 2006, p. 76). Tal conjuntura exigiu investimentos em infraestrutura por parte do poder público nessas regiões da cidade.

Nesse contexto, De Souza Neto Segundo *et al.* (2014) revela que:

“Em pouco tempo, foi percebida a sobrecarga que esse modelo causava nos custos urbanos, não só por sua onerosa implantação, dada a distância dos assentamentos, como também por sua manutenção, importante aspecto para o bom funcionamento e eficiência dessas redes infraestruturais.” (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014, p. 144).

Contudo, com a chegada de uma grande população provinda das áreas rurais e com a instalação dos equipamentos urbanos e das unidades habitacionais, a urbanização de João Pessoa reflete com a expressão de Maia (1994) ao dizer que “a cidade vai engolindo o campo”. Entretanto, mesmo com um processo de urbanização intenso nas últimas décadas, ainda é possível encontrar traços rurais remanescentes no território da cidade, inclusive nos bairros que permeiam a Avenida Hilton Souto Maior.

---

<sup>12</sup> Habitações populares são edificações construídas em áreas periféricas, comumente destinadas às famílias que migraram do interior ou que viviam em favelas, vilas, loteamentos irregulares. Com isso, verifica-se um deslocamento das massas de baixa renda para locais consideravelmente afastados, carentes em infraestrutura e em equipamentos urbanos (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014).



### 3.1.1 A EXPANSÃO URBANA NA ZONA SUL DE JOÃO PESSOA

No Brasil, o fluxo campo-cidade intensificou a urbanização das médias e grandes cidades, expandindo cada vez mais suas malhas urbanas sobre os espaços rurais (ARAÚJO, 2006). Em João Pessoa esse processo não foi diferente, no qual houve um crescimento espraiado com a ocupação de áreas periféricas, por conta da política de implantação de conjuntos habitacionais e da chegada de migrantes provenientes do interior do Estado da Paraíba.

Como já dissemos, o processo de urbanização tardio e lento se deu muito por conta da dinâmica socioeconômica estar centrada no campo. Porém, com o processo de urbanização bastante intensificado na segunda metade do século XX, constata-se que a abertura das avenidas Epitácio Pessoa e Cruz das Armas e as implantações do Campus da Universidade Federal da Paraíba, do Distrito Industrial e dos conjuntos habitacionais implementados pelas políticas de habitação do Governo Federal, foram elementos propulsores para a expansão da cidade nas direções sul e sudeste, atraindo com isso a população de renda mais baixa.

Enquanto a população de maior poder aquisitivo se dirigiu para ocupar as áreas próximas à orla marítima na Zona Norte de João Pessoa, a população de baixa e média renda fora destinada a ocupar as novas construções dos conjuntos habitacionais populares na Zona Sul da cidade<sup>13</sup>. Acerca disso, Martins (2014) discorre que:

“Nas duas últimas décadas do século XX, deu-se a continuidade do processo de expansão da malha urbana de João Pessoa, bem como do crescimento demográfico: a população de baixa renda foi direcionada para a zona sul da cidade, com o incentivo de políticas habitacionais e da valorização do solo urbano na zona norte e leste adquirida com o caminhar das classes de alta e média renda em direção à orla marítima.” (MARTINS, 2014, p. 62).

Conforme Carlos (2008), a população mais pobre procura as áreas mais distantes do centro, pois os terrenos são mais baratos devido à ausência de infraestrutura. No entanto, juntamente com a concentração populacional resultante da expansão urbana, surge também uma maior demanda por serviços, como: abastecimento de água, saneamento básico,

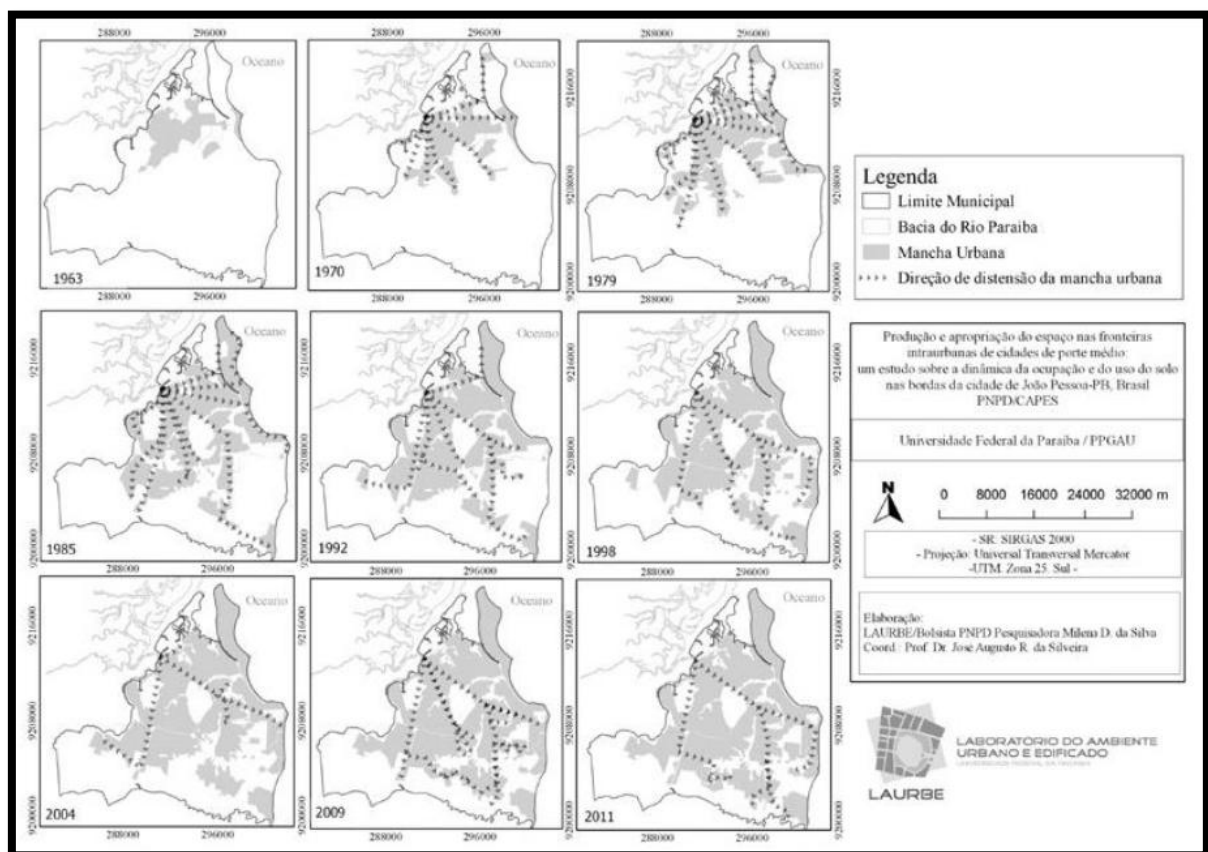
---

<sup>13</sup> Dentre os 65 bairros do município de João Pessoa, a Zona Sul da cidade é constituída pelos seguintes bairros: Água Fria, Anatólia, Bairro das Indústrias, Bancários, Barra de Gramame, Castelo Branco, Cidade dos Colibris, Cidade Verde, Colinas do Sul, Costa do Sol, Costa e Silva, Cuiá, Ernâni Sátiro, Ernesto Geisel, Esplanada, Funcionários, Gramame, Grotão, João Paulo II, José Américo, Jardim Cidade Universitária, Jardim São Paulo, Mangabeira, Mumbaba, Mussurê, Muçumago, Paratibe, Planalto da Boa Esperança e Valentina Figueiredo.

pavimentação etc. (RAFAEL *et al.*, 2009). Logo, ressalta-se a importância do poder público em sanar essas carências.

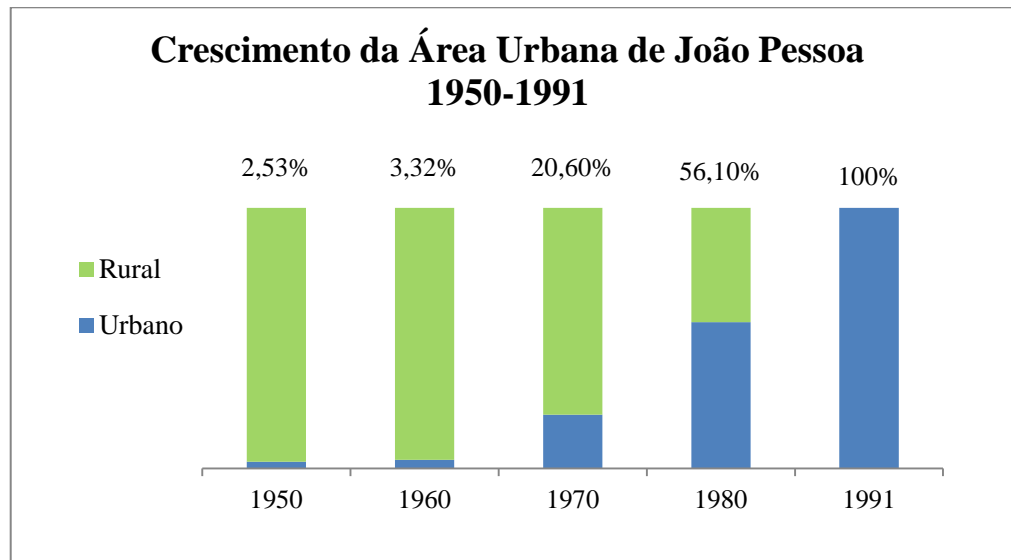
Consequência do incentivo e da legitimidade da legislação urbana da cidade a partir do seu Plano Diretor, juntamente com a construção dos conjuntos habitacionais e do processo de especulação imobiliária para a implantação de loteamentos privados, a urbanização de João Pessoa se expandiu descomedidamente (BARBOSA, 2005). Esse processo de expansão das cidades – cuja estrutura física é irradiada para todos os lados – é denominado de *urban sprawl* ou espraiamento urbano (PASSOS *et al.*, 2012). Diante disso, a Figura 2 e o Gráfico 2 mostram como se deu o processo de espraiamento na macha urbana de João Pessoa entre os anos de 1963 a 2011.

FIGURA 3 – MAPA DAS DIREÇÕES DE CRESCIMENTO DA MANCHA URBANA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE 1963- 2011.



Fonte: PEREIRA (2016).

GRÁFICO 2 – CRESCIMENTO DA ÁREA URBANA DE JOÃO PESSOA ENTRE 1950 E 1991.



Fonte: MAIA, 1994 (FIPLAN, 1983). Organização: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Para Passos *et al.* (2012):

“O espraiamento urbano corresponde ao crescimento exagerado da cidade a partir dos eixos principais de acesso e de práticas, com a produção de subúrbios, condomínios horizontais de luxo localizados nas franjas ou bordas urbanas distantes do centro principal e da mancha consolidada da cidade.” (PASSOS *et al.*, 2012, p. 48).

Tal processo gera, muitas vezes, danos ao meio ambiente natural nas áreas periurbanas das cidades, através do avanço da urbanização sobre os espaços rurais. Junto ao espraiamento urbano, verifica-se comumente a desvalorização e deterioração do centro original das cidades, a formação de vazios urbanos e o aumento da ação especulativa nas novas áreas urbanas adensáveis (PASSOS *et al.*, 2012). Barbosa (2005) também expõe que:

“Nesse sentido, ao incentivar a criação de imensos terrenos vazios entre conjuntos habitacionais, o Estado promove o espraiamento exagerado da cidade e, dessa forma, também acaba estimulando as práticas especulativas no mercado de terras, com o conseqüente aumento dos preços, empurrando os pobres para as periferias.” (BARBOSA, 2005, p. 39).

Em João Pessoa a intensificação do espraiamento urbano na segunda metade do século XX, ocorreu a partir do centro principal e se distanciando principalmente nas direções sudeste e leste. “Na zona sudeste, a ocupação ocorre predominantemente de forma horizontal e se distancia cada vez mais do centro da cidade. Já na zona leste, em virtude do limite imposto pelo oceano, ocorre um adensamento caracterizado pela verticalização das habitações.” (PASSOS *et al.*, 2012, p. 55).

Contudo, verifica-se que o processo de periferização ocorrido na cidade de João Pessoa é resultado de uma rápida urbanização sobre o espaço rural, a partir de um grande contingente populacional migrante oriundo do interior do Estado da Paraíba e das políticas de habitação promovidas pelo Governo Federal. Apesar disso, João Pessoa ainda guarda muitos resíduos históricos de séculos atrás no seu espaço atual que, por sua vez, testemunham os diferentes momentos da sua formação.

## **4 EVOLUÇÃO DA PAISAGEM NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR**

Importante corredor viário nas partes sul e sudeste da cidade de João Pessoa com aproximadamente 7,5 km de extensão, a Avenida Hilton Souto Maior através dos processos de periferização e espraiamento urbano impressos na Zona Sul da cidade, foi apresentando diferentes características na sua paisagem ao longo de seu trajeto.

Devido às dificuldades encontradas por meio dos órgãos públicos em fornecer dados referentes ao passado histórico da avenida, nos baseamos na observação de antigas plantas e fotografias aéreas fornecidas pela Prefeitura Municipal de João Pessoa e por imagens de satélites geradas no *software Google Earth*. Com essas representações visuais que abarcam nosso objeto de estudo e com os relatos de antigos moradores e comerciantes dos bairros localizados nas adjacências da Av. Hilton S. Maior, foi possível explanarmos sobre a evolução e o crescimento da avenida ao longo dos anos.

### **4.1 A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1978 E 1989**

#### **4.1.1 Trecho 1**

A abertura da Avenida Hilton Souto Maior ocorreu inicialmente onde hoje se localiza os bairros de Água Fria e José Américo (Figura 4). Sua implantação, ainda como via de terra, foi resultante da construção do Conjunto José Américo em 1978, um dos primeiros conjuntos habitacionais criado pelo poder público na Zona Sul de João Pessoa. De acordo com relatos de antigos moradores, o Conjunto José Américo teve seus primeiros equipamentos urbanos instalados na medida em que foram ocorrendo as ocupações das casas.

FIGURA 4 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Composto inicialmente por 874 unidades habitacionais, o Conjunto José Américo ocupou uma área que anteriormente correspondia a plantações agrícolas e algumas fazendas. Em 1974 o uso do solo da região nos loteamentos de José Américo e Água Fria era constituído por 65% de áreas verdes – com presença significativa de Mata Atlântica –, 18% de plantações, 17 % de áreas desocupadas e 0% de área urbana (SOUZA e SILVA, 2011).

“Observa-se que em 1974 não havia ocupação habitacional nos dois bairros. Toda a área era preenchida por áreas de mata, plantações e poucas áreas não ocupadas. As áreas com plantações eram constituídas em parte por fazendas existentes no local, e as áreas não ocupadas eram compostas por solo exposto ou desmatadas.” (SOUZA e SILVA, 2011, p. 33).

O bairro de Água Fria foi ocupado mais tardiamente que o bairro de José Américo. Assim como os bairros de Jardim Cidade Universitária, Jardim São Paulo e Bancários<sup>14</sup>, Água Fria foi originado a partir do desmembramento de um loteamento chamado Itubiara (SOUZA e SILVA, 2011). “A instalação dos primeiros equipamentos urbanos em Água Fria ocorreu em meados da década de 1980, acompanhando uma tendência de crescimento da cidade, no sentido sul-sudeste” (PIZZOL e RIBEIRO, 2005 *apud* SOUZA e SILVA, 2011, p. 30).

É importante ressaltar que a presença da BR 230 (localizada na parte superior esquerda da figura acima) teve influência direta no desenvolvimento urbano da Av. Hilton S. Maior,

<sup>14</sup> Fundado em 1978, o bairro dos Bancários foi criado mediante uma cooperativa de associados bancários e servidores da UFPB, com o financiamento do BNH e INOCOOP.

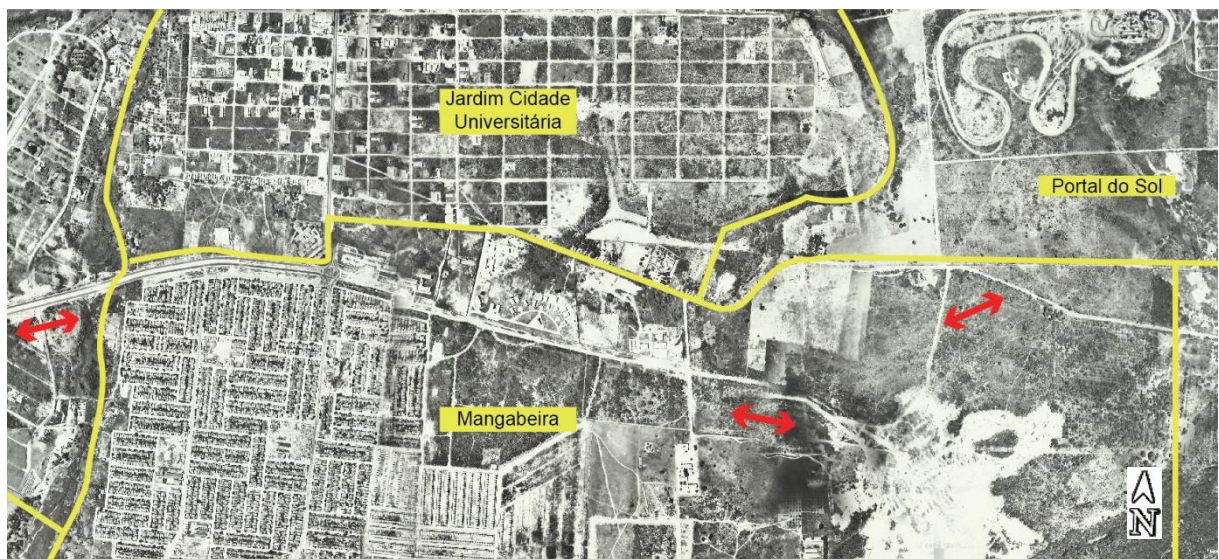


principalmente no Trecho 1 por conta da proximidade. Nomeada de Rodovia Transamazônica, essa rodovia federal inaugurada em 1972 é a terceira maior do Brasil, com 4.223 km de comprimento, cortando sete estados brasileiros no sentido leste-oeste (Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas). Em João Pessoa, a BR-230 corresponde por ser uma via arterial que perpassa a cidade no sentido norte-sul, concentrando fortes fluxos viários e grandes equipamentos urbanos.

#### 4.1.2 Trecho 2

Posteriormente, com a construção do Conjunto Mangabeira I – inaugurado em 1983 – foi realizado o prolongamento da Avenida Hilton Souto Maior até as proximidades de uma antiga estrada de terra, chamada popularmente de “Estrada da Penha”, pois dava acesso à Praia da Penha (Figura 5).

FIGURA 5 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Localizado numa topografia relativamente plana do Baixo Planalto Costeiro e coberto por uma vegetação composta por espécies da Mata Atlântica, Araújo (2006) retrata que:

“Da área territorial que compreende Mangabeira, uma parte significativa compunha a Colônia de Readaptação Agrícola, que se estendia por uma área de 1.935,20 ha, pertencente ao Governo do Estado, cujas terras foram desmembradas da Fazenda Mangabeira, antiga propriedade do Comendador Antônio dos Santos Coelho, adquiridas pelo Estado em 1934.” (ARAÚJO, 2006, p. 84).

O Conjunto Mangabeira é o maior conjunto habitacional de João Pessoa. Sua primeira etapa de construção comportava 3.238 unidades residenciais, enquanto somada com as etapas seguintes ultrapassavam a marca de 9.400 unidades (Araújo, 2006; Lavieri e Lavieri, 1999). Segundo relatos de alguns dos entrevistados, a Av. Hilton S. Maior foi pavimentada no final da década de 1980. Porém, as ruas internas dos conjuntos habitacionais recém-construídos ao longo do trajeto da avenida, caracterizavam-se ainda como vias sem pavimentação, visto que ainda estava sendo implantada a infraestrutura nessa região.

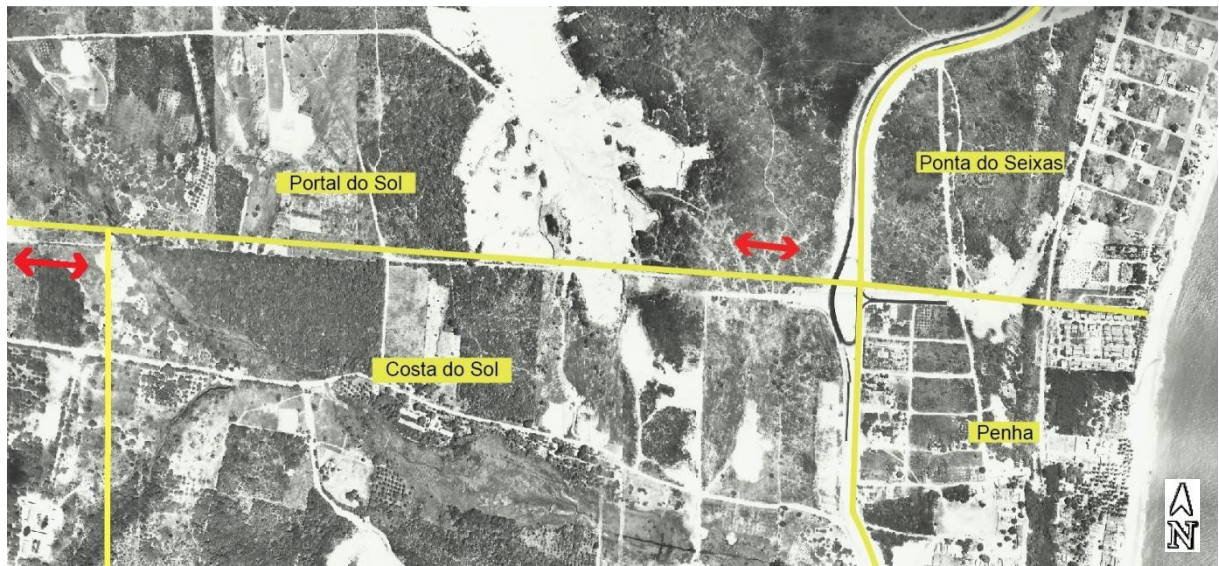
Também inaugurada oficialmente em 1983, a Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP) localizada na margem da avenida entre os bairros de Mangabeira e Jardim Cidade Universitária, é o órgão responsável pela elaboração e gestão de vários projetos urbanísticos dos grandes conjuntos habitacionais populares na Paraíba, principalmente na cidade de João Pessoa, no qual se inclui o Conjunto Mangabeira.

#### **4.1.3 Trecho 3**

Situado sobre o Tabuleiro Costeiro, o Trecho 3 da Avenida Hilton Souto Maior – ainda inexistente – que integra os atuais bairros de Costa do Sol e Portal do Sol, configurava-se até então como uma área ainda não atingida pelo processo de expansão urbana da cidade de João Pessoa (Figura 6). Este trecho se predominava completamente por áreas verdes desocupadas ou pela presença de fazendas. Portanto, percebe-se que esta região de João Pessoa se caracterizava profundamente como uma região rural e, até aquele momento, distante das transformações que vinham acontecendo em outras partes da cidade.



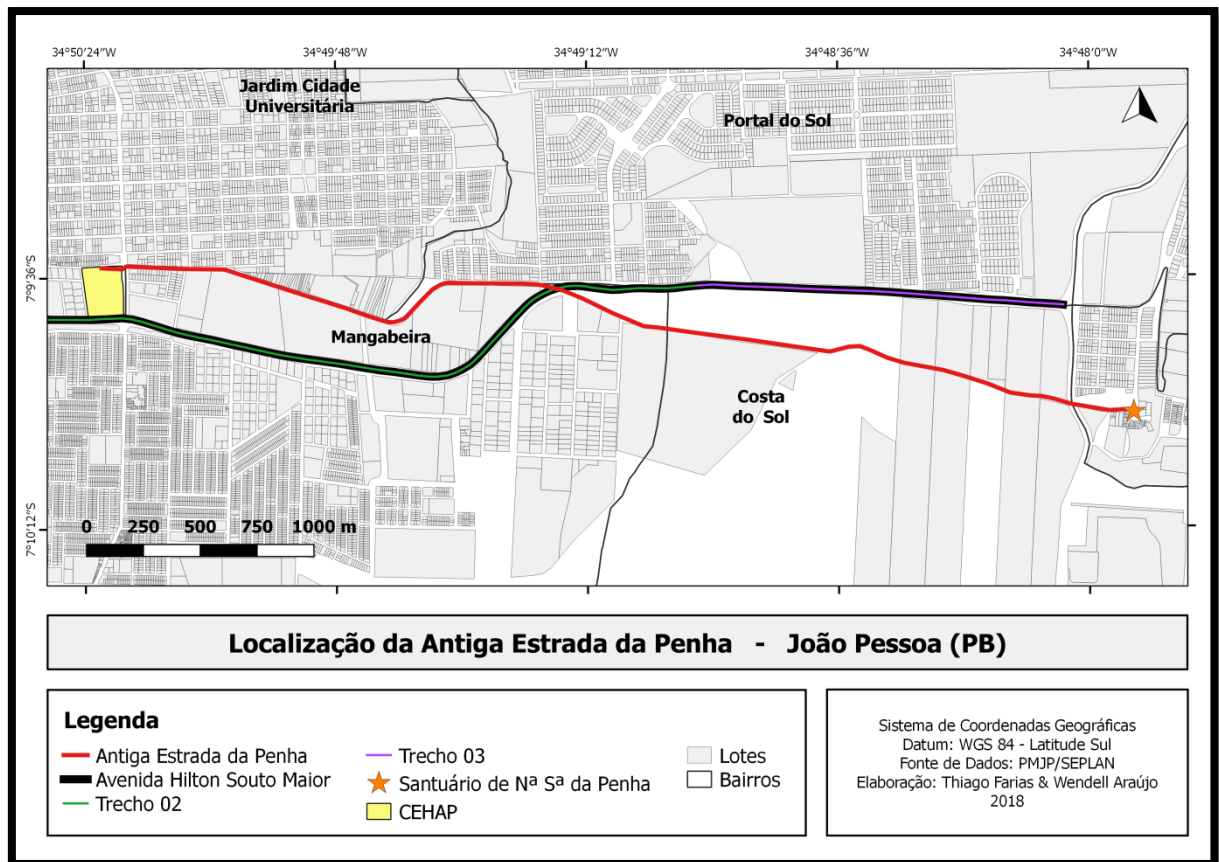
FIGURA 6 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1989 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Na década de 1990, foi realizada pela administração estadual, a construção do prolongamento da avenida em direção ao Litoral Sul de João Pessoa (Barbosa, 2005). O prolongamento ocorreu paralelamente à antiga Estrada da Penha. Atualmente essa antiga estrada de terra compõe a Avenida Santa Bárbara – localizada entre os bairros de Mangabeira e Jardim Cidade Universitária – e a Rua dos Escoteiros – que perpassa pelos bairros de Mangabeira e Costa do Sol (Figura 7).

FIGURA 7 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTRADA DA PENHA, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Elaboração: Thiago Farias e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Até meados da década de 1980, a antiga Estrada da Penha se configurava como o principal acesso às praias do Litoral Sul. Era nessa estrada onde ocorria o percurso da Romaria da Penha, um dos eventos mais tradicionais da Paraíba. Considerada a maior festa religiosa de João Pessoa, a tradição de devoção a Nossa Senhora da Penha teve início no ano de 1763, conforme informações da PMJP. No entanto, com o prolongamento da Av. Hilton S. Maior, a rota da Romaria da Penha foi alterada para transcorrer nesta via<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> De acordo com a página digital da Prefeitura Municipal de João Pessoa, a Romaria da Penha ocorre anualmente no último domingo de novembro, atraindo aproximadamente 250 mil pessoas. Os romeiros fazem uma caminhada de 14 quilômetros, iniciando na Igreja de Nossa Senhora de Lourdes, no centro da cidade, passando pela Avenida João Machado, seguindo pela Avenida Dom Pedro II até chegar à Universidade Federal da Paraíba, passando depois pela Principal dos Bancários (avenidas João Rodrigues Alves, Sérgio Guerra e Walfredo Macedo Brandão) até a Avenida Hilton Souto Maior, indo em seguida em direção ao Santuário de Nossa Senhora da Penha.

## 4.2 A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1990 E 1998

### 4.2.1 Trecho 1

Na década de 1990 os bairros de José Américo e Água Fria continuaram expandindo sua urbanização (Figura 8). A partir das informações obtidas com as exposições dos entrevistados, tem-se que nesse período os bairros passaram a comportar melhor infraestrutura, de modo que as ruas começaram a ser pavimentadas e a maioria das moradias já usufruía de saneamento básico e água encanada. A Avenida Hilton Souto Maior, por sua vez, passou a ser asfaltada nesse trecho, inicialmente nos bairros de Água Fria e José Américo, e depois no trajeto que perpassa o loteamento de Cidade dos Colibris.

FIGURA 8 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

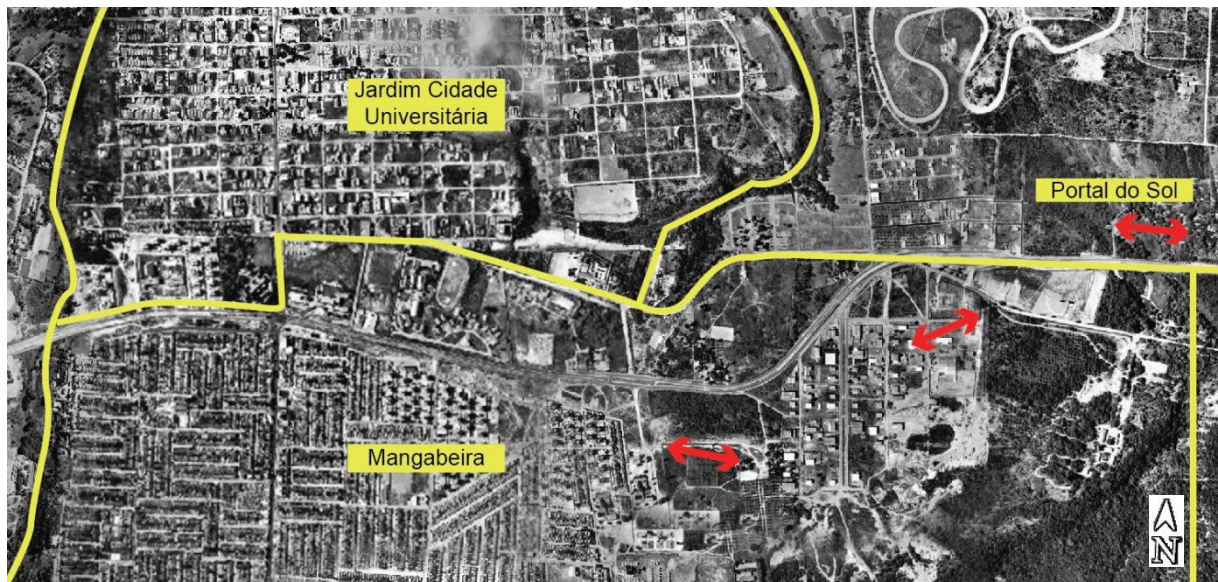
Constituído anteriormente apenas por fazendas, granjas, chácaras e vacarias, foi na década de 1990 que se iniciou a ocupação do atual bairro de Cidade dos Colibris. Segundo os relatos de antigos moradores do bairro José Américo, o surgimento das primeiras habitações no Cidade dos Colibris deu-se por meio de ocupações populares. Somente alguns anos depois o poder público assumiu a função de organizar como um conjunto habitacional.



#### 4.2.2 Trecho 2

Foi a partir da década de 1990 que Mangabeira foi se consolidando como principal núcleo na Zona Sul de João Pessoa. Embora outros bairros como José Américo e Jardim Cidade Universitária também tenham crescido sua urbanização, em Mangabeira esse processo se realizou mais intensamente. Inclusive, de acordo com os entrevistados, importantes implantações de infraestrutura por parte de poder público nesse período – como a pavimentação das ruas –, deu-se antes no loteamento do Conjunto Mangabeira, do que nos demais bairros percorridos pela Avenida Hilton Souto Maior. Dito isto, a Figura 9 abaixo evidencia a impressionante expansão urbana no Trecho 2 da avenida.

FIGURA 9 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Segundo Capel (2002), grandes propriedades de terra podem facilitar a construção de polígonos industriais, aeroportos e outros grandes equipamentos. Tal seguimento se transcorreu na Av. Hilton S. Maior. Caracterizado por também possuir lotes de médios e grandes portes em seus arredores, a avenida foi recebendo novos e maiores empreendimentos, principalmente com a criação do Distrito Industrial de Mangabeira.

Informações de 2015 do Governo do Estado da Paraíba, afirmam que o Distrito Industrial de Mangabeira foi inaugurado em 1994, no qual compõe uma área de 60 hectares, onde estão instalados aproximadamente 100 empreendimentos de diversos setores, como:

alimentício, calçadista, metalúrgico, mobiliário, gráfico, logístico, construção civil, dentre outros serviços.

### 4.2.3 Trecho 3

Na década de 1990 a “construção do prolongamento da Avenida Hilton Souto Maior, pela administração estadual, até o Litoral Sul, criou finalmente um acesso asfaltado entre esta parte da cidade e os bairros da porção sudeste como Mangabeira e Jardim Cidade Universitária.” (BARBOSA, 2005, p. 105-106). Somado a isto, surgiram no Trecho 3 da avenida as construções de condomínios horizontais fechados, uma atividade até então recente no município de João Pessoa. O Cabo Branco Residence Privê – localizado no atual bairro de Portal do Sol – foi o primeiro condomínio com essas características a ser implantado na avenida (BARBOSA, 2005). A seguir é possível observarmos na Figura 10 o loteamento deste condomínio ainda em estágio inicial.

FIGURA 10 – MOSAICO DE FOTOGRAFIAS AÉREAS DE 1998 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

A Avenida Hilton Souto Maior faz uma ligação entre a BR-230 e a PB-008, esta última posicionada na parte direita da figura acima. Construída no final da década de 1990 interligando todo o Litoral Sul da Paraíba com a capital, a PB-008 refletiu o interesse do poder público em estimular a valorização dessa parte da cidade, visto que essa rodovia

estadual confere acesso às praias do sul de João Pessoa e dos municípios do Conde e de Pitimbu<sup>16</sup> (BARBOSA, 2005).

### **4.3 A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 1999 E 2007**

Antes de se oficializar enquanto avenida, a Av. Hilton S. Maior possuiu outras denominações. De acordo com os relatos dos entrevistados, o primeiro trajeto da avenida no sentido oeste-leste, que compreende os bairros de Água Fria e parte do José Américo (até a interseção com a Rua Benício de Oliveira Lima), se denominava Rua Coronel Augusto Fernandes Maia. Deste ponto até as intermediações da CEHAP no bairro de Mangabeira, denominava-se Rua Professor Tarcísio de Miranda Buriti. O trajeto em frente da avenida até se encontrar com a Estrada da Penha, tinha como denominação Eixo de Ligação BR-230/Orla, também popularmente chamada de Via Leste-Oeste.

No dia 03 de dezembro de 1992, na gestão do prefeito Carlos Alberto Pinto Mangueira, foi decretada a lei municipal nº 7190 denominando de Rua Hilton Souto Maior a atual avenida (Apêndice A). Mas, foi somente em 30 de dezembro de 2003 – na gestão do prefeito Cícero Lucena – que foi criada a lei municipal nº 10.199 que oficializou a integração da Avenida Hilton Souto Maior – a partir do Viaduto Cristo Redentor, atravessando os Loteamentos Cidade dos Colibris e Conjunto José Américo, até encontrar-se com a Rótula da CEHAP, onde se limita com o Loteamento Jardim Cidade Universitária e o Conjunto Mangabeira – ao Sistema Axial da Grande João Pessoa (Apêndice B).

#### **4.3.1 Trecho 1**

A área dos bairros de Água Fria, José Américo e Cidade dos Colibris que compreendem o Trecho 1 da Av. Hilton S. Maior, compõe-se de um relevo relativamente plano, embora na porção que delimita os bairros de Cidade dos Colibris e Mangabeira – por onde corta o Rio Laranjeiras (afluente do Rio Cuiá) – os declives sejam mais acentuados e com volumosa presença de vegetação. A partir da Figura 11, podemos observar que houve uma intensa ocupação urbana nesses bairros.

---

<sup>16</sup> Até a implantação da PB-008, a Avenida Cruz das Armas situada na Zona Oeste da cidade era a principal via de acesso ao Estado de Pernambuco (SANTOS, 2013).



FIGURA 11 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Sobre os bairros de Água Fria e José Américo, Souza e Silva (2011) dissertam

“[...] que a paisagem desses bairros se transformou devido à dinâmica externa de João Pessoa, resultado do aumento populacional da cidade e do surgimento de novos bairros, que favoreceu o aparecimento de equipamentos urbanos diversificados, principalmente, aqueles ligados ao terceiro setor, e, sobretudo, à ocupação populacional.” (SOUZA e SILVA, 2011, p. 36).

Nesse sentido, destaca-se o bairro de José Américo que, além do aspecto habitacional, passou nas últimas décadas a centralizar atividades de serviços e comércios no que engloba esse trecho inicial da avenida. Com base nos relatos de antigos moradores, nessa época o bairro já conseguia suprir minimamente as principais necessidades da população local, como alimentação, saúde, educação e segurança.

#### 4.3.2 Trecho 2

Ao longo do Trecho 2 da Avenida Hilton Souto Maior, os bairros em suas adjacências permaneceram se urbanizando (Figura 12). Já providos com melhor infraestrutura e equipamentos urbanos, Jardim Cidade Universitária e Mangabeira, juntamente com o bairro dos Bancários, estabeleciam-se nos anos 2000 como alguns dos bairros mais valorizados na Zona Sul de João Pessoa, cujas buscas por moradias estavam se tornando mais disputadas,

inclusive por uma população de renda mais alta que habitualmente se encontrava nessa parte da cidade.

FIGURA 12 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Com o processo de descentralização, a estrutura de João Pessoa foi se modificando gradualmente, na qual a ruptura com seu centro tradicional resultaram na formação de novas centralidades. Desse modo, o bairro de Mangabeira foi se consolidando como um subcentro na Zona Sul da capital, devido a sua expansão e sua crescente dinâmica socioeconômica.

Na obra “Espaço Intra-Urbano no Brasil”, Villaça (1998) define subcentro como:

“Réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. [...] A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos (aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços) apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade.” (VILLAÇA, 1998, p. 293).

Assim, com uma maior concentração de atividades do setor secundário da economia, Mangabeira enquanto subcentro se tornou uma alternativa mais conveniente para a população dos bairros mais próximos, que não precisaria mais se deslocar até o centro tradicional da cidade em busca de mercadorias e serviços. Dentre esses bairros podemos destacar: Jardim Cidade Universitária, Anatólia, Bancários, Jardim São Paulo, José Américo, Geisel e Valentina.



### 4.3.3 Trecho 3

O bairro Portal do Sol possui uma área de 545 hectares, sendo 48 ha de área verde e 497 ha de área bruta, enquanto, por outro lado, o bairro Costa do Sol possui uma área de 1.321 ha, sendo 1,9 ha de área verde e 1.319,1 ha de área bruta (BARBOSA, 2005). Ambos os bairros sofreram poucas alterações se comparados com os bairros dos Trechos 1 e 2 da Av. Hilton S. Maior. No entanto, como já expusemos, o bairro Portal do Sol recebeu a introdução de condomínios horizontais fechados no final da década de 1990. O bairro Costa do Sol, em contrapartida, não sofreu ocupações promovidas pelo mercado imobiliário (Figura 13).

FIGURA 13 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2007 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

A respeito disso, Barbosa (2005) explana:

“No que concerne ao Costa do Sol, a baixa densidade é explicada por uma grande parte dessa área estar reservada para a instalação do Pólo Turístico Cabo Branco, outra parte ter uso agrícola, sobretudo onde está localizada a Estação Agrícola Experimental de Mangabeira, vinculada à Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural da Paraíba (EMEPA-PB), nas proximidades do rio Jacarapé, além das terras pertencentes ao Núcleo de Produção e Processamento de Alimentos da UFPB (NUPPA/UFPB).” (BARBOSA, 2005, p. 11).

A implantação dos condomínios horizontais fechados representa a principal transformação do tecido urbano nesse trecho da avenida. Com a criação desses condomínios,

uma parte da cobertura vegetal<sup>17</sup> foi retirada, enquanto o restante se encontra ameaçado pela expansão imobiliária. Mas cabe ressaltar que o mercado imobiliário utiliza a presença de áreas verdes como elemento de valorização das terras, retratando-as em seus anúncios como amenidades naturais (BARBOSA, 2005).

Ao retratar o crescimento de lançamentos de produtos imobiliários no Litoral Sul de João Pessoa, Barbosa (2005) afirma que estas ações tendem a intensificar os contrastes socioeconômicos nessa região. Segundo o autor, tais alterações no conteúdo social e econômico implicam em novas relações de sociabilidade. A partir disso, podemos aferir que processos de auto-segregação e segregação induzida vão se tornando mais constantes na paisagem da Avenida Hilton Souto Maior com o passar dos anos, visto que nas proximidades desses condomínios de luxo existem algumas comunidades com uma população de renda consideravelmente mais baixa.

#### **4.4 A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM ENTRE 2008 E 2018**

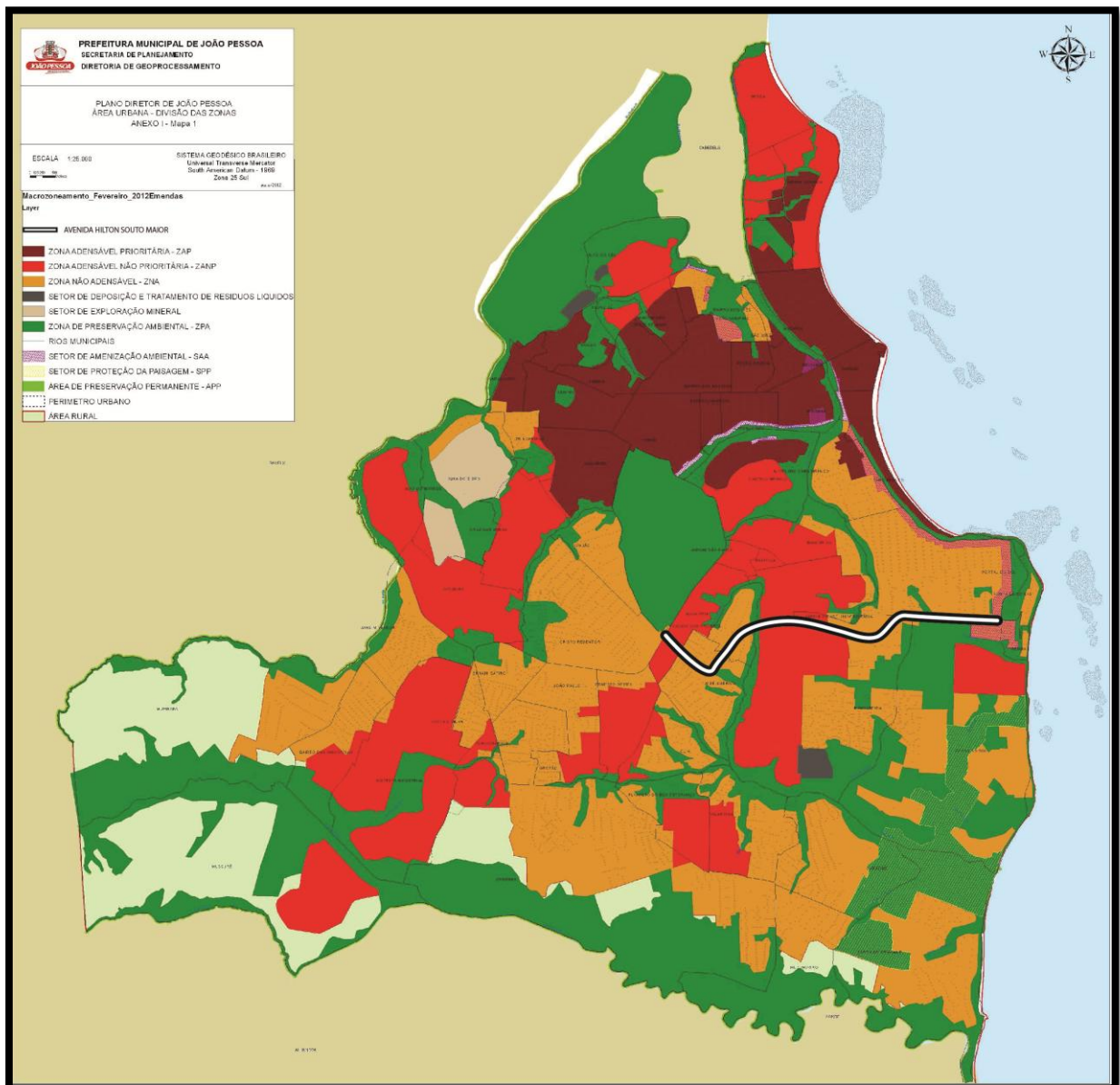
A Prefeitura de João Pessoa, por meio de seu Plano Diretor<sup>18</sup>, elaborou o macrozoneamento do município, com as seguintes divisões (Figura 14): Setor de Amenização Ambiental (SAA); Setor de Proteção da Paisagem (SPP); Zona Adensável Prioritária (ZAP); Zona Adensável Não Prioritária (ZANP); Zona Não Adensável (ZNA); Setor de Deposição e Tratamento de Resíduos Líquidos; Setor de Exploração Mineral; e Zona de Preservação Ambiental (ZPA).

---

<sup>17</sup> A vegetação se predomina pelo tipo herbáceo e arbustivo, também conhecido como cerrado ou vegetação de tabuleiro (BARBOSA, 2005).

<sup>18</sup> Em 30 de dezembro de 1992, a lei complementar nº 3 do município de João Pessoa, decretou e sancionou a instituição do Plano Diretor da cidade, com o objetivo de assegurar o desenvolvimento integrado das funções sociais da cidade, garantir o uso socialmente justo da propriedade e do solo urbano e preservar, em todo o seu território, os bens culturais, o meio ambiente e promover o bem estar da população (PMJP).

FIGURA 14 – MAPA DO MACROZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: PMJP, 2012. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

A partir dessas divisões analisamos os zoneamentos correspondentes aos bairros ao longo do trajeto da Avenida Hilton Souto Maior. Esta que, por sua vez, vem se firmando como importante vetor de desenvolvimento socioeconômico na Zona Sul de João Pessoa, com avanços na acessibilidade e na implantação de infraestrutura e equipamentos urbanos nos últimos anos. Com isso, a Av. Hilton S. Maior se tornou uma via de intensa circulação, sobretudo de automóveis, atraindo o interesse de diversos agentes, que passaram a disputar seus espaços propiciando várias alterações na sua morfologia.



#### 4.4.1 Trecho 1

Souza e Silva (2011) apontam que entre 1974 e 2010 houve um acréscimo de 100% da área urbana nos bairros de Água Fria e José Américo. A Figura 15 abaixo nos indica que o bairro de Cidade dos Colibris segue o mesmo curso. Porém, esse bairro ainda carece de investimentos do poder público, visto que muitas ruas ainda não foram calçadas e que existem muitas moradias em estados precários.

FIGURA 15 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Apesar de terem se expandido e crescido consideravelmente comercialmente, os bairros que compõem o Trecho 1 da Avenida Hilton Souto Maior ainda compreendem pouca expressão socioeconômica no espaço intraurbano da cidade de João Pessoa. Entretanto, observa-se que esses bairros têm passado nos últimos anos por um processo de valorização, principalmente nos imóveis situados nas margens da avenida, onde a inserção de novos empreendimentos imprime uma nova dinâmica em sua morfologia.

Em conformidade com o macrozoneamento de João Pessoa exposto anteriormente, toda a extensão da Av. Hilton S. Maior no bairro de Água Fria corresponde por ser de Zona Adensável Não Prioritária – que segundo o Plano Diretor, é a zona onde a disponibilidade ou a falta de um dos sistemas da infraestrutura básica permite uma intensificação moderada do uso e ocupação do solo. Diferentemente, os bairros de José Américo e Cidade dos Colibris equivalem por serem de Zona Não Adensável – que equivale por ser a zona onde a carência

da infraestrutura básica, da rede viária e o meio ambiente restringem a intensificação do uso e ocupação do solo. Todavia, a parte onde está localizado o Rio Laranjeiras, isto é, entre Cidade dos Colibris e Mangabeira, confere como sendo uma Zona de Preservação Ambiental – que compreende os parques ecológicos, parques de ecoturismo, reservas florestais, além das áreas de recarga de aquíferos subterrâneos e áreas marginais a cursos d'água, nascentes, olhos d'água, lagoas e outros reservatórios superficiais, sendo nesta zona proibidos os usos residenciais, comerciais, industriais, de pastagem, de lavoura e de exploração mineral. Essa área ainda é composta de vegetação, mas que se restringe a poucas e esparsas árvores.

#### **4.4.2 Trecho 2**

Recentemente, João Pessoa tem passado por uma intensa expansão imobiliária, estimulando outros processos como a descentralização e a especulação imobiliária. Nos bairros que compõe a Zona Sul da cidade, o processo de descentralização permitiu a formação de novas centralidades nessa região, como o bairro de Mangabeira. Esses novos subcentros têm a tendência de se distanciar cada vez mais do centro original da cidade.

Sendo o bairro o mais populoso da capital paraibana com mais de 75 mil habitantes, Mangabeira apresenta atualmente uma consolidada centralidade com diversas atividades de comércio e de serviços (PEREIRA, 2016). Na Figura 16 a seguir podemos ver a dimensão do crescimento na urbanização de Mangabeira e Jardim Cidade Universitária por meio do segmento da Avenida Hilton Souto Maior.

FIGURA 16 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

No Trecho 2, o trajeto da avenida no bairro de Jardim Cidade Universitária é preenchido como Zona Adensável Não Prioritária. No caso do bairro de Mangabeira, seu zoneamento é constituído por: Zona Adensável Não Prioritária – do início do trecho (sentido oeste-leste) até Trevo das Mangabeiras (localizado na parte central do trecho); Zona Não Adensável – do Trevo das Mangabeiras até a interseção do Trecho 2 com o Trecho 3; e Zona de Preservação Ambiental<sup>19</sup> – numa pequena área sobre a delimitação entre os bairros de Mangabeira e Portal do Sol.

#### 4.4.3 Trecho 3

De acordo com o macrozoneamento de João Pessoa, quase toda margem da Avenida Hilton Souto Maior no bairro de Costa do Sol compreende por ser de Zona de Preservação Ambiental, salvo uma pequena área de Setor de Amenização Ambiental<sup>20</sup> no cruzamento da PB-008 com a avenida. No bairro de Portal do Sol, o trajeto da A. Hilton S. Maior se

<sup>19</sup> A presença do ZPA nessa parte do Trecho 2 se deve a proximidade com o Rio Timbó. Afluente do Rio Jaguaribe, esse rio faz a delimitação entre os bairros de Jardim Cidade Universitária e Portal do Sol.

<sup>20</sup> Conforme o Plano Diretor, o SSA são porções do território com o objetivo de possibilitar o uso de áreas frágeis de forma sustentável, por meio de usos e atividades compatíveis, não poluentes, com ocupação de baixa densidade e alta permeabilidade do solo favorecendo o microclima e, priorizando os condomínios ecológicos e sustentáveis.



predomina por ser de Zona Não Adensável, mas com uma pequena parcela destinada à Zona de Preservação Ambiental.

Caracterizado por uma grande concentração de lotes com extensas áreas de terras edificáveis, somado a uma localização litorânea de fácil acessibilidade, o Trecho 3 da avenida confere uma área que nos últimos anos favoreceu o interesse de vários agentes fundiários e imobiliários urbanos. Vale destacar que principalmente no bairro Costa do Sol, ressaltam-se ainda muitos terrenos não ocupados efetivamente pelo mercado imobiliário (Figura 17). Em processo de valorização, essas áreas tem a tendência de se tornar palco para a implantação de condomínios horizontais fechados destinados para uma população de maior poder aquisitivo.

FIGURA 17 – IMAGEM DE SATÉLITE DE 2018 SOBRE O TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Fonte: Google Earth, 2018. Elaboração: Sâmella Arruda Araújo e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Desde o censo de 1991, o IBGE considera todo o município de João Pessoa como urbano, mesmo em bairros como Costa do Sol que apresentam propriamente mais elementos rurais do que urbanos (BARBOSA, 2005). Nesse sentido, a porção que compreende o Litoral Sul se configura como uma área de transição entre o espaço urbano e o espaço rural<sup>21</sup>. A isto, Souza (2005) denomina de espaço periurbano.

<sup>21</sup> Em João Pessoa, as transformações ocorridas no Litoral Sul se deram de modo lento quando comparado com o Litoral Norte (BARBOSA, 2005).

Conforme Barbosa (2005):

“Essas áreas estão situadas na intersecção do rural com o urbano, apresentando, dessa forma características de ambos, embora cada vez mais a modernização desencadeada a partir da cidade leve a uma crescente dissolução do rural. Nesse processo dialético, o urbano impõe-se como transformações e o rural ou o que dele resta configura as permanências.” (BARBOSA, 2005, p. 174).

Portanto, verifica-se ainda em João Pessoa uma presença considerável de espaços com usos rurais, que tendem a ser dissolvidos na medida em que a mancha urbana se expande. Indaga-se, no entanto, a razão desses espaços não serem mais reconhecidos pelos órgãos públicos. Sobre isso, Maia (1994) disserta que:

“Se a área rural do município de João Pessoa foi sendo engolida pelo tecido urbano, isto não significa a sua completa extinção. Mesmo que as instituições públicas concebem a não existência de uma população rural no município de João Pessoa, ou considerem o total da área deste município como urbano, [...] Encontram-se pela cidade unidades produtivas típicas do campo: currais, estábulos, vacarias, granjas e pocilgas que ora aparecem sob um certo agrupamento em uma porção da cidade, ora são pontos isolados dentro deste tecido urbano que se expande.” (MAIA, 1994, p. 132).

Contudo, percebemos que muitas áreas de João Pessoa apresentam ser uma ocupação mista: campo e cidade; rural e urbano. Logo, entendemos que as cidades são locais cujas transformações em sua paisagem e em sua morfologia são feitas, refeitas e desfeitas constantemente, mas com formas e ritmos distintos.



## **5 – CONJUNTURA, DINÂMICAS E IMPLICAÇÕES NA COMPOSIÇÃO ATUAL DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR**

Com o passar dos anos, a Avenida Hilton Souto Maior passou por transformações significantes em sua extensão e, conseqüentemente, na paisagem de seu entorno. A criação de novos conjuntos habitacionais na Zona Sul da cidade foi fator determinante para a sua abertura no final da década de 1970. As significantes mudanças no seu espaço e no seu uso desde então, fizeram com que a avenida passasse a se configurar como um importante vetor de expansão no espaço intraurbano de João Pessoa que, como esta, vem se desenvolvendo cada vez mais.

Assim, percebe-se que o desenvolvimento urbano possui um papel fundamental para o crescimento de uma cidade e de sua malha viária. Segundo Marcelo Lopes de Souza (2005), o desenvolvimento urbano não significa necessariamente a expansão territorial de uma cidade, ou a beleza estética no meio urbano, ou até mesmo algum tipo de modernidade aplicado à cidade. Para o autor, o que de fato importa não está no contexto econômico (crescimento econômico e modernização tecnológica) unicamente, mas sim na questão socioespacial.

“Um desenvolvimento urbano autêntico, sem aspas, não se confunde com uma simples expansão do tecido urbano e a crescente complexidade deste, na esteira do crescimento econômico e da modernização tecnológica. Ele não é, meramente, um aumento da área urbanizada, e nem mesmo, simplesmente, uma sofisticação ou modernização do espaço urbano, mas, antes e acima de tudo, um desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade.” (SOUZA, 2003, p. 101).

Desse modo, o bem-estar da sociedade através da satisfação de necessidades básicas e boas políticas de redução de desigualdades sociais, devem vir antes do progresso tecnológico e do aumento da produção. No entanto, reconhecemos que a (re)produção do espaço intraurbano – submetido a um planejamento de desenvolvimento urbano – é estabelecido por intermédio de diferentes interesses e necessidades do capital, tanto das organizações privadas como as do Estado. Em contrapartida, muitas implementações aplicadas por estas entidades acarretam mais complicações no espaço urbano do que soluções.

É bastante característica nas cidades brasileiras a dicotomia no que diz respeito à instalação de infraestrutura e de equipamentos urbanos entres os bairros nobres e os bairros periféricos. Os primeiros possuem os privilégios da proximidade com as áreas mais centrais da cidade, com grande oferta de bens e serviços voltados para as classes de maior poder

aquisitivo, detêm os imponentes empreendimentos de luxo e por terem uma infraestrutura consolidada, pouco necessitam do amparo do poder público. Diferentemente, nos bairros periféricos, de grande concentração populacional e de baixa renda, os investimentos são insuficientes, demandando infraestrutura básica, como: saneamento básico, pavimentação, iluminação etc.

Acerca disso, Maia (1994) expõe que:

“Em João Pessoa, essa população à margem do mercado habitacional vai procurar além das áreas mais distantes, ou como alguns preferem denominar, periféricas, as áreas baixas e alagadiças dos vales dos rios. Tais áreas, a princípio com deficiência de serviços de infra-estrutura básica e sujeitas a inundações, por algum tempo não foram visadas pelo capital, tornando-se áreas mais propícias para as ocupações daquela população.” (MAIA, 1994, p. 132).

Vale ressaltar que os problemas urbanos são resultados de um longo processo histórico, no qual possuem implicações mais profundas nos aspectos sociais, econômicos, políticos, culturais e ideológicos. Inclusive, processos como a expansão espraiada podem comprometer a capacidade de gestão por parte do poder público em oferecer a devida infraestrutura em determinadas áreas da cidade (RAFAEL et al, 2009). Nesse sentido, Souza & Silva discorrem que assim como praticamente todas as cidades do país, em João Pessoa se constata deficiências na gestão de seu espaço intraurbano:

“O processo de urbanização ocorrido no país trouxe diversas dificuldades para as grandes cidades brasileiras, e em João Pessoa, não foi diferente. Esse crescimento urbano acarretou problemas como a grande expansão da malha urbana municipal sem planejamento nas últimas décadas, o processo de verticalização e o aumento acentuado da valorização dos imóveis, fato comum às grandes cidades brasileiras.” (SOUZA & SILVA, 2011, p. 26).

Observa-se, então, nos últimos anos uma maior verticalização na cidade de João Pessoa, principalmente, nas áreas mais próximas da orla marítima. Em alguns bairros da Zona Sul é visível o crescimento no número de edifícios, como nos bairros de Altiplano e Cabo Branco. Tal processo resultou numa enorme valorização do solo urbano nessas áreas.

Da mesma maneira, importantes avenidas de João Pessoa têm apresentado a mesma tendência quanto ao crescimento vertical em sua morfologia. Por outro lado, embora os bairros posicionados às margens da Avenida Hilton Souto Maior se caracterizem predominantemente com edificações de padrão horizontal, esta via também vem se valorizando, cujos espaços se tornam cada vez mais disputados por diversos agentes na medida em que a avenida vai se urbanizando.

Segundo Araújo (2006, p. 48), ao “longo do processo de expansão urbana, tanto o setor imobiliário como o poder público, imprimem uma permanente dinâmica de valorização-desvalorização de algumas áreas ou bairros da cidade, conforme as diferentes demandas sociais.” Portanto, as alterações que ocorrem no espaço urbano, provocados pelos agentes produtores do espaço<sup>22</sup>, contribuem na valorização de determinadas áreas ou mesmo na sua deterioração.

Esses agentes aplicam maiores investimentos nas áreas de maior viabilidade econômica, conferindo nesses locais edificações de alto padrão – sejam eles de caráter horizontal ou vertical morfológicamente –, melhores equipamentos e serviços urbanos (ARAÚJO, 2006). Conseqüentemente, são gerados nessas localidades impactos nos preços dos imóveis, tornando-os menos acessíveis para a população de renda mais baixa. Com isso, surgem conflitos e disputas de poder entre diferentes grupos da sociedade com seus interesses envolvidos – como as empresas privadas, os representantes do poder público, as agências imobiliárias, os comerciantes e os moradores. Cabe ao Estado, por sua vez, intervir na produção do espaço urbano através das políticas públicas, agindo como mediador nesses conflitos.

De acordo com Santos (2013):

“A função ou papel do Estado na produção do espaço urbano está na produção, distribuição e gestão de bens de consumo, canalizar impostos e taxas como instrumento de coesão social, além da formação de áreas de influência política na cidade, onde a heterogeneidade de atuação no espaço urbano, pela acentuação de valorização diferencial de uma área para outra, se dá pela diferença na localização em relação a bens de consumo e da produção da cidade, assim os terrenos mais bem valorizados possuem um preço mais elevado, onde esta valorização também pode ser realizada pelo proprietário, que lucra uma renda extra.” (SANTOS, 2013, p. 15).

Destaca-se ultimamente na porção sul de João Pessoa, um nítido acréscimo no número de empreendimentos de diversos segmentos (residencial, comercial, industrial, institucional etc.). Nessa dinâmica, o preço do solo urbano dessa área sofre modificações. Passos *et al.* (2012) discorre que imbricadas à questão do valor do solo estão fatores como: a acessibilidade, a morfologia e a localização.

---

<sup>22</sup> Os agentes produtores do espaço são: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais.

## 5.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR

A concentração de usos na Avenida Hilton Souto Maior não se deu com a mesma intensidade em toda sua extensão. Em outras palavras, as modificações em sua morfologia não ocorreram de modo homogêneo. Assim, podemos identificar que os Trechos 1, 2 e 3 são muito diferentes entre si, cada qual com características e funções distintas dentro do espaço urbano da cidade de João Pessoa.

Partimos do princípio de que é por meio do solo que são realizadas as práticas sociais, como o morar, o trabalhar, o produzir, o consumir e o lazer. Sendo o espaço urbano extremamente mutável, suas implicações estão fundamentalmente ligadas ao sistema capitalista de produção. Sob a lógica capitalista, a terra urbana assume quase que unicamente uma condição de mercadoria, cujo valor é dado principalmente em razão de sua localização.

Diante disso, Barbosa (2005) afirma:

“Considerado como uma mercadoria valiosa, o solo urbano é tanto enxergado na perspectiva de valor de uso, para grande parcela dos que o compram, ao menos aqueles que adquirem o terreno ou a casa para fins de residência; quanto valor de troca, em especial aqueles que adquirem a terra para fins especulativos. [...] Ademais, é preciso considerar que, ao se adquirir um determinado terreno na cidade, não se paga só pelo terreno em si, mas pelo conjunto das virtualidades apresentadas por sua localização.” (BARBOSA, 2005, p. 55-57).

De acordo com Villaça (1998), a valorização do espaço urbano se comporta de duas formas. A primeira refere-se ao valor dos componentes que preenchem o espaço urbano como: as residências, os edifícios, as vias etc. A segunda está relacionada ao valor resultante a partir da combinação desses componentes, de modo que uma determinada localização vai conferir para a terra urbana em questão, um determinado preço.

Nesse sentido, a presença de meios de consumos coletivos como escolas, estabelecimentos comerciais, redes de infraestrutura (água, esgoto, energia elétrica) e, claro, autopistas, conferem vantagens locais em comparação a outras localizações que demandam mais por esses serviços urbanos. Com isso, o Estado passa a ser o agente de maior responsabilidade no processo de valorização desigual das localizações nas cidades capitalistas (BARBOSA, 2005).

Ressaltamos ainda que as práticas especulativas dos agentes revelam a busca pelo uso dos espaços da cidade meramente como um negócio que gera lucro. Sobre isto, Passos *et al.* (2012) coloca que:

“O tecido intraurbano de uma cidade se desenvolve diferencialmente no uso e na ocupação do solo, sendo determinado, em grande medida, pela dinâmica imobiliária. Esta dinâmica envolve agentes inclui práticas que conduzem a um processo contínuo de reorganização espacial que ocorre por meio da incorporação de novas áreas ao espaço urbano, da densificação do uso do solo, da deterioração de algumas áreas, da implantação de infraestrutura diferenciada e da renovação urbana.” (PASSOS *et al.*, 2012, p. 49).

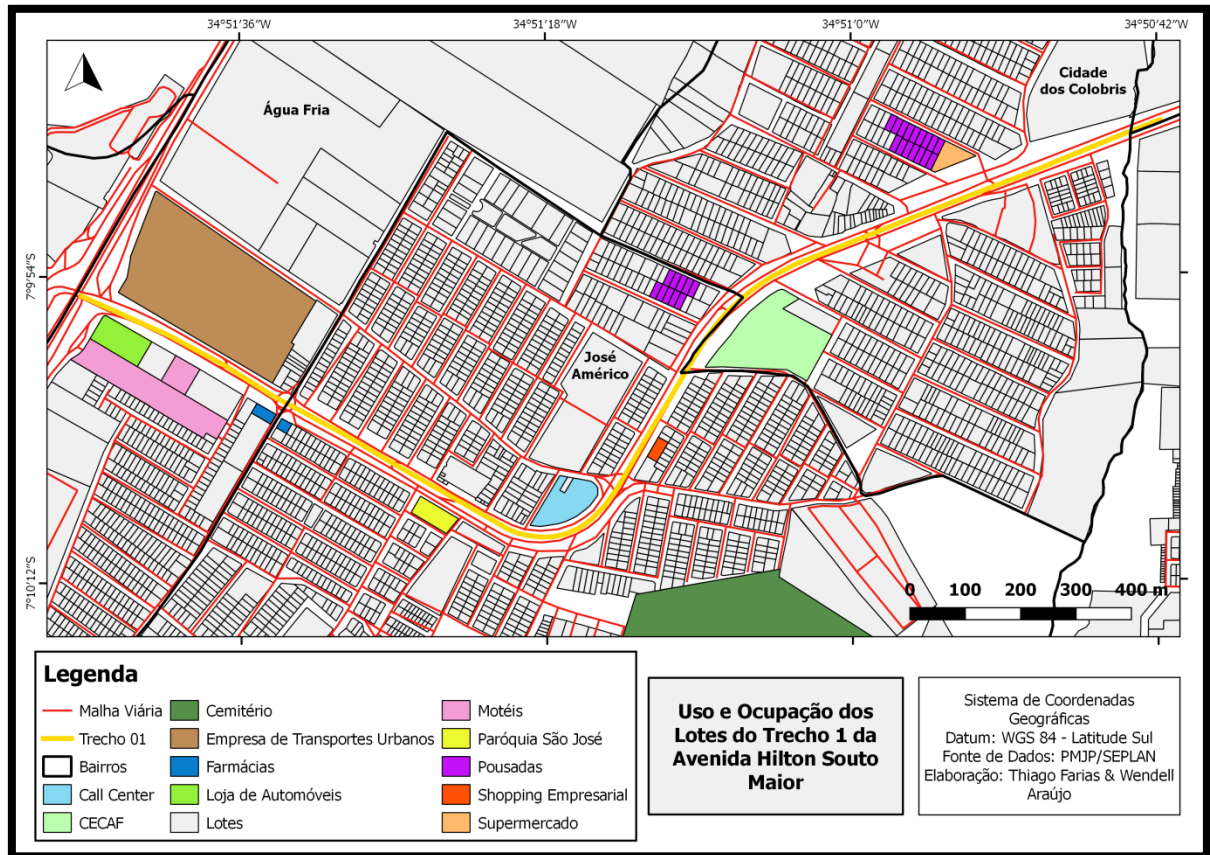
Portanto, entendemos que as mudanças morfológicas ocorridas na Av. Hilton S. Maior foram consequência das necessidades de reprodução do espaço urbano e, portanto, da reprodução do capital. Tal lógica se dá principalmente a partir dos modos de apropriação e das estratégias dos agentes produtores que, estimulados por seus interesses, estão a todo o tempo produzindo novos espaços.

### **5.1.1 Trecho 1**

Dentre os trechos que dividimos a Avenida Hilton Souto Maior, o Trecho 1 se configura como sendo o mais denso comercialmente nas margens da avenida. Porém, percebemos diferenças ao longo do trajeto ao passar pelos bairros de Água Fria, José Américo e Cidade dos Colibris. O primeiro apresenta estabelecimentos ligados principalmente ao setor de serviços. O segundo evidencia um adensamento nos usos residencial e comercial de pequeno porte. Por fim, o terceiro é bastante diverso quanto ao uso do solo, no qual se encontra estabelecimentos comerciais de pequeno e médio portes, algumas residências e instituições públicas.

A parte mais adensada do Trecho 1 é a sua porção central, onde se localiza o bairro de José Américo. Anteriormente preenchido por Mata Atlântica, esse trecho atualmente revela poucos terrenos vazios e áreas verdes. Na Figura 18 a seguir, destacamos os principais estabelecimentos situados no trecho inicial da Av. Hilton S. Maior.

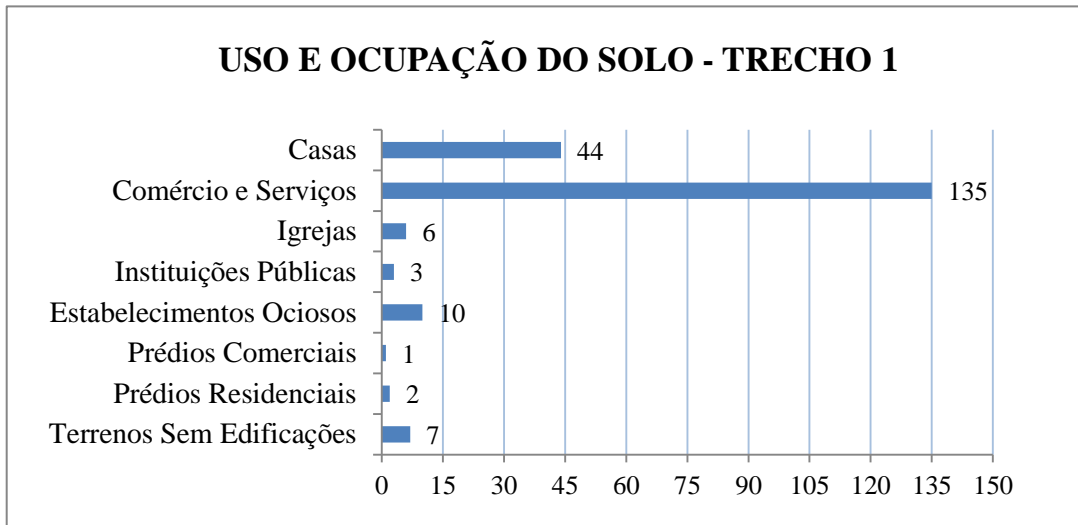
FIGURA 18 – MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE OS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS NO TRECHO 1 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Elaboração: Thiago Farias e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Com o desenvolvimento decorrido nas últimas décadas, a avenida atraiu novos empreendimentos modificando sua morfologia. Conforme mostra o Gráfico 3, evidencia-se no Trecho 1 um grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços, mas ainda com uma considerável presença de moradias. No Quadro 1, destacamos todas as atividades correspondentes aos estabelecimentos comerciais e de serviços desse trecho.

GRÁFICO 3 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

QUADRO 1 – ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E DE SERVIÇOS NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS – TRECHO 1			
Estabelecimentos	Nº	Estabelecimentos	Nº
Açougues e frigoríficos	1	Lojas de roupas	2
Advocacias	1	Lojas de veículos	4
Barbearias, salões de beleza e esmalterias	7	Lotéricas e instituições financeiras	2
Bancas de revistas	1	Madeireiras	2
Bares, restaurantes e marmitarias	12	Marmorarias	1
Construtoras	1	Mercados de pequeno porte	1
Copiadoras e lan houses	2	Motéis	1
Depósitos	2	Padarias	2
Distribuidoras de gases industriais	1	Papelarias	1
Empresas de call center	1	Pet-shops e lojas de rações	2
Empresas de ônibus	1	Pizzarias	3
Escritórios de contabilidade	1	Postos de combustível	4
Farmácias	2	Queijarias	1
Floriculturas	1	Quiosques, lanchonetes e sorveterias	9
Hortifrútiis	1	Refrigerações comerciais	1
Laboratórios clínicos e assistências médicas	3	Serralharias	1
Lojas de bebidas	3	Serviços para veículos	42
Lojas de bolos	1	Sucatarias e serviços de coleta de lixo	1
Lojas de ferragens e construções	7	Supermercados	1
Lojas de móveis	3	Tornearias	1
Lojas de produtos para piscinas	1		

Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Dentre todas as atividades do setor terciário, a mais reproduzida no Trecho 1 corresponde à serviços para veículos, com um total de 42 estabelecimentos. Dentre eles estão: oficinas, borracharias, capotarias, lava-jatos e lojas de peças. Além disso, o comércio alimentício (bares, restaurantes e marmitarias) e os serviços de estética (barbearias, salões de beleza e esmalterias) são outros estabelecimentos de pequeno porte instalados que se sobressaem ao longo desse trecho.

Por efeito de sua urbanização, elementos rurais no Trecho 1 da avenida são praticamente inexistentes. No bairro de Cidade dos Colibris – onde décadas atrás se encontrava uma densa vegetação de Mata Atlântica – é constituído atualmente por modestas moradias e pequenos estabelecimentos comerciais, onde muitos deles se configuram por terem sido originados por ocupações populares sem a regulamentação do poder público. A Figura 19 abaixo expõe alguns desses comércios que são bastantes presentes ao longo do trecho inicial da Avenida Hilton Souto Maior.

FIGURA 19 – PEQUENOS ESTABELECIMENTOS NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Embora no Trecho 1 predomine estabelecimentos de pequeno porte nos lotes adjacentes à avenida, vale salientar que recentemente tem ocorrido uma tendência na instalação de novos empreendimentos com maior poder de investimento ao longo desse trajeto. Um deles, foi a chegada da Call Center AeC no bairro do José Américo, inaugurada em maio de 2013 (Figura 20). A AeC gerou uma grande alteração na dinâmica de José



Américo e também na Av. Hilton S. Maior, visto que o fluxo de pessoas e de veículos cresceu bastante devido aos seus numerosos funcionários que circulam diariamente por esse trecho. Próximo a call center, um shopping empresarial está com a sua construção em fase final de acabamento (Figura 21). Segundo informações fornecidas pelos moradores do José Américo, é previsto que a sua inauguração ocorra ainda esse ano.

FIGURA 20 – CALL CENTER AEC NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

FIGURA 21 – NOVO EMPREENDIMENTO EM ESTÁGIO FINAL DE CONSTRUÇÃO NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Ao longo do trajeto da Av. Hilton S. Maior nos bairros de Água Fria, José Américo e Cidade dos Colibris, revelam-se algumas instituições públicas como o Depósito Judicial Des. Raphael Carneiro Arnaud e o Núcleo de Apoio Técnico às Urnas Eletrônicas (NATU). A mais recente instituição pública implantada nesse trecho foi a Central de Comercialização da Agricultura Familiar (CECAF), com a denominação de João Pedro Teixeira segundo a lei municipal nº 13.058 (Figura 22). De acordo com a página oficial da Prefeitura Municipal de João Pessoa, o CECAF está em funcionamento desde julho de 2015, sendo administrado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDURB)<sup>23</sup>.

FIGURA 22 – CENTRAL DE COMERCIALIZAÇÃO DA AGRICULTURA FAMILIAR NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

O objetivo dessa central de comércio é promover a autonomia e a apropriação de renda real para os agricultores familiares através da comercialização direta de seus produtos e, com isso, oferecer condições de escoamento da produção sem a presença de intermediários. Aberto nas quintas-feiras e nos sábados das 05h às 12h, apenas agricultores familiares podem comercializar no CECAF. Nele, são ofertados à população produtos como raízes, hortaliças, frutas e legumes com preços mais acessíveis. Entretanto, muitos dos moradores relataram que existe pouca variedade de produtos e que preferem se dirigir a outros mercados como a CEASA (Central Estadual de Abastecimento) – localizado no bairro do Cristo Redentor ao

<sup>23</sup> O investimento total da obra do CECAF, contou com a parceria do Governo Federal através do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), com um valor total de R\$ 1.920.000,00, sendo que R\$ 530.000,00 foram recursos da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP).

lado do viaduto de mesma nomeação – ou mesmo ao comércio do bairro de Mangabeira. Um fator curioso é que alguns dos entrevistados, que residem no bairro de José Américo, desconheciam que o CECAF já havia sido inaugurado e que estava em funcionamento.

Outros estabelecimentos importantes no Trecho 1 da Avenida Hilton Souto Maior são: as farmácias Pague Menos e Drogarias Globo; o supermercado BeMais; a loja de automóveis Trevo Autoshopping; os motéis Parque Motel e Motel Éden; e as pousadas Paraíso e Bandeirantes. Vale ainda destacar a importância da Paróquia São José nesse trecho da avenida (Figura 23). Esta paróquia é um grande símbolo dos bairros de José Américo, Água Fria e Cidade dos Colibris, visto que sua construção coincide com a implantação do primeiro conjunto habitacional dessa área, o Conjunto José Américo. De acordo com antigos moradores do conjunto, o terreno onde foi implementada a Paróquia São José fazia parte do planejamento do projeto de construção do Conjunto José Américo.

FIGURA 23 – PARÓQUIA SÃO JOSÉ NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

O processo de crescimento urbano nos bairros do Trecho 1 ainda é contínuo, visto que estes possuem áreas propícias à expansão residencial ou comercial. Os comerciantes com estabelecimentos em frente à avenida afirmaram que houve uma valorização de mais de 100% no valor de suas propriedades na última década. Alguns dos entrevistados mais antigos disseram que entre os últimos quinze a vinte anos a valorização foi de aproximadamente 300%. Conforme os relatos, a média no valor atual é de 300 mil reais por estabelecimento. Predominantemente horizontal, poucos imóveis do Trecho 1 apresentam pavimento(s)

superior(es), embora se perceba um aumento na construção de prédios residenciais e comerciais (Quadro 2).

QUADRO 2 – PRÉDIOS RESIDENCIAIS POR NÚMERO DE ANDARES NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

PRÉDIOS RESIDENCIAIS	QUANTIDADE
1 Andar	1
2 Andares	1
3 Andares	0

Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

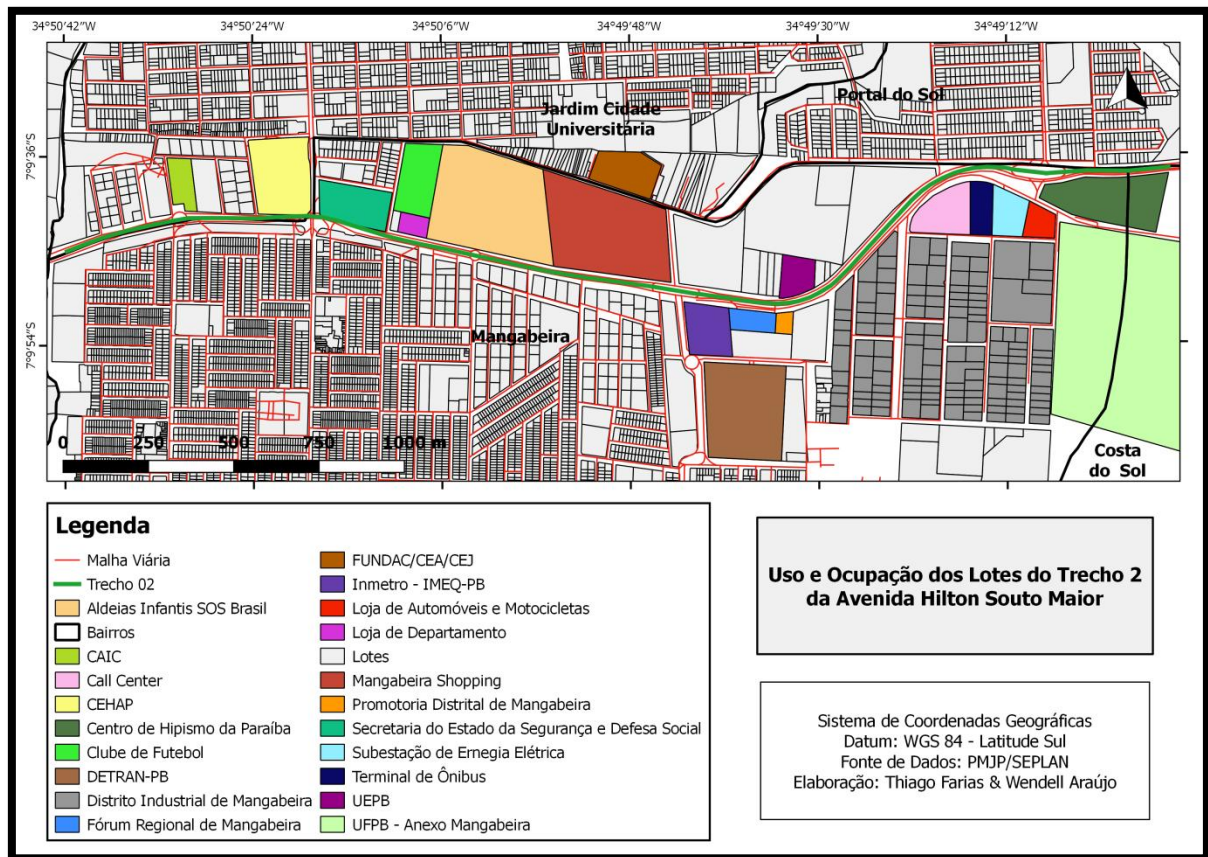
Contudo, de acordo com os relatos dos moradores, mesmo apresentando mais estabelecimentos comerciais do que os demais bairros que perpassam o Trecho 1 da avenida, o comércio no bairro José Américo não atende suficientemente a população local. Sem dúvida, comparado ao bairro de Mangabeira, o comércio do José Américo cresceu pouco. Nesse sentido, os moradores de Água Fria, José Américo e Cidades dos Colibris recorrem ao comércio de Mangabeira para suprir suas necessidades. Além disso, vale ressaltar que segundo os entrevistados, por conta da grande oferta de produtos e serviços em Mangabeira eles não necessitam mais se deslocar até o Centro da cidade.

### 5.1.2 Trecho 2

Inserido como um subcentro de João Pessoa, o bairro de Mangabeira confere uma de grande variedade de comércios e serviços, exercendo uma centralidade na Zona Sul de João Pessoa. Através de Mangabeira uma nova dinâmica foi incorporada aos bairros de sua proximidade, como Jardim Cidade Universitária, Anatólia, Bancários, Valentina, dentre outros. Ao longo do Trecho 2 da Avenida Hilton Souto Maior, Mangabeira é o bairro que mais apresenta lotes com grandes extensões (Figura 24).



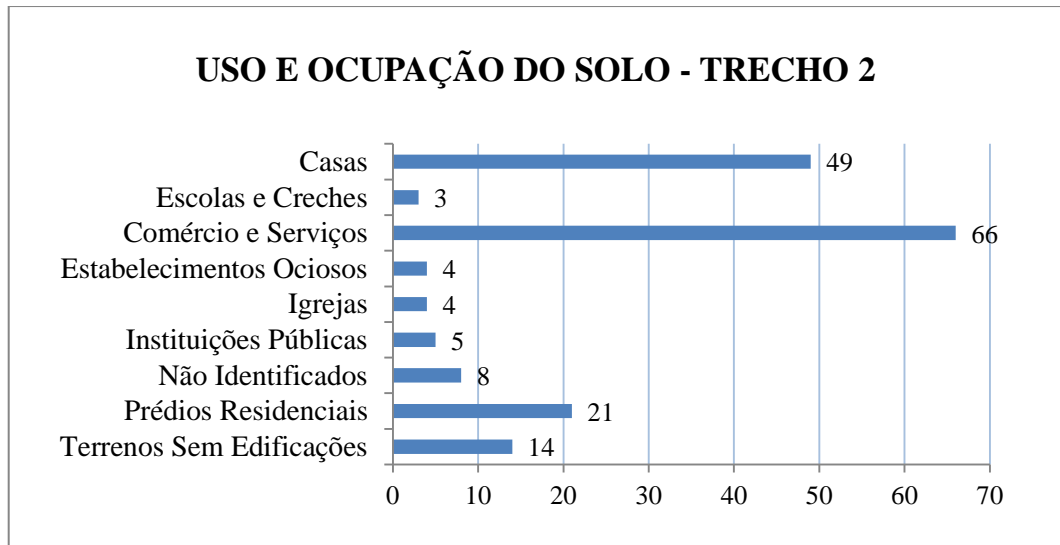
FIGURA 24 – MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE OS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS NO TRECHO 2 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Elaboração: Thiago Farias e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Considerável parcela desses grandes lotes é constituída por órgãos públicos ou empreendimentos de grande porte. No entanto, vale ressaltar que o uso e a ocupação do solo no Trecho 2 da avenida é bastante diverso, como mostram o Gráfico 4 e o Quadro 3. No trecho são visíveis muitos estabelecimentos comerciais de diferentes atividades e tamanhos, além de várias empresas do setor industrial situados principalmente no Distrito Industrial de Mangabeira.

GRÁFICO 4 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

QUADRO 3 – ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E DE SERVIÇOS NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS – TRECHO 1			
Estabelecimentos	Nº	Estabelecimentos	Nº
Academias	1	Lojas de artigos domésticos	1
Advocacias	1	Lojas de bebidas	1
Barbearias, salões de beleza e esmalterias	1	Lojas de ferragens e construções	3
Bares, restaurantes e marmitarias	7	Lojas de veículos	1
Buffet e recepções para festas	2	Madeireiras	1
Centro Hípico da Paraíba	1	Padarias	2
Construtoras	2	Pet-shops e lojas de ração	1
Corretor imobiliário	1	Postos de combustível	1
Distribuidoras de alimentos	1	Pousadas	1
Distribuidoras de cimentos	1	Queijarias	1
Distribuidoras de papelaria e informática	1	Quiosques e lanchonetes	13
Empresas de call center	1	Selarias	1
Escolas e creches	3	Serviços para veículos	8
Estações de energias elétricas	1	Shopping Centers	1
Floriculturas	2	Sucatarias e serviços de coleta de lixo	1
Joalheria	1	Terminal de ônibus	1
Laboratórios clínicos e assistências médicas	1		

Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Dentre todos os empreendimentos ao longo da Av. Hilton S. Maior, o Mangabeira Shopping é do ponto de vista do capital o mais imponente. O Mangabeira Shopping teve um investimento de R\$ 200 milhões, com uma área construída de 97.454 m<sup>2</sup> e cerca de 3.350 vagas de estacionamento e 340 lojas (Figura 25). Inaugurado em novembro de 2014, o empreendimento fica localizado onde anteriormente funcionava a ACADEPOL (Academia de Polícia Civil) e a Secretaria de Segurança do Estado da Paraíba (PEREIRA, 2016).

FIGURA 25 – MANGABEIRA SHOPPING NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Pereira (2016) discorre que os shoppings centers agem como um foco de centralidade e polarização comercial instantânea. Sua área de influência se caracteriza como uma região de forte dependência comercial, cujo poder de atração do empreendimento é reduzido progressivamente na medida em que se distancia. “Um subcentro tradicional leva décadas para se constituir e seu impacto se produz lentamente, sendo absorvido lentamente pela vizinhança, que aos poucos também se transforma. O shopping center, ao contrário, é produzido instantaneamente, sem dar tempo à vizinhança de a ele se adaptar.” (VILLAÇA, 1998, p. 307).

“Os shopping centers unem variados tipos de serviços e comércios em um único lugar destacando-se como um núcleo de atração comercial nas principais cidades brasileiras. Esse tipo de empreendimento tem um forte papel no processo de estruturação de novas centralidades ao impulsionar o comércio local e ocasionar alterações no sistema urbano, independentemente de sua localização.” (PEREIRA, 2016, p. 06).



Geralmente situados em locais de grande acessibilidade, os shoppings centers oferecem variados tipos de serviços e comércios em um único lugar. A introdução do Mangabeira Shopping na margem da Avenida Hilton Souto Maior conferiu novos valores de mercado no seu entorno. Inclusive, em frente ao shopping existem alguns condomínios residenciais e pequenos estabelecimentos comerciais (Figura 26). Como constata o Quadro 4, a presença de edifícios com essas características tem sido uma prática frequente no Trecho 2 da avenida. Segundo o depoimento de um morador desses condomínios, o preço de cada apartamento antes da inauguração do Mangabeira Shopping oscilava em torno de R\$ 40 mil, ao passo que atualmente corresponde a mais de R\$ 120 mil.

FIGURA 26 – EDÍCIOS RESIDENCIAIS E ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS EM FRENTE AO MANGABEIRA SHOPPING, NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

QUADRO 4 – PRÉDIOS RESIDENCIAIS POR NÚMERO DE ANDARES NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

PRÉDIOS RESIDENCIAIS	QUANTIDADE
1 Andar	2
2 Andares	2
3 Andares	17

Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 218.

Fatores como valorização imobiliária e acessibilidade no entorno de um shopping center reforçam seu poder de atração, aumentando dessa maneira a disputa de usuários pelos imóveis em suas proximidades (PEREIRA, 2016). De acordo com as entrevistas realizadas



nos trabalhos de campo, depois da implantação do Mangabeira Shopping ocorreu uma grande valorização nos imóveis localizados na Av. Hilton S. Maior. Em concordância com esses relatos, a valorização nos imóveis nos anos posteriores a chegada do shopping foi de aproximadamente 200%, com preços que variam de R\$ 600 mil a R\$ 800 mil nos terrenos maiores e R\$ 300 mil a R\$ 400 mil nos terrenos menores. Nesse contexto, vale salientar que junto ao processo de valorização veio também a instalação de novos empreendimentos de maior porte, como a Call Center Contax, a rede de lojas de artigos domésticos Casatudo e a loja de motocicletas AutoClub Honda (Figura 27).

FIGURA 27 – LOJA DE MOTOCICLETAS AO LADO DE UMA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA, NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Dos três trechos da Avenida Hilton Souto Maior o que comporta mais instituições públicas é o Trecho 2. A primeira instituição a ser implantada foi a CEHAP<sup>24</sup>, inaugurada junto ao Conjunto Mangabeira em 1983. Outro órgão público referência na avenida é o Fórum Regional de Mangabeira Desembargador José Flóscolo da Nóbrega (Figura 28). Localizado ao lado da Promotoria Distrital de Mangabeira de um lado e do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) de outro, o fórum foi inaugurado em outubro de 2009.

<sup>24</sup> A CEHAP é responsável pela elaboração e gestão dos projetos urbanísticos dos grandes conjuntos habitacionais populares na Paraíba (ARAÚJO, 2006).

FIGURA 28 – FÓRUM REGIONAL DE MANGABEIRA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Implantada em agosto de 2015, a Escola Técnica Estadual João Pereira Gomes Filho é uma das mais recentes incorporações à Av. Hilton S. Maior (Figura 29). Conforme a página oficial do Governo da Paraíba, a escola foi resultado de um investimento total de aproximadamente R\$ 17 milhões – incluindo a aquisição de equipamentos – com capacidade para 1.200 alunos, onde são ofertados cursos nos ramos tecnológicos de gestão e negócios, turismo, e hospitalidade e lazer. A Escola Técnica Estadual funciona nos três turnos (manhã, tarde e noite) e conta com: doze salas de aula; duas bibliotecas; quadra poliesportiva; vestiários masculino e feminino; refeitório, cantina e cozinha industrial completa; laboratório de informática; laboratório de línguas; laboratório de matemática; laboratório de física; laboratório de biologia; laboratório de química; sala de multimídia para professores; auditório com capacidade para 201 lugares; anfiteatro; e sala para o grêmio estudantil.

FIGURA 29 – ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL DE JOÃO PESSOA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Contudo, também podemos citar dois outros importantes estabelecimentos localizados no Trecho 2 da Avenida Hilton Souto Maior: o Centro de Tecnologia e Desenvolvimento Regional da UFPB – inaugurado em outubro de 2013 e instalado próximo do Distrito Industrial de Mangabeira; e o Centro Hípico da Paraíba – último lote do trecho no sentido oeste-leste. Por fim, frisamos ainda que nas proximidades do centro de hipismo, alguns dos entrevistados relataram a necessidade de se deslocarem até o comércio de Mangabeira visto que o bairro de Portal do Sol não oferta grande variedade de produtos e serviços para a população local. Portanto, reafirmamos a importância do bairro de Mangabeira enquanto centralidade na Zona Sul de João Pessoa.

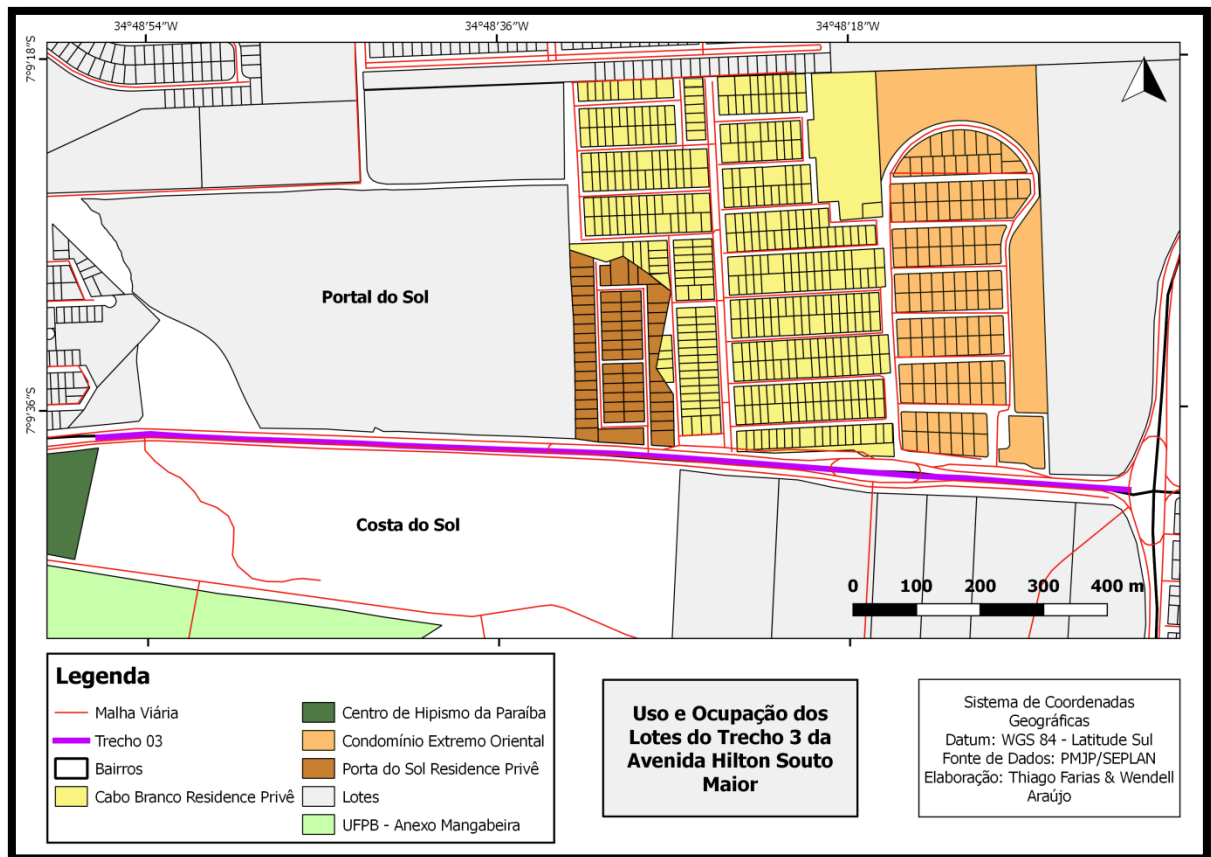
### 5.1.3 Trecho 3

Comumente as malhas das cidades se expandem de forma dispersa e desordenada, causando amplos vazios. Maia (1994) destaca que esse processo é resultado da compra e do parcelamento de terras com fins especulativos, no qual são mantidos em reserva à espera do incremento de seu preço. Isto posto, verifica-se no Trecho 3 da Av. Hilton S. Maior uma configuração espacial bastante distinta dos trechos anteriores. A partir da Figura 30, observamos que na margem da avenida que condiz ao bairro de Portal do Sol existem alguns condomínios horizontais fechados e, em contraponto, no lado do bairro de Costa do Sol se



encontra áreas verdes de densa vegetação de Mata Atlântica e terrenos ociosos, cujos loteamentos não conferem nenhuma edificação.

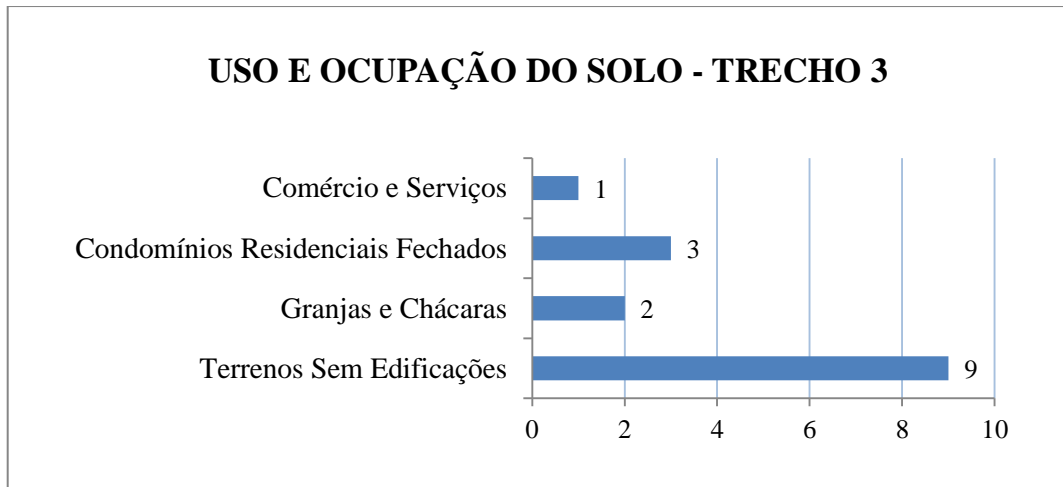
FIGURA 30 – MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO SOBRE OS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS NO TRECHO 3 DA AV. HILTON SOUTO MAIOR, NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB).



Elaboração: Thiago Farias e Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Segundo Barbosa (2005), vazios urbanos são terrenos de propriedade particular, mas que ainda não foram loteados e por isso se constituem como reserva de valor, onde seus proprietários esperam por uma maior valorização no mercado imobiliário por essas terras. Assim, os vazios urbanos são uma necessidade de acumulação do setor imobiliário. Como evidencia o Gráfico 5, verifica-se na produção e na reprodução do espaço do Trecho 3 da avenida a presença de vazios urbanos, de áreas verdes configurando-se como amenidades naturais, de grandes áreas de terras não edificadas e não loteadas, dos condomínios residenciais de luxo e da crescente valorização do solo em razão da especulação imobiliária (Figura 31).

GRÁFICO 5 – USO E OCUPAÇÃO DOS LOTES NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: trabalho de campo realizado em 21 de agosto de 2018. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

FIGURA 31 – TERRENOS SEM EDIFICAÇÕES NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Distantes do centro da cidade, os condomínios fechados na Zona Sul de João Pessoa se caracterizam por serem essencialmente horizontais. O espaço de suas ocupações advém de antigos vazios urbanos, ou seja, extensões de áreas urbanas loteadas, que embora equipadas ou semiequipadas em infraestrutura, não apresentam construções. Na lógica da especulação imobiliária, os proprietários mantêm esses lotes como reserva de valor, aguardando pelo processo de valorização, para enfim venderem essas terras por um valor mais alto.

Ademais, no Trecho 3 da Avenida Hilton Souto Maior é contrastante a dinâmica espacial entre os condomínios e as áreas verdes. Na Figura 32 percebemos essa dicotomia

entre a paisagem natural – composta de Mata Atlântica e pouca interferência humana – e a paisagem transformada intensamente pelos agentes produtores do espaço urbano, cuja área se constitui por três grandes condomínios horizontais fechados voltados para uma população de alta renda.

FIGURA 32 – CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS E MATA ATLÂNTICA NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

É importante ressaltarmos que a preservação de áreas verdes contribui para a qualidade de vida da população, que passa a contar com esses espaços para a prática de atividades físicas e a contemplação da natureza. Além disso, as áreas verdes ajudam a diminuir a temperatura no meio urbano, atuando como uma barreira da incidência da radiação solar.

No trecho final da Av. Hilton S. Maior, constata-se uma valorização dos atrativos naturais por parte da atividade imobiliária, visto que nessa lógica, as amenidades naturais, o relevo predominantemente plano e a localização próxima ao mar, agregam valor a esse espaço. Portanto, entendemos que no sistema capitalista de produção, as paisagens, inclusive as que imprimem aspectos da natureza, são construídas com o propósito de obtenção de lucros, sendo tomadas simplesmente como uma forma de mercadoria.

“Os bairros nobres e os condomínios fechados horizontais começaram a se desenvolver cada vez mais isolados da porção territorial já edificada, pois, distantes do centro, poderiam usufruir de mais espaço e de amenidades para a construção de suas residências, e estariam longe da poluição e violência normalmente presentes nas áreas centrais.” (DE SOUZA NETO SEGUNDO et. al., 2014, p. 143).



Percebe-se, então, que a presença desses condomínios acentuam a fragmentação territorial e social do espaço urbano e o processo de segregação socioespacial. Souza (2002) destaca que existem dois tipos de segregação no espaço urbano: a segregação induzida e a auto-segregação. A primeira corresponde por ser um fenômeno na qual as pessoas não escolhem viver no local para onde estão sendo direcionados, mas sim estão sendo forçados a se mudarem. Por outro lado, a segunda corresponde pelo fato das pessoas livremente escolherem morar em outro local, nessa situação essas pessoas possuem recursos, pois se destinam provavelmente para um local de mais conforto e segurança.

O primeiro condomínio horizontal fechado a ser instalado no Trecho 3 da Av. Hilton S. Maior foi o Cabo Branco Residence Privê (Figura 33). Aprovado pela PMJP em 1998, o empreendimento contava com uma área total de 33,75 ha composta por 19 quadras e 438 lotes. O Cabo Branco Residence Privê apresenta os seguintes equipamentos de lazer: trilha ecológica com iluminação, parque infantil, quadra de tênis, campo de futebol, quadra de voleibol e academia de ginastica. É permitido que cada proprietário construa sua casa com arquitetura individualizada, desde que respeite os parâmetros de edificação estipulados pelo condomínio (BARBOSA, 2005).

FIGURA 33 – CONDOMÍNIO CABO BRANCO RESIDENCE PRIVÊ NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Posteriormente, foi implantado o condomínio Porta do Sol Residence Privê, como resultado do desmembramento do condomínio Cabo Branco Residence Privê. Comportando cinco quadras e 63 lotes numa área de 4,02 ha, sua aprovação pela PMJP ocorreu em 2004

(BARBOSA, 2005). Poucos anos depois, foi construído o condomínio Extremo Oriental. Localizado entre o Cabo Branco Residence Privê e a PB-008, esse condomínio é o mais recente empreendimento com essas características a ser instalado na avenida (Figura 34).

FIGURA 34 – CONDOMÍNIO EXTREMO ORIENTAL NO TRECHO 3 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Apesar das várias transformações ocorridas na morfologia do Trecho 3 da Avenida Hilton Souto Maior, em decorrência da expansão urbana na Zona Sul de João Pessoa, ainda se encontra elementos rurais em sua paisagem como, por exemplo, as granjas. Em nossos trabalhos de campo, inclusive, percebemos que ocasionalmente circulavam algumas carroças de burro nesse último trecho da avenida. Assim, “muito embora a cidade venha avançando sobre o campo, esta tendência geral e maior, longe de atingir uma total homogeneização, concretiza-se mantendo, de alguma forma, o campo na cidade, ou o rural no urbano.” (MAIA, 1994, p. 31).

Contudo, fatores como acessibilidade, amenidades naturais e a possibilidade da instalação de grandes empreendimentos, favorece no Trecho 3 da Av. Hilton S. Maior que se forme um local estratégico para a iniciativa privada do ramo imobiliário. Com isso, compreendemos que esse padrão de crescimento favorece a valorização dos terrenos não-edificados ao longo do traçado da avenida, estimulando ainda mais as práticas especulativas do mercado imobiliário nessa área.



## **5.2 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR**

A chegada de novos empreendimentos na Avenida Hilton Souto Maior, a exemplos do Mangabeira Shopping e os condomínios horizontais de luxo nas adjacências da avenida contribuiu intensamente na valorização desta via nos últimos anos. Tais empreendimentos possuem a capacidade de mudar a dinâmica relacionada não apenas ao valor dos imóveis próximos, mas como também aos fluxos de pessoas e de veículos.

Consideramos que as cidades se articulam de maneiras distintas umas das outras. Essa articulação se dá através de meios de comunicação e transporte. Em outras palavras, por meio dos fluxos de informações, de pessoas e de mercadorias. É com esse pensamento que as cidades estão estabelecidas no interior de uma rede (urbana), no qual ocorrem várias formas de trocas, distribuídas em núcleos urbanos de centralidades diversas, seja numa escala maior ou menor (SOUZA, 2002).

A vitalidade de um espaço é influenciada, antes de tudo, pela sua posição na malha urbana e pela quantidade de vezes que é utilizada como passagem. Logo, a maneira como o espaço é organizado resulta no modo como os indivíduos circulam em um determinado local (PEREIRA, 2016). Para Carlos (2008), a circulação de um modo geral é um processo essencial do capital, visto que o processo de produção não pode recomeçar se a mercadoria não for transformada em dinheiro e, para isso, torna-se necessário que o produto chegue às mãos do consumidor.

A atração de serviços e comércios em novos locais constituem novas formas de habitar e de consumir esses espaços. Nas cidades brasileiras, é comum que esse processo aconteça próximo de vias importantes, na qual a concentração de comércio e serviços agrega mais valor a essas áreas. Essa valorização ocorre principalmente através de empreendimentos modernizadores. Tal processo pode resultar no desenvolvimento da acessibilidade e da mobilidade do espaço da cidade.

A acessibilidade e a mobilidade dos habitantes de uma cidade são exigências essenciais para o seu funcionamento, além de representarem atributos para a eficiência e a qualidade urbana. Um bom investimento na acessibilidade e na mobilidade permite uma melhor ocupação e uso da terra urbana, de maneira que evita o crescimento desordenado e desequilibrado (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014).

Relacionada pela disponibilidade de espaços viários e pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema de circulação, a acessibilidade é um elemento fundamental na valorização do espaço urbano. A mobilidade, por sua vez, tem como referência o ponto de origem e o ponto de destino, estando relacionada à capacidade de deslocamento das pessoas no meio urbano com o fim de realizar suas atividades (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014).

Segundo Villaça (1998), o espaço intraurbano se estrutura de acordo com as condições de deslocamento dos seus habitantes. Para o autor, a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, de modo que diferentes localidades conferem diferentes acessibilidades a todo o conjunto urbano da cidade.

Nesse sentido, De Souza Neto Segundo *et al.* (2014) destaca que:

“Tradicionalmente, a acessibilidade física é vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, como a medida direta e positiva dos efeitos de um sistema de transporte. Na forma mais simples, a acessibilidade pode ser medida pelo número, natureza e maneira que os destinos podem ser alcançados.” (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014, p. 146).

As “vias que apresentam melhores condições de circulação demonstram maior potencial de passagens de indivíduos (pessoas ou veículos) fundamentada em relações de acessibilidade e padrões de viagens que proporcionam movimento ao espaço urbano.” (PEREIRA, 2016, p. 59). Logo, a abertura, o asfaltamento, o prolongamento e a duplicação de vias de acesso contribuem significativamente na valorização do espaço urbano, pois favorecem sua acessibilidade.

Barbosa (2005) reforça que:

“A acessibilidade materializada pela instalação de modernas vias coloca-se como fator fundamental no processo de estruturação do espaço urbano e gera implicações diretas na valorização das distintas localizações. Em função disto, constitui uma das principais reivindicações dos agentes capitalistas produtores da cidade.” (BARBOSA, 2005, p. 106).

Do mesmo modo que as casas, os edifícios, as ruas e as praças, a localização é resultado da produção do espaço urbano. Para Villaça (1998), ela é apresentada no contexto intraurbano como valor de uso da terra e retratada no mercado pelo preço da terra. De acordo com o autor, a localização, como valor de uso da terra urbana, é produto do trabalho humano, estando estabelecida a partir da rede de infraestrutura (vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia etc.), das possibilidades de transporte de produtos e do deslocamento

de pessoas e dos meios de comunicação. Contudo, a localização no meio urbano é fundamental na especulação imobiliária à medida que influencia na definição dos preços dos imóveis.

“A localização se apresenta assim como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas das praças, das praias – valor que, no mercado, se traduz em preço de terra. Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte.” (VILLAÇA, 1998, p. 72).

A instalação de equipamentos de grande porte influencia na acessibilidade e na mobilidade dos indivíduos. Esses equipamentos têm o potencial de atrair uma grande quantidade de viagens desses indivíduos (PEREIRA, 2016). Assim, alteram as condições de circulação de pessoas e veículos. Entretanto, a “acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível [...]” (VILLAÇA, 1998, p. 23).

Principal vetor de acesso para se chegar às praias do Litoral Sul, a Av. Hilton S. Maior quanto à acessibilidade urbana se configura atualmente mais provida de infraestrutura e equipamentos urbanos, trazendo com isso, benefícios na mobilidade em seu trajeto. Todavia, através de informações adquiridas a partir de entrevistas realizadas com pessoas que circulam diariamente pela avenida, esta por sua vez, ainda apresenta muitas insuficiências.

### **5.2.1 Fluxos, congestionamentos e transporte público**

O meio de transporte é um dos elementos centrais na estruturação do espaço urbano. Porém, quando mal planejados e implementados, estes podem se consolidar como um relevante problema nas cidades. Sem dúvida, o número crescente de automóveis em detrimento de outras alternativas de transportes é um grave problema no território brasileiro. Além dos enormes e estressantes engarrafamentos, o uso de transportes individuais (automóveis) corresponde por gasto maior em razão do espaço e da quantidade de passageiros quando comparado com os trens e metrô, além dos automóveis serem de mais difícil acesso para significativa parcela da população (SOUZA, 2002).

Para Pierre George (1972):

As soluções propostas para o problema dos transportes urbanos e da circulação urbana acarretam deslocamentos de atividades no interior do espaço urbano e conseqüentemente mutações na estrutura geográfica da cidade ou, ainda, transformações nas condições oferecidas à circulação, à criação de zonas reservadas aos pedestres, de áreas para estacionamento, ou das correspondentes garagens coletivas etc. (GEORGE, 1972).

Nas últimas décadas, observou-se um rápido e excessivo crescimento no número de automóveis nas médias e grandes cidades brasileiras. Isso se deu, principalmente, com o incremento da indústria automobilística no país. Assim, o automóvel introduzido no meio urbano como símbolo de status social, trouxe a possibilidade do “deslocamento rápido e direto”, ao mesmo tempo em que criava uma falsa sensação de “proximidade” espacial (DE SOUZA NETO SEGUNDO *et al.*, 2014).

Somado a isto, Passos *et al.* (2012) discorre que:

“O elevado número de veículos em circulação nos centros urbanos tem acarretado problemas ao trânsito, em vista da dificuldade crescente de mobilidade de bens e pessoas por meio do sistema viário. Em decorrência desse problema, estão presentes os acidentes de trânsito, a poluição e os congestionamentos, e os transportes coletivos veem o espaço cada vez mais reduzido e a sua operação dificultada, com efeitos sobre a qualidade do serviço.” (PASSOS *et al.*, 2012, p. 49).

Em conformidade com os relatos de comerciantes que circulam todos os dias na Avenida Hilton Souto Maior, ocorreu em poucos anos um aumento no fluxo de pessoas, ciclistas e veículos nos três trechos da avenida, mais precisamente nos Trechos 1 e 2. Tal crescimento decorre, principalmente, das implementações inseridas na avenida que contribuíram com o seu desenvolvimento socioeconômico nas últimas décadas. Por conseguinte, os entrevistados destacaram que o meio de transporte que obteve mais impacto no sistema de circulação de nosso objeto de estudo foi o automóvel.

Informações fornecidas pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB) indicam que diariamente trafegam na Av. Hilton S. Maior cerca de 450 mil a 500 mil veículos. Nesse contexto, também se verifica o surgimento de congestionamentos em seus trechos. Mesmo que equipamentos urbanos como o Viaduto Cristo Redentor – localizado no início do Trecho 1 – e, especialmente, o Trevo das Mangabeiras – localizado na parte central do Trecho 2 –, tenham melhorado parcialmente essa questão, vários dos entrevistados sugeriram que houvesse uma ampliação na quantidade de faixas da avenida, visto que em significativa área de seu traçado existem espaçosos canteiros laterais.

Preenchido por muitos vazios urbanos, o Trecho 3 não apresenta intenso movimento de veículos. Dessa forma, são raros os congestionamentos nesse trecho. Em contrapartida, a ocorrência de congestionamentos nos Trechos 1 e 2 são bastante visíveis. Através dos dados da SEMOB, das entrevistas e das observações realizadas nos trabalhos de campo, os horários de maior estrangulamento na Avenida Hilton Souto Maior são das 7h às 9h, das 12h às 14h e das 16h às 19h. Geralmente, são nesses intervalos de tempo que a população está se dirigindo ou voltando do trabalho ou da escola.

Quanto ao transporte público, a exposição dos entrevistados no Trecho 1 revela que segundo eles o serviço é de boa qualidade, principalmente as linhas de ônibus que perpassam pelo bairro de Mangabeira. Estas, por sua vez, são as que possuem mais frotas e que efetuam mais viagens ao longo da avenida num dia, como evidencia o Quadro 5. Outra qualidade inferida pelos entrevistados é no que diz respeito ao curto intervalo de tempo entre um ônibus e o próximo de mesma linha, variando de quinze a vinte minutos nas segundas-feiras às sextas-feiras e de trinta a quarenta minutos nos sábados e domingos.

QUADRO 5 – LINHAS URBANAS DE ÔNIBUS NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

LINHAS URBANAS DE ÔNIBUS NA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR			
Código	Linha	Frota	Viagens
I007	Integração / Penha / Cabo Branco	1	8
508	Cabo Branco / Penha	1	8
302	Cidade Verde	9	67
303	Mangabeira / Pedro II	7	70
2303	Mangabeira / Rangel / Pedro II	4	32
2307	Penha / Rangel / Pedro II	2	16
2509	Cidade Verde / Rangel / Epitácio	7	56
2514	Mangabeira	4	42
3203	Mangabeira / Pedro II / Rangel	4	32
3207	Penha / Pedro II / Rangel	2	16
5206	Mangabeira	5	38
5209	Cidade Verde / Epitácio / Rangel	7	56
T005	Mangabeira / Tetéu	1	3
9902	Mangabeira / Valentina	2	28
1510	Circular	7	56
5110	Circular	8	64
9901	Valentina / Mangabeira	2	28
107	José Américo	5	39
2515	Mangabeira	4	40
3507	Cidade Verde	4	32
5210	Mangabeira	4	36
5307	Cidade Verde	4	32
5603	Mangabeira VII	6	40
5605	Mangabeira Shopping	6	48
Total de Linhas: 24		Total: 106	Total: 887

A qualidade do transporte público no Trecho 2 é a mais diferenciada no percurso da avenida. Os relatos indicam que o serviço é eficiente nas proximidades do Mangabeira Shopping, cuja variedade de linhas e o tempo de espera não foram alvos de críticas negativas. Por outro lado, na parte próxima do Centro de Hipismo da Paraíba o serviço do transporte público foi bem mais contestado. De acordo com os funcionários de alguns estabelecimentos comerciais instalados nessa área, além das poucas opções de linhas, o intervalo de tempo é bastante demorado, especialmente no sentido leste-oeste em que a espera nas paradas de ônibus é de 45 minutos à uma hora. Eles ainda apontaram que o serviço melhorou com a instalação da Call Center Contax, do centro de tecnologia da UFPB e do Terminal de Ônibus Quadramares, uma vez que os funcionários da Contax e os universitários aumentaram o movimento de pessoas nesse trecho.

No Trecho 3 a circulação do transporte público é ainda mais ausente. Em todo trecho existe apenas três paradas de ônibus em cada sentido, das quais duas ficam em frente aos condomínios horizontais fechados. A maioria das linhas de ônibus que trafegam pela Avenida Hilton Souto Maior sequer passam pelo Trecho 3. Contudo, vale frisar que não existe nenhuma linha do transporte público de João Pessoa que transcorra toda a extensão da avenida.

### **5.2.2 O Viaduto Cristo Redentor e o Trevo das Mangabeiras**

O Viaduto Cristo Redentor está localizado entre a CEASA e o Jardim Botânico Benjamin Maranhão – popularmente chamado de Mata do Buraquinho –, interligando os bairros do Cristo Redentor, Geisel, José Américo e Água Fria (Figura 35). É popularmente chamado de Viaduto “Sonrisal” devido à fragilidade da obra durante o período de sua construção, pois sempre que ocorriam chuvas, a obra atrasava por conta do material que dissolvia em contato com a água, sendo assim uma referência ao famoso remédio.

FIGURA 35 – VIADUTO CRISTO REDENTOR NO TRECHO 1 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Com denúncias de superfaturamento e utilização de material inadequado, a obra realizada pela Prefeitura Municipal de João Pessoa junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), foi inaugurada em 2003 com o valor de R\$ 4.018.433,94 conforme as informações concedidas pela Secretaria de Infraestrutura de João Pessoa (SEINFRA). Há poucos anos atrás, o poder público efetuou uma reforma no Viaduto Cristo Redentor modificando drasticamente suas vias de circulação<sup>25</sup> (Figura 36).

FIGURA 36 – NOVA CONFIGURAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO VIADUTO CRISTO REDENTOR APÓS A SUA REFORMA.



Fonte: SEMOB.

<sup>25</sup> De acordo com a página oficial da PMJP, a reforma do viaduto foi realizada pela SEMOB e pela SEINFRA.

Mesmo sendo uma obra relativamente recente, alguns dos entrevistados enfatizaram que o Viaduto “Sonrisal” após a reforma ainda não comporta adequadamente o nível do fluxo de veículos, pelo fato de ainda haver longos congestionamentos. De outro modo, ainda segundo estes, a construção do Trevo das Mangabeiras conseguiu amenizar o estrangulamento do fluxo de automóveis nas entradas dos bairros de Mangabeira e Jardim Cidade Universitária. Anterior à obra, existia no local uma rotatória e em seu centro uma escultura (Figura 37).

FIGURA 37 – ANTIGA ROTATÓRIA ONDE POSTERIORMENTE FOI IMPLANTADO O TREVO DAS MANGABEIRAS.



Fonte: liberdade.blogspot.com.br. Acesso em 29 de setembro de 2018.

De acordo com a página oficial do Governo da Paraíba, o Trevo das Mangabeiras foi inaugurado em agosto de 2015, interligando os bairros de Mangabeira, Bancários e José Américo (Apêndice C). A obra que faz parte do programa Caminhos da Paraíba e teve um custo de mais de R\$ 25 milhões, resultou na construção de um viaduto que passa por cima da Avenida Hilton Souto Maior, fazendo ligação entre as ruas Josefa Taveira e Walfredo Macedo Brandão através de quatro alças laterais (Figura 38).



FIGURA 38 – TREVO DAS MANGABEIRAS NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

No total da obra foi feito: o rebaixamento da Av. Hilton S. Maior; a construção do viaduto em concreto protendido; cravação de estacas em concreto armado para muro de arrimo; pavimentação asfáltica das pistas de rolamento; sistema de drenagem para águas profundas e superficiais; iluminação ornamental; passarelas e calçadas para pedestres; e restauração da ciclovia.

### 5.2.3 Demais implementações na Avenida Hilton Souto Maior

Com o passar dos anos, é visível um crescimento da malha cicloviária em João Pessoa, no qual a Avenida Hilton Souto Maior é uma das vias da cidade que é contemplada com ciclovia e ciclofaixa. Segundo a PMJP, a construção da ciclovia ao longo da avenida ocorreu no ano de 2009, com investimento do Governo Municipal e do Ministério das Cidades. A ciclovia foi implantada inicialmente ao longo de todo trajeto do Trecho 1, sendo posteriormente expandida para o Trecho 2 (Figura 39).

FIGURA 39 – CICLOVIA NO CANTEIRO CENTRAL DO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.



Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Situada no canteiro central da avenida com aproximadamente 2,5 metros de largura e piso de concreto, a ciclovia é utilizada tanto para a prática de atividades físicas, como também meio de locomoção de pessoas em direção ao trabalho e a outros destinos. Além disso, a “utilização de transportes não-motorizados oferece suporte à economia local, incremento do sentimento de segurança e melhora da saúde pública, além de efeitos positivos em termos de redução da poluição e conservação de recursos naturais.” (PEREIRA, 2016, p. 66).

Apesar da presença da ciclovia no percurso da avenida ter sido bastante elogiada, os entrevistados afirmaram existir com frequência uma disputa pela ciclovia entre os ciclistas e os pedestres que a utilizam como espaço de lazer para as suas caminhadas. Por conta disso, eventualmente ocorrem acidentes nesses espaços. Como medida de solução, muitos sugeriram que deveria ser instalada no canteiro central, uma faixa separada ao lado da ciclovia apenas para os pedestres.

A ciclovia no Trecho 2 se estende até o Trevo das Mangabeiras. Deste ponto até a final da Av. Hilton S. Maior na interseção com a PB-008 foi implantada uma ciclofaixa. Localizada na faixa lateral da avenida sobre o que era até então um acostamento, a ciclofaixa é sinalizada com uma linha vermelha sobre o pavimento da via, de modo que o tráfego de carros ou de ônibus não é permitido. A Figura 40 a seguir demonstra a demarcação da ciclofaixa no Trecho 2.

FIGURA 40 – CICLOFAIXA NO TRECHO 2 DA AVENIDA HILTON SOUTO MAIOR.

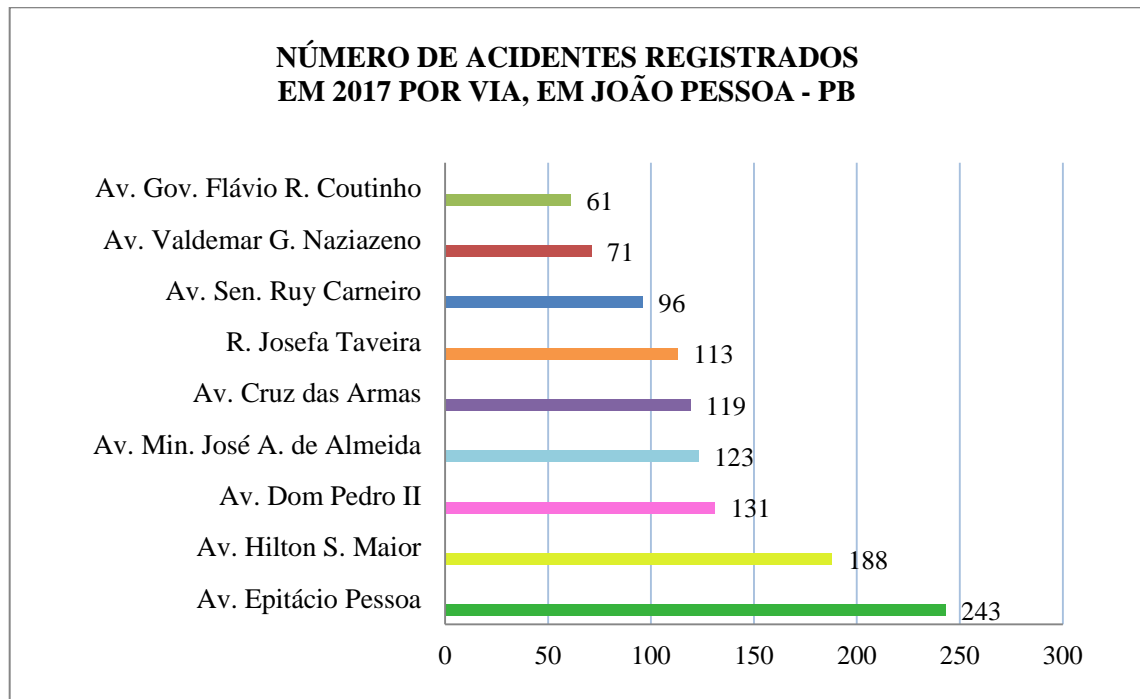


Fonte: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Conforme os relatos, antes da criação da ciclofaixa um dos lados da avenida no Trecho 2 e 3 era bloqueada por algumas horas no turno da manhã, fazendo com que o outro lado acessível comportasse ambos os sentidos. Sem o tráfego de veículos motorizados, ciclistas e pedestres foram autorizados a usufruir desse espaço. Diferentemente da ciclovia, a ciclofaixa está diretamente mais próxima do tráfego dos veículos, tornando-a mais exposta em casos de acidentes. Somado a isto, os entrevistados apontam uma má sinalização da ciclofaixa devido ao desgaste da pintura do alinhamento divisório entre esta última e as faixas destinadas aos automóveis, e a sujeira proveniente das calçadas em razão da ação dos ventos.

Dados da SEMOB indicam que no ano de 2017, a Avenida Hilton Souto Maior foi a segunda via da malha urbana de João Pessoa com mais acidentes com vítimas registradas. Com uma contagem total de 1.145 colisões na cidade, a Avenida Epitácio Pessoa lidera o ranking com 188, seguido da Av. Hilton S. Maior com 131. O Gráfico 6 abaixo manifesta esse quadro na capital da Paraíba.

GRÁFICO 6 – NÚMERO DE ACIDENTES REGISTRADOS EM 2017 NAS VIAS DE JOÃO PESSOA.



Fonte: SEMOB. Elaboração: Wendell Araújo N. Trigueiro, 2018.

Outra crítica recorrente diz respeito ao fato dos ônibus pararem nos pontos de parada de embarque e desembarque de passageiros por cima da ciclofaixa. Isso se deve porque os motoristas do transporte público na tentativa de não impossibilitar a passagem dos carros que os seguem, optam por ocupar a área dos ciclistas, tendo em vista que não existe acostamento nessa parte da avenida em razão da ciclofaixa.

No transcorrer da avenida encontramos poucas faixas de pedestres, até mesmo no Trecho 1 que comporta grande movimento de pessoas por efeito dos seus numerosos estabelecimentos comerciais. Aliás, dentre essas travessias apenas algumas atentam para rampas de acessibilidades para cadeirantes, tornando a avenida em muitas ocasiões um empecilho para os deficientes físicos.

Outro fator diz respeito à iluminação pública na avenida. Em concordância com as informações cedidas pela SEINFRA, a Avenida Hilton Souto Maior recebeu no ano de 2007 a inserção de uma nova iluminação com investimento no valor de R\$ 209.507,29. Em sua maioria, a nova iluminação na avenida foi considerada pelos moradores e comerciantes como uma execução positiva por parte do poder público. Todavia, um dos entrevistados a caracterizou como algo mais ornamental que necessariamente eficiente. No entanto, destacamos que a importância da iluminação pública nas vias urbanas devem ir além dos

aspectos estéticos, pois esse tipo de implementação pode trazer benefícios diretos em questões como a mobilidade urbana e a segurança pública.

Contudo, verifica-se que com decorrer dos anos a Avenida Hilton Souto Maior foi se tornando mais movimentada e, dessa maneira, adquirindo mais importância no espaço intraurbano da cidade de João Pessoa. Localizada na Zona Sul do município, essa via compreende grande circulação, seja de veículos, de ciclistas ou de pedestres, possuindo ao longo de seu trajeto diversos empreendimentos. Por fim, concluímos que o planejamento de um sistema de circulação não deve apenas se restringir à adequação dos meios de transporte e de sua estrutura viária, mas deve, principalmente, proporcionar melhorias nas condições de vida de toda população.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao tomarmos a rua como a expressão da vida urbana e elemento morfológico fundamental da cidade, tornou-se possível analisar e identificar por meio deste trabalho a transição da paisagem na Avenida Hilton Souto Maior através do intenso processo de urbanização ocorrido em João Pessoa, sobretudo na Zona Sul, cuja expansão urbana se deu a partir da instalação de conjuntos habitacionais populares promovidos pelo poder público. Com a formação de novos bairros por meio desses empreendimentos, a avenida passou a conferir um importante papel dentro do espaço intraurbano da cidade.

Resultado das práticas socioespaciais, o espaço urbano se coloca como o lugar onde a vida se realiza concretamente. O morar, o trabalhar, o conviver são elementos inerentes do urbano. Tais elementos estão impressos na paisagem, com formas, símbolos e ritmos diferentes. Essencialmente dinâmica, a paisagem está sempre em movimento, transformando-se mediante a ação dos sujeitos ao longo do tempo.

Apesar dos poucos dados viabilizados pelos órgãos públicos acerca do contexto histórico da Av. Hilton S. Maior, a averiguação das antigas fotografias aéreas e das imagens de satélite obtidas, juntamente com as exposições orais fornecidas pelos moradores e comerciantes dos estabelecimentos localizados no percurso da avenida, nos proporcionou discorrer sobre a evolução da paisagem nos três trechos da avenida, desde sua implantação em 1978, ainda constituída como uma via de terra, até o ano de 2018.

Conforme os dados apontados, a análise da morfologia urbana da Avenida Hilton Souto Maior foi indispensável para alcançar nossos objetivos propostos inicialmente. A identificação das permanências e alterações morfológicas da avenida de acordo com o uso e ocupação do espaço nos trechos da referida via, nos permitiu visualizar a presença de diversos processos, como a descentralização, a verticalização, a valorização do solo urbano e a própria expansão urbana. Assim, entendemos que a morfologia urbana se constata como o reflexo de uma organização social, econômica e cultural, segundo as necessidades da reprodução do capital, no qual o solo urbano, fundamentado na propriedade privada da terra, é disputado para vários usos pelos agentes produtores do espaço que atuam consoantes seus interesses.

Importante vetor da expansão urbana na Zona Sul de João Pessoa, a Av. Hilton S. Maior em sua total extensão apresenta características distintas quanto à tipologia de usos e atividades nos lotes em suas adjacências, configurando-se como um espaço heterogêneo com

empreendimentos de diversos segmentos e lotes de diferentes dimensões. No Trecho 1, constatou-se o predomínio de estabelecimentos comerciais, principalmente na parte que corresponde o bairro de José Américo. Embora em sua maioria sejam comércios de pequeno porte, nos anos mais recentes se efetuou a instalação de novos empreendimentos com maior poder de investimento, como a Call Center AeC. Essa tendência tem gerado um aumento nos fluxos de pessoas e veículos e, conseqüentemente, uma modificação na dinâmica da avenida.

O Trecho 2, por sua vez, caracteriza-se por lotes de grandes extensões com diversas atividades. Dentre estas, destacam-se as instituições públicas e os grandes empreendimentos, a exemplo do Mangabeira Shopping e das empresas inseridas no Distrito Industrial de Mangabeira. A presença desses empreendimentos propiciou novos valores de mercado no seu entorno, intensificando a disputa dos usuários pelos imóveis fixados nesse trajeto. Todavia, vale ressaltar a importância do bairro de Mangabeira no crescimento urbano e na valorização no Trecho 2 da Avenida Hilton Souto Maior. Resultado do processo de descentralização de João Pessoa, que originou a criação de novas centralidades, Mangabeira consolidado como subcentro na Zona Sul é o bairro mais populoso da cidade, ofertando várias atividades de comércio e serviços que atraem consumidores que residem em bairros próximos que anteriormente necessitavam se deslocar até o Centro.

Por último, o Trecho 3 se configura como o trajeto mais distinto e peculiar da Av. Hilton S. Maior. Vazios urbanos, áreas verdes, granjas, grandes lotes sem edificações, e condomínios residenciais de luxo são os elementos que marcam a paisagem neste trecho. A valorização do solo por efeito da especulação imobiliária foi fator determinante para a atual composição dessa área, onde os proprietários mantêm essas terras como reserva de valor. Quanto aos espaços edificados, os condomínios horizontais fechados se apresentam como a principal transformação morfológica no Trecho 3 da avenida. Introduzidos no final da década de 1990 no bairro de Portal do Sol, esses empreendimentos são designados para uma população de alta renda, acentuando o processo de segregação socioespacial no Litoral Sul de João Pessoa. Contudo, ainda que esse trecho se situe no espaço urbano, evidenciam-se nele elementos do rural, no qual se expressam vestígios de realidades do passado.

Providos com melhor infraestrutura e equipamentos urbanos, a contínua urbanização nos bairros localizados ao longo da Avenida Hilton Souto Maior demonstra uma relevante mudança do uso residencial para o comercial em considerável parcela dos lotes dessa via. Além disso, verificamos neste trabalho um crescimento no que diz respeito ao número de

edifícios com pavimentos superiores em frente à avenida. Com o predomínio de estabelecimentos de padrão horizontal, percebe-se que tem ocorrido um processo de verticalização, sobretudo no Trecho 2 com a construção de prédios residenciais multifamiliares. Ressalta-se ainda que a avenida também se coloca como palco de manifestações religiosas e culturais, a exemplo da Romaria da Penha.

Os avanços na acessibilidade e mobilidade urbana na Av. Hilton S. Maior através de implementações executadas pelo Governo do Estado da Paraíba e pela Prefeitura Municipal de João Pessoa, juntamente com suas secretarias, tornaram a avenida um corredor de intensa circulação. A ocorrência de congestionamentos e acidentes de trânsito são respostas da excessiva quantidade de automóveis em sua extensão. Nesse sentido, obras como o Viaduto Cristo Redentor e o Trevo das Mangabeiras se fizeram necessárias para suavizar os pontos de estrangulamento presentes nos Trechos 1 e 2 da avenida, respectivamente. Ademais, mesmo com deficiências quanto a sua utilização, instrumentos como a ciclovia e a ciclofaixa atribuem novas práticas nesse espaço, estimulando meios alternativos de transporte e atividades de lazer.

Portanto, compreende-se que a Avenida Hilton Souto Maior passou por transformações significantes em seu prolongamento com o decorrer dos anos. O dinâmico processo de reprodução de seu espaço se deu principalmente através das intervenções e apropriações realizadas pelo poder público e pela iniciativa privada, conferindo a expansão da mancha urbana sobre os espaços rurais na Zona Sul de João Pessoa.

Desse modo, conclui-se que a pesquisa aqui apresentada não encerra as discussões acerca da Av. Hilton S. Maior, visto que o exame da paisagem é um campo de investigação da Geografia que possui diversas abordagens, especialmente no que se refere aos espaços urbanos das cidades. Com isso, espera-se que este trabalho possa incentivar a elaboração de futuros estudos sobre a temática da transformação da paisagem, tendo a rua como objeto de análise no que envolve as alterações e permanências das formas urbanas em seu entorno, como resultado da materialização das relações sociais ao longo do tempo.



**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

ARAÚJO, Luciana Medeiros de. **A produção do espaço intra-urbano e as ocupações irregulares no Conjunto Mangabeira, João Pessoa – PB.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba - UFPB, João Pessoa, 2006.

BARBOSA, Adauto Gomes. **Produção do Espaço e Transformações Urbanas no Litoral Sul de João Pessoa – PB.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, Natal, 2005.

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar.** Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades.** Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re) Produção do Espaço Urbano.** 1. Ed. 1. Reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CORREA, Roberto Lobato. A. Paisagem e Geografia. In: Ida Alves, Masé Lemos e Carmem Negreiros. (Org.). **Literatura e Paisagem em Diálogo.** 1 ed. Rio de Janeiro: Makunaíma, 2012, v. 1, p. 29-43.

DE SOUZA NETO SEGUNDO, Júlio Benigno; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro; RIBEIRO, Edson Leite; BORGES, Utaiguara da Nóbrega. **Acessibilidade, Mobilidade e Formas de Promover a Reabilitação do Espaço Urbano: O Caso da Cidade de João Pessoa-PB.** Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Mackenzie. Online), v. 2, p. 140-165, 2013.

GEORGE, Pierre. **Os métodos da geografia.** Tradução de Heloysa de Lima Dantas. Difel: São Paulo, 1972.

GUERRA, Antonio José Teixeira; MARÇAL, Mônica dos Santos. **Geomorfologia Ambiental.** 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2006 v. 1.

JUNIOR, Antonio Higino. **A geo-história da Avenida Epitácio Pessoa em João Pessoa – PB.** Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba – UFPB, João Pessoa, 2013.

LAVIERI, João Roberto; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. Evolução urbana de João Pessoa pós-60. In: Regina Célia Gonçalves, Maria Beatriz Ferreira Lavieri, João Roberto Lavieri e Glória Rabay. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Ed. UFPB, 1999, p.39-65.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

MAIA, Doralice Sátyro; CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim; ALONSO, Sérgio Fernandes; BEZERRA, Rogério Silva. Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana – permanências e transformações. ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Outras expressões, 2013 (Geografia em Movimento).

MAIA, Doralice Sátyro. **O Campo na cidade: necessidade e desejo (um estudo sobre subespaços rurais em João Pessoa – PB)**. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis.

\_\_\_\_\_, **Tempos lentos na cidade: Permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa - PB**. (Tese de doutorado). São Paulo: USP, 2000.

MARTINS, Paula Dieb. **Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba – UFPB, João Pessoa, 2014.

MEYER, Regina Maria Proserpi. O Papel da Rua na Urbanização Paulistana. **A Cidade e a Rua**. Cadernos de História de São Paulo, São Paulo, n. 2, 1993.

PASSOS, Luciana Andrade dos; SILVEIRA, Fabiana de Albuquerque; PITA, Ana Luzia Lima Rodrigues; BRAVA, Cybelle Frazão Costa; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. **Processo de Expansão Versus Sustentabilidade Urbana: reflexão sobre as alternativas de deslocamento na cidade de João Pessoa (PB)**. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 4, p. 47-59, 2012.

PEREIRA, Sydney dos Santos Júnior. **Estudo de Caso do Potencial de Influência do Mangabeira Shopping na Estrutura Urbana de João Pessoa, PB**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal da Paraíba - UFPB, João Pessoa, 2016.

RAFAEL, Renata de Araújo; ARANHA, Thaís Regina Benevides Trigueiro; MENESES, Leonardo Figueiredo de; SARAIVA, Alzira Gabrielle Soares. **Caracterização da evolução urbana do município de João Pessoa / PB entre os anos de 1990 e 2006, com base em imagens orbitais de média resolução.** IN: XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto – XIV SBSR, 2009, Natal – RN. XIV SBSR, 2009, p. 819-826.

RONCAYOLO, Marcel. *Les Grammaires d'Une Ville. Essais sur la genèse des structures à Marseille.* Paris: Éditions de l'École des Hautes Études em Sciences Sociales, 1996.

SANTOS, Kaio César Pereira de Medeiros. **Avenida Josefa Taveira: estudo do uso e ocupação do solo na perspectiva comercial.** Monografia (Graduação em Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba – UFPB, João Pessoa, 2013.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia.** Hucitec. São Paulo 1994.

SOUZA, Jussara Freire de; SILVA, Richarde Marques da. **Transformações Recentes no Uso e Ocupação do Solo nos Bairros de Água Fria e José Américo, João Pessoa-PB.** Cadernos do Logepa, v. 6, p. 25-40, 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de S. **ABC do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro, Bertrand Brasil; 190 páginas, 2005.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

## **APÊNDICES**

**APÊNDICE A – LEI MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA Nº 7190**

1/1

LEI Nº 7190, DE 03 DE DEZEMBRO DE 1992



**DENOMINA DE RUA  
HILTON SOUTO MAIOR,  
UMA DAS NOVAS  
ARTÉRIAS PÚBLICAS  
DESTA CIDADE, E TOMA OUTRAS  
PROVIDÊNCIAS.**

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA, ESTADO DA PARAÍBA, FAÇO SABER QUE O PODER LEGISLATIVO DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

**Art. 1º** Fica denominada de Rua HILTON SOUTO MAIOR, a uma das artérias públicas desta Capital, ainda sem denominação oficial, fixada em Lei.

**Art. 2º** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, EM 03 DE DEZEMBRO DE 1992.

CARLOS ALBERTO PINTO MANGUEIRA  
Prefeito

JOSÉ BARBOSA DE SOUZA LIMA  
Secretário Chefe de Gabinete

## APÊNDICE B – LEI MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA Nº 10.199



1/1

LEI Nº 10.199, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2003.

### cria eixo axial no perímetro urbano de João Pessoa e adota outras providências.



O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA, ESTADO DA PARAÍBA, FAÇO SABER QUE O PODER LEGISLATIVO APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

**Art. 1º** A Avenida Desembargador Hilton Souto Maior, a partir do Viaduto Cristo Redentor, atravessando os Loteamentos Cidade dos Colibris e Conjunto José Américo, até encontrar-se com a Rótula da CEHAP, onde limita-se com o Loteamento Jardim Cidade Universitária e Conjunto Mangabeira, passa a integrar o Sistema Axial da Grande João Pessoa.

**Art. 2º** Fica definido o Eixo Axial da Avenida Desembargador Hilton Souto Maior, como os terrenos que lhe fazem parte e os que lhe fazem frente.

Parágrafo Único - Em caso de terrenos fronteiriços a esse Eixo Axial, que integram Zona Especial de Preservação, as edificações deverão adequar-se as exigências da Legislação Municipal, Estadual e Federal vigentes, respeitando-se os códigos ambientais correspondentes.

**Art. 3º** Será admitido todos os usos permitidos e tolerados do quadro de zoneamento e uso da Zona Axial 2 (ZA2), codificados pela Lei nº 2.699/79, inclusive os Serviços Especiais (SE), para todos os terrenos integrantes desse Eixo.

Parágrafo Único - Os parâmetros urbanísticos que nortearão as edificações nesse eixo, serão os mesmos da Zona Axial 2 (ZA2), exceto o índice de aproveitamento que deverá obedecer o da macrozona correspondente, em conformidade com o Plano Diretor Físico do Município de João Pessoa, Lei Complementar nº 03/92.

**Art. 4º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 5º** Revogam-se as disposições em contrário.

PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, EM 30 DE DEZEMBRO DE 2003.

CÍCERO DE LUCENA FILHO  
Prefeito.

## APÊNDICE C – LEI ESTADUAL DA PARAÍBA Nº 10.451



ESTADO DA PARAÍBA

Certifico, para os devidos fins, que a  
LEI foi publicada no DOE, nesta data  
11/04/2015  
Cristina Múcio da  
Gerência Executiva de Registro de Imóveis  
Legislação da Casa Civil do Governador

LEI Nº 10.451 DE 10 DE ABRIL DE 2015.  
AUTORIA: PODER EXECUTIVO

Denomina de Trevo das Mangabeiras o complexo viário constituído de alças e viaduto que está sendo construído no Bairro de Mangabeira, em João Pessoa.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA PARAÍBA:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica denominado de TREVO DAS MANGABEIRAS o complexo viário que está sendo construído na interseção da Avenida Hilton Souto Maior e da Avenida Josefa Taveira, no bairro de Mangabeira, na cidade de João Pessoa.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, em João Pessoa, 10 de abril de 2015; 127ª da Proclamação da República.

  
RICARDO VIEIRA COUTINHO  
Governador