

| 666 | UMA ANÁLISE SOBRE A ACESSIBILIDADE FÍSICA AOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS DA CIDADE DE JOÃO PESSOA - PB

Anneliese Heyden Cabral de Lira

Resumo

Este estudo tem como tema a acessibilidade física aos condomínios horizontais, tipologia habitacional que vem se proliferando em todo o mundo. Essas espacialidades têm transformado consideravelmente a dinâmica de produção do tecido urbano e da paisagem urbana, apresentando também modificações notórias na maneira de morar e viver na cidade. Os principais motivos que fomentam sua expansão são a busca por maior segurança e melhor qualidade de vida. A pesquisa dedica-se a analisar a acessibilidade física aos condomínios horizontais da cidade de João Pessoa, capital paraibana. Para tanto, foram analisadas as possibilidades e facilidades existentes de atravessar o espaço da cidade como um todo, bem como o acesso aos pontos essenciais da unidade urbana em que os condomínios estão inseridos. Os resultados desta pesquisa demonstram que os condomínios horizontais pessoenses tendem a se concentrar em áreas periféricas localizadas no setor sudeste da faixa litorânea da cidade, aproveitando-se de setores vazios urbanos, mas considerados privilegiados do ponto de vista da atratividade e de uma expectativa de valorização futura. Devido a esta lógica de localização, destacam-se problemas como a precariedade do provimento de comércio e serviços locais e dificuldades tanto na macroacessibilidade, como na microacessibilidade física.

Palavras-chave: condomínio horizontal, acessibilidade urbana, implicações condomínio-cidade.

1. Introdução

Os condomínios horizontais caracterizam uma tipologia habitacional que vem se expandindo em todo o mundo. Essa expansão pode ser justificada pela união de vários fatores, como a falta de qualidade de vida nas cidades, a insegurança, a ineficiência da gestão pública, a massificação da cultura do medo, a atuação do mercado imobiliário, promovendo a oferta de um “novo modo de viver”, e a procura, por grande parcela da sociedade, de espaços que transpareçam uma imagem de segurança e conforto.

Observa-se uma grande demanda por uma alternativa habitacional que procura distanciar-se dos problemas urbanos, que considerável parte da população acredita terem sido originados nas áreas centrais das cidades. Esta tendência está calcada não apenas na busca pela segurança, mas em conceitos de bem-estar, aliados à ampliação de entretenimento endógeno privado e a uma esfera de comunidade ou coletividade, com a opção de ser selecionada segundo os anseios dos moradores.

As barreiras físicas monitoradas e vigiadas, características marcantes dos condomínios horizontais, criam um certo conforto psicológico, gerando uma sensação de

segurança interna que levam os condôminos a se sentirem mais protegidos, tranquilos e com maior controle sobre seus filhos. Este isolamento e fechamento de conexões com o meio público, além de proporcionar o aumento da “segurança”, confere aos moradores uma maior privacidade, não permitindo que o meio externo influencie física e visualmente em seu meio interno.

Somam-se a esses aspectos, a possibilidade de retornar a morar em casas e a paisagem predominantemente suburbana, atrelada às supostas expectativas de um “modo de vida saudável”, o que acaba direcionando a implantação destes empreendimentos para áreas da cidade consideradas periféricas e com maior estoque de terrenos.

Porém, de acordo com essa lógica de localização, alguns autores apontam que a ocupação através de condomínios horizontais acentua a urbanização dispersa (REIS, 2006; CALDEIRA, 2000; BALL, 2002), além de implicar na morfologia do solo intraurbano, a intensificação da segregação socioespacial, da fragmentação e dificuldades na acessibilidade.

O objeto empírico de pesquisa é delimitado pela identificação do setor de concentração de condomínios horizontais de alta renda da cidade de João Pessoa, capital paraibana. O critério “alta renda” foi incluído no objeto de estudo, por ser um aspecto que agrega ao condomínio horizontal feições físicas e sociais mais representativas do processo de “condominização” mundialmente observado, firmado no tripé “segurança/verde/estratégias de distinção”.

Nesse sentido, toma-se como objeto e recorte espacial o setor que engloba dez condomínios, localizado na porção sudeste da faixa litorânea da cidade, mais precisamente nos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas.

O trabalho analisa, portanto, a acessibilidade física aos condomínios horizontais concentrados naquele setor em relação à cidade como um todo, observando aspectos como localização, acessos, deslocamentos e oportunidades urbanas.

2. Aporte Teórico

2.1. Localização, Percurso Urbano, Acessibilidade e Mobilidade Urbanas

A produção do espaço urbano é concebida através da ação, muitas vezes conjunta, de vários agentes sociais dos setores público e privado, como os grandes industriais, os proprietários fundiários, promotores imobiliários e o próprio Estado. Estas ações adicionam valor a um determinado local, tornando-o mais valorizado no espaço relativo a outras localizações existentes.

Para Villaça (2001), a produção do espaço urbano é fundamentalmente a produção de localizações, correlacionando-as também aos investimentos no campo da construção civil e de infraestrutura, aos diversos elementos da estrutura urbana e às demais partes da cidade.

“A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas as suas localizações. A localização está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre determinado ponto do território urbano e todos os demais[...]” (VILLAÇA, 2001, pg. 24)

A localização é um valor de uso, produzido essencialmente pela atividade humana, e necessária na produção da cidade como um todo. Villaça (2001. p. 3), ainda define a localização também “pela capacidade que determinado ponto do território oferece, de relacionar-se, através de deslocamentos espaciais, com todos os demais pontos da cidade.” Neste sentido, a localização é um valor que está diretamente condicionado a um grau maior ou menor de acessibilidade diante dos recursos existentes na cidade.

A realização de diversas atividades e a aquisição de bens e serviços depende da constante locomoção dos cidadãos dentro de uma cidade. O deslocamento necessário para alcançar um determinado lugar, seja o trabalho, casa, ou espaços de lazer é realizado a partir de uma rota, também conceituada de forma mais ampla, por outros autores como percurso urbano. Segundo Silveira et., al (2004), este percurso constitui, além de, uma linha no espaço e no tempo, descrita pelo movimento que define a direção de fluxos de circulação cotidianos, uma indicação de vetor de expansão intraurbana. Tais vetores podem assinalar uma região que se encontra em intensa dinâmica, no que diz respeito à sua atratividade e desenvolvimento, e está conjuntamente associada à oferta de infraestrutura básica e às atividades desenvolvidas ao longo da sua área de influência.

A localização e a configuração física, bem como a forma de mobilidade de cada um são fatores que determinam a facilidade ou a dificuldade de movimento intraurbano. A qualidade de vida de um local e da própria população está diretamente ligada à acessibilidade física, que por sua vez, depende do sistema operacional e da infraestrutura básica aplicada ao longo do trajeto a ser tomado. “A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível” (VILLAÇA, 2001. p. 23).

A acessibilidade física pode ser, portanto, relacionada à capacidade de acesso a outras pessoas, às atividades urbanas, aos recursos materiais, aos serviços, ao lazer e às informações. Ou ainda, segundo Odoki et., al (2001), acessibilidade pode ser entendida como a facilidade com que um indivíduo pode realizar atividades que deseja, a partir de um determinado local, por meio de um determinado modo de transporte.

Um importante conceito associado à acessibilidade é a mobilidade, que pode assumir diversas conotações. Esta pesquisa se deterá apenas a compreender a mobilidade urbana, entendida como o conjunto dos deslocamentos que as pessoas efetuam para atingir seus destinos e realizar as mais variadas atividades, com base no *locus* urbano (MCIDADES, 2004, 2005). A mobilidade também pode ser vista como a facilidade de movimento, seja de indivíduos, bens, capital ou informações (SAGER, 2006). A mobilidade urbana, enquanto atividade que permite a realização de outras atividades cotidianas, é permeada pelas condições de localização no espaço urbano e acessibilidade às redes de transporte.

3. Condomínios Horizontais em João Pessoa - PB

O surgimento de condomínios horizontais em João Pessoa - PB, apesar de ter sido iniciado na década de 1980, se firmou com maior intensidade a partir do final da década de 1990, tardiamente em relação a outras capitais brasileiras. Entretanto, durante a década de 2000, esta modalidade residencial movimentou bastante o mercado imobiliário da cidade, tornando-a local-alvo de investimento de grandes construtoras nacionais.

Como um fenômeno que se repete em outros lugares, os primeiros condomínios surgiram como estratégia dos empreiteiros para não dar à municipalidade as áreas públicas exigidas nos projetos de loteamento. Surgiam assim, os empreendimentos imobiliários “*privé*”, que tiveram um certo declínio na década de 1980, em detrimento do “*boom*” imobiliário vertical, mas que, devido ao atual contexto da violência, voltaram a se proliferar com maior intensidade.

A princípio, assumiam conotação de conjuntos habitacionais destinados às moradias típicas de classe média. Porém, ao longo dos anos, e no decorrer da valorização imobiliária, foram assumindo o formato de “condomínios fechados” e passaram a ser direcionados ao estrato social com maior poder aquisitivo e com outros tipos de interesse.

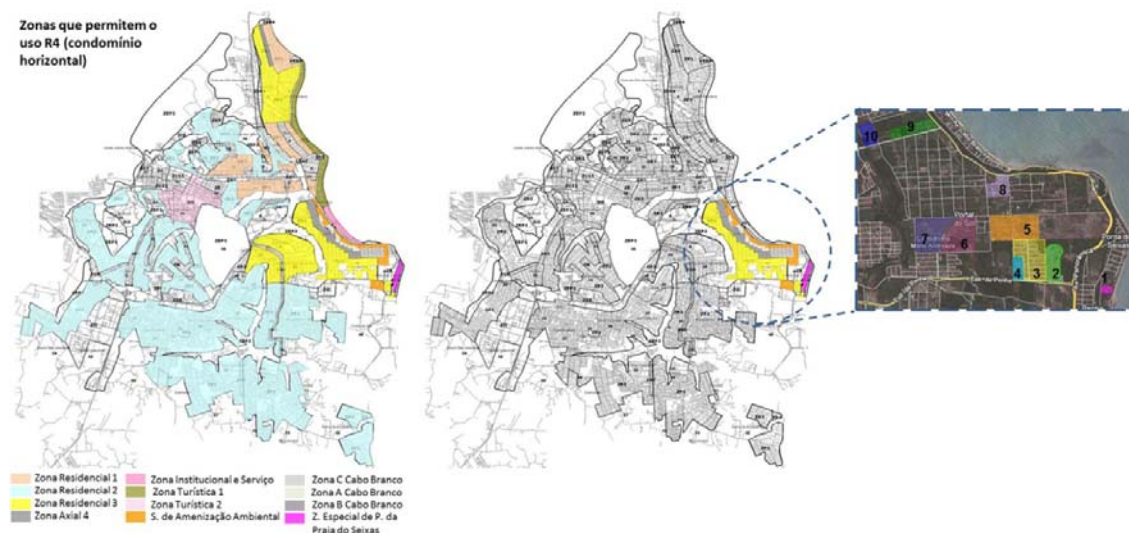
Atualmente, João Pessoa possui 11 condomínios horizontais de classe média-alta, dos quais dez estão localizados no setor sudeste da faixa litorânea da cidade: Village Atlântico do Sul, Cabo Branco Residence Privé, Extremo Oriente, Portal do Sol Residence

Privê, Bougainville, Vila Real, Bosque das Orquídeas, Villas do Farol Condominium Club, Bosque das Gameleiras, e Alta Vista.

A região com maior concentração de condomínios em João Pessoa (Altiplano, Portal do Sol, Ponta do Seixas), até o ano 2007, estava inserida em uma Zona Não Adensável¹. Esta área em questão, antes considerada como Zona de Restrições Adicionais pelo Plano Diretor da cidade de João Pessoa, devido ao seu caráter paisagístico e ambiental peculiar, passou a ser denominada como Zona de Adensamento Prioritário, a partir de um decreto do poder público municipal aprovado em 13 de dezembro de 2006.

Apesar da mudança dos parâmetros para o uso do solo neste setor, essas áreas ainda não apresentam potencialidades urbanas - infraestruturais; de acessos; proximidade a estabelecimentos que abasteçam as necessidades substanciais. Entretanto, apesar da maioria desses condomínios serem instalados em locais com pouca infraestrutura, o público interessado não considera este item tão importante, uma vez que os serviços substanciais e qualitativos são obtidos através do uso de veículo próprio.

Figura 01: Mapa com as zonas que permitem o uso R4 e a localização dos condomínios horizontais.



Legenda: 1- Village Atlântico do Sul; 2 - Extremo Oriental; 3 - Cabo Branco Residence Privê; 4 - Porta do Sol; 5 - Bougainville; 6 - Bosque das Orquídeas; 7 - Bosque das Gameleiras; 9 - Vila Real; 10 - Alta Vista.

Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa de zoneamento cedido pela PMJP, 2012.

¹ Segundo o Plano Diretor da cidade de João Pessoa (PMJP, 2009), Zona não Adensável é aquela onde a carência da infraestrutura básica, a rede viária e o meio ambiente restringem a intensificação do uso do solo e na qual o limite máximo de construção segue o índice de aproveitamento único.

A concentração de condomínios horizontais voltados para classe social alta nestas áreas se justifica, provavelmente, por que esses bairros possuem resquícios de vegetação primitiva e baixa densidade habitacional (aspectos incluídos no *marketing* destes produtos para induzir o pensamento dos compradores de que irão morar mais próximo da natureza, longe dos problemas urbanos e em locais ditos amenos). Entretanto, esses bairros ainda apresentam muitos vazios urbanos e áreas rurais, facilitando o surgimento de moradias irregulares, habitadas pela camada de menor poder aquisitivo.

3.1 Acessibilidade urbana e os condomínios horizontais de João Pessoa

De forma mais específica, este estudo pretende analisar a macroacessibilidade relacionada aos condomínios horizontais, ou seja, a possibilidade e facilidade de atravessar o espaço da cidade como um todo, em todas as suas direções, partindo do objeto de estudo. Assim, como a microacessibilidade, referindo-se ao acesso direto às calçadas, aos pontos de ônibus e às edificações e a mesoacessibilidade, observando situações intermediárias, como o acesso às vias coletoras, por exemplo.

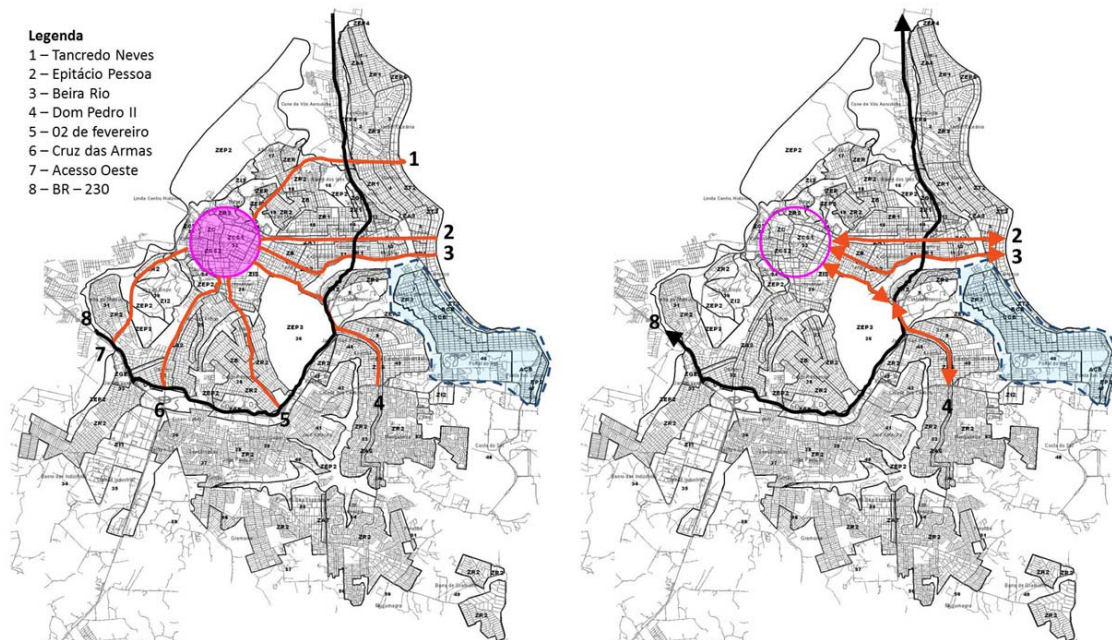
A cidade de João Pessoa apresenta sistema viário caracterizado por percursos radiais concêntricos. Da área central - considerada não pelos aspectos geográficos, mas pela força administrativa e histórica que detém -, partem sete corredores viários que a interligam a vários setores da cidade e que representam também vetores de expansão urbana: Tancredo Neves, Epitácio Pessoa, Beira Rio, Dom Pedro II, 02 de fevereiro, Cruz das Armas e Acesso Oeste.

Tais corredores são percursos que influíram tanto no modelo de expansão, na morfologia urbana, como no próprio espaço territorial da cidade. Os corredores Tancredo Neves, Epitácio Pessoa, Beira Rio e Dom Pedro II, que ligam a área central à orla marítima, são caracterizados por apresentar deslocamentos mais representativos da classe dominante, por abrigar grande concentração de assentamentos de uso residencial das classes abastadas, localizações espaciais de grande valor mercadológico, além de apresentar amenidades e oportunidades urbanas.

Os moradores dos condomínios horizontais e das demais habitações dos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas se beneficiam com a proximidade de três destes corredores viários e das principais avenidas da cidade: Av. Epitácio Pessoa, Av. Beira Rio e Av. Dom Pedro II que ligam o centro às regiões praianas; Av. Hilton Souto Maior que dá acesso a BR e aos corredores Dois de Fevereiro e Dom Pedro II; PB 008 que interliga

municípios vizinhos do litoral sul; Av. Cabo Branco que pode ser acessada pelos corredores Epitácio Pessoa e Beira Rio; Av. João Cirylo que tangencia um dos perímetros do bairro Altiplano e parte do bairro Portal do Sol, ligando os bairros do setor sudeste ao corredor Beira Rio; e a Av. Doutor João Crisóstono que dá acesso ao bairro Bancários (ver figura 03).

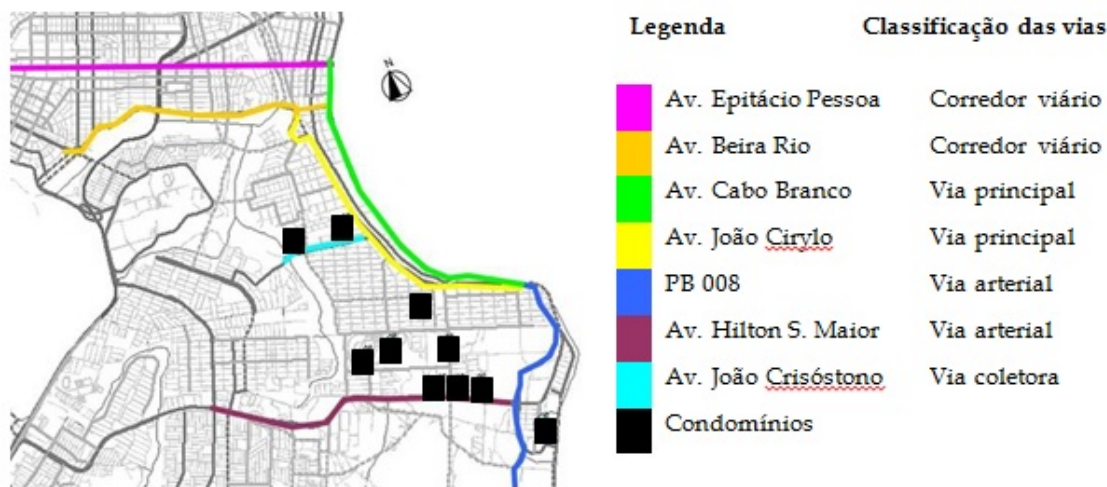
Fig. 02 Mapa de localização dos principais corredores viários da cidade de João Pessoa, destacando o centro tradicional (em magenta) e o setor de concentração de condomínios horizontais (em azul).



Fonte: Elaboração própria, 2012.

A atração de viagem deste setor pode ser explicada pela localização de equipamentos de grande porte. Percebem-se iniciativas públicas com o intuito de valorizar o referido setor sudeste, como a inserção de equipamentos de grande porte – a exemplo da Estação Ciência e do Centro de Convenções –, modificações no Código de Urbanismo de João Pessoa para favorecer certas modalidades habitacionais, e a implantação de infraestruturas. São observados também investimentos do setor privado, que vê nesta área um nicho bastante rentável para o mercado da classe A. Por exemplo, as obras já iniciadas do *shopping* Mangabeira, localizado no bairro Mangabeira (setor vizinho ao bairro Portal do Sol) e o colégio Motiva, uma rede de ensino particular da cidade, que será instalado em um terreno vizinho ao condomínio Vila Real.

Figura 03: Principais vias de acesso que servem os condomínios do setor sul. Fonte: Elaboração própria, 2012.



O fluxo de veículos é gerado, fundamentalmente, pelos moradores de tais condomínios, pelos turistas com movimento para equipamentos como a Estação Ciência Cabo Branco e movimentos de acesso a bairros e municípios vizinhos. Este fluxo se dá, principalmente, na via principal João Cyrillo, nas vias arteriais Av. Hilton Souto Maior, PB-008, e na via coletora Doutor João Crisóstono. Ocorre também, em menor grau, fluxos de veículos nas vias locais que dão acesso aos condomínios Bougainville, Bosque das Orquídeas e Gameleiras e Village Atlântico do Sul.

Em relação à infraestrutura viária, nota-se pela recente expansão destes bairros, que a maioria das vias encontra-se em leito natural, sem tratamento ou pavimentação. O bairro Altiplano, provavelmente por apresentar maior número de unidades habitacionais e maior conexão com bairros circunvizinhos, possui 56% de seu logradouro pavimentado, sendo 13% com pavimentação asfáltica e 33% com paralelepípedo. Porém, o bairro Ponta do Seixas, apesar de possuir poucas edificações e moradores, possui 67% das vias pavimentadas com asfalto, o restante (33%) são ruas em solo. O bairro mais extenso e com maior quantidade de condomínios, Portal do Sol, possui baixo índice de pavimentação com apenas 7% das vias pavimentadas com asfalto, apenas uma via com paralelepípedos e as demais em solo.

Apesar do baixo nível de pavimentação, percebe-se que todas as vias de acesso aos condomínios horizontais encontram-se pavimentadas com asfalto. Recentemente, devido ao crescente número de condomínios horizontais na região, a construção da Estação Ciência

e a valorização desta área, algumas ruas receberam pavimentação e recuperação da pavimentação existente, como é o caso da Av. João Cyrillo e da Av. Doutor João Crisóstono (Altiplano), da PB 008 e da Av. Hilton Souto Maior (Portal do Sol).

A situação das calçadas nos três bairros é precária, quando elas existem, a maioria delas se encontra intransitável, por não estarem adequadas em relação ao revestimento ou por não possuírem poda frequente da vegetação nativa, além da falta de continuidade de calçada após o término das fachadas dos condomínios.

No entanto, desde o ano 2009, a Prefeitura Municipal de João Pessoa em ação conjunta com o Governo Estadual e Governo Federal começou a investir na recuperação de algumas calçadas e na implantação de ciclovias ao longo da Avenida João Cirylo e da Rodovia intermunicipal PB-008 (percurso principal que dá acesso aos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas). Atualmente, o resultado concreto deste projeto pode ser observado na conclusão das ciclovias apenas.

O grau de acessibilidade física dos condomínios mencionados foi verificado, primeiramente, a partir da distância física e temporal dos setores urbanos onde estão inseridos a áreas geradoras de oferta de emprego, possibilidades de renda, escolas, bens e serviços e a espaços públicos de lazer, tomando-se principalmente como referência o centro principal ou os centros secundários da cidade². Neste sentido, foi considerado o tempo que se leva para chegar ao destino a partir de três formas de locomoção: a pé, de ônibus e de automóvel. Analisando isoladamente os bairros onde estão inseridos os condomínios, chegou-se aos seguintes dados:

Tabela 01. Matriz Modal/Tempo/Condomínios-Destino

Modos de locomoção	Centro Principal	Centro Secundário	Centro de provimento	Área de lazer pública
Utilizando ônibus	40 minutos	20 minutos	20 minutos	15 minutos
Utilizando veículo próprio	20 minutos	20 minutos	15 minutos	15 minutos
À pé	136 minutos	60 minutos	120 minutos	15 minutos

Fonte: Elaboração Própria, 2012.

Em seguida, foram analisadas, além das distâncias físicas das áreas acima citadas, locais de necessidade diária ou de urgência, como: supermercados, padarias, hospitais

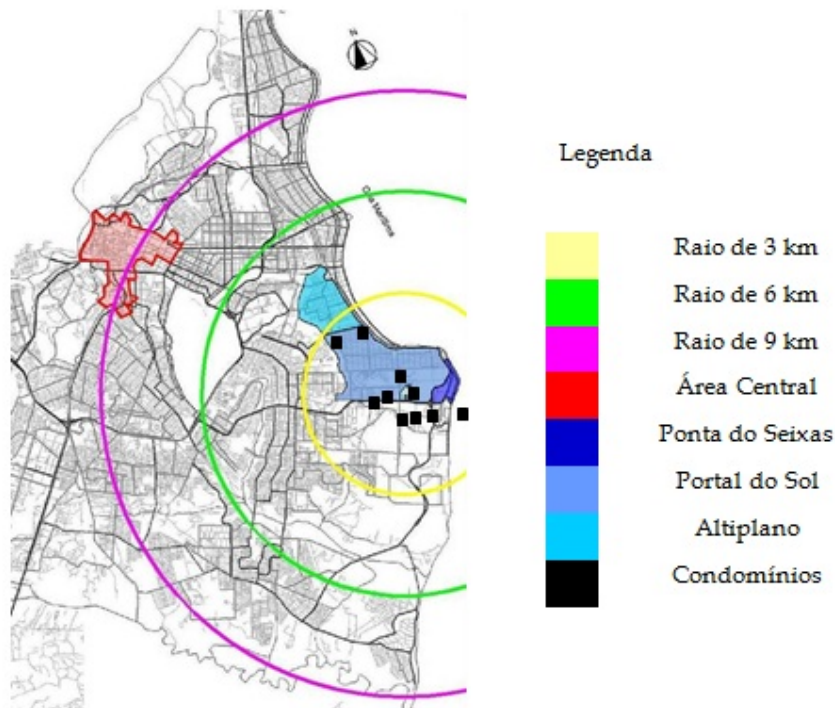
² Método espelhado no indicador de Acessibilidade Física, advindo do Índice de Qualidade de Vida Urbana aplicado à João Pessoa-PB.

particulares e universidade. A figura 04 ilustra a distância radial em três níveis (3 km, 6 km e 9 km) a partir dos condomínios horizontais do setor sudeste da cidade. Com efeito, para uma melhor apreensão foram criadas três categorias de estabelecimentos:

- a) as localidades caracterizadas como “Unidade Escala de Vizinhaça” que abrangem estabelecimentos como farmácias, mercadinhos, ponto de ônibus, entre outros e encontram-se dentro do raio de 3 km a 3,5km;
- b) a “Unidade de Bairro” que contém estabelecimentos como supermercados, posto de saúde e escolas, situa-se entre 2 a 4 km;
- c) os “Simulacros Centrais ou Grandes Equipamentos” que caracterizam locais como Shoppings, Universidades, Hospitais e Centros comerciais e estão entre 6 a 10 km de distância.

No entanto, os condomínios estudados não apresentam acessibilidade física satisfatória, pois, devido à falta de equipamentos urbanos e de estabelecimentos comerciais e de serviço próximos, seria necessário mais de 15 minutos com auxílio de automóvel para se locomover para a maioria dos locais pesquisados.

Figura 04: Níveis de distância espacial dos Condomínios. Fonte: Elaboração própria, 2012.



Apesar de todo o percurso necessário para o fluxo dos moradores ser asfaltado, a acessibilidade e mobilidade espacial deste setor são precárias e prejudicadas, por não haver

infraestrutura viária adequada nas regiões mais internas dos bairros, e por haver poucas linhas de ônibus servindo o local.

Existem seis linhas de ônibus municipais que servem os bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas: 401-Altiplano, 520-Altiplano, 508-Penha, 007-Penha/Cabo Branco, 2307-Penha/Rangel/Pedro II e 3207-Penha/Pedro II/Rangel.

A frota de ônibus que atende a região possui poucas unidades, gerando baixa frequência e maior tempo de espera pelo usuário (ver tabela 02). O período médio de viagem varia entre 60 e 100 minutos, devido à distância dos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas ao Centro da cidade. O condomínio Atlântico Village do Sul, apesar de ser o mais distante, é o mais beneficiado pelo transporte público, pois é atendido por três linhas de ônibus, cujas paradas não excedem 500 metros de distância. Entretanto, os condomínios Bosque das Orquídeas, Bosque das Gameleiras e Bougainville são os menos atendidos, principalmente este último, por estar localizado um pouco distante das principais vias de acesso.

Tabela 02 - Atendimento das linhas de ônibus municipais aos condomínios horizontais

Linhas, Frequência e Itinerário						
Linha	TMV	Frota	Frequência	Bairros atendidos	Condomínios atendidos	
					Até 500m	500 a 1000m
401	60 min	8	10 min	Altiplano	-	Vila Real
520	60 min	1	60 min	Altiplano	-	Vila Real
508	100 min	1	100min	Todos	Village Atlântico Sul, Extremo Oriental, Villas do Farol e Vila Real	Cabo Branco Residence Privê, Porta do Sol e Bougainville
007	60 min	2	30min	Todos	Todos, com exceção do Vila Real e Bougainville	Bougainville
2307 e 3207	100 min	2	50min	Ponta do Seixas e Portal do Sol	Village Atlântico Sul, Extremo Oriental, Cabo Branco Residence Privê e Porta do Sol	Bosque das Orquídeas, Bosque das Gameleiras e Bougainville

Legenda: TMV - Tempo média da viagem. Fonte: STTRANS, 2009; Organização da autora, 2012.

3.2.Oportunidades urbanas, equipamentos urbanos e estabelecimentos comerciais

Para avaliar este item foi observada a quantidade de estabelecimentos existentes nos bairros e proximidades dos condomínios em estudo. Tais estabelecimentos foram selecionados segundo critérios mencionados no tópico anterior (acessibilidade). Para esta

análise específica foi escolhido o condomínio Cabo Branco Residence Prive para representar o panorama geral do setor sul. A tabela 03 apresenta o número de estabelecimentos de cada categoria, levando em consideração a distância radial entre o estabelecimento e o condomínio em análise.

Os estabelecimentos inseridos na categoria “Unidade de Vizinhança” são aqueles que oferecem mantimentos ou serviços básicos, como padarias, farmácias, ponto de ônibus, devendo estar situados no entorno imediato. Já, os estabelecimentos referentes à “Unidade de Bairro” são caracterizados por atender as necessidades como realizar compras domésticas, ir à igreja, abastecer o veículo, eventual atendimento em posto médico, etc., e deveriam ser encontrados dentro do bairro em que se mora.

Segundo a tabela 03, poucos estabelecimentos destas categorias foram encontrados e a maioria destes se encontram num raio de 5 km de distância. Os *Shoppings*, universidades e principais hospitais da cidade, que compreendem a categoria “Comércios Centrais e Grandes Equipamentos” se localizam bastante distante do condomínio em questão, estando na maioria das vezes numa distância superior a 5 km.

Além disso, segundo mapeamento dos equipamentos urbanos públicos referentes à saúde e à educação realizado pela Prefeitura municipal de João Pessoa, existe apenas uma escola municipal e um posto de saúde para atender os bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas.

Ou seja, o nível de provimento comercial e de serviço para a população dos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas, como dos seus condomínios é extremamente precária. Esta grande problemática de abastecimento ocorre porque esta área além de estar situada distante da malha urbana, possui recente ocupação, existindo poucos estabelecimentos comerciais ou de serviço, baixa densidade urbana e grande estoque de lotes e vazios urbanos ociosos (os poucos ocupados são destinados à habitação).

Tabela 03. Nível de provimento comercial e de serviços do condomínio Cabo Branco Residence Privé

Cabo Branco Res. Privé	Atividades Complementares	Número de estabelecimentos				
		500 m	1000 m	2000 m	5000 m	>5000 m
Unidade de Vizinhança	Padaria	0	0	0	02	0
	Farmácia	0	0	0	01	0
	Mercadinho	0	0	0	01	0
	Escola 1º grau (part.)	0	0	0	02	0
	Ponto de ônibus	01	01	01	01	0
	Praça	0	0	01	0	0
	Total	01	01	02	07	0
Unidade de Bairro	Supermercado	0	0	0	02	0
	Igreja	0	0	01	0	0
	Escola 2º grau (part.)	0	0	0	02	0
	Órgão Público de Saúde	0	0	0	01	0
	Posto de gasolina	01	0	0	0	0
	Total	01	0	01	05	0
Comércios centrais / Grandes equipamentos	UFPB	0	0	0	0	01
	UNIPÊ	0	0	0	0	01
	Hospital Part. (Unimed)	0	0	0	0	01
	Hospital Publ. (Trauma)	0	0	0	0	01
	Estação Ciência	0	0	01	0	0
	Subcentro popular	0	0	0	01	0
	Subcentro de luxo	0	0	0	0	01
	Centro	0	0	0	0	01
	Shoppings	0	0	0	0	03
	Total	0	0	01	01	09

Fonte: Elaborado pela autora, 2012.

* O mapeamento destes estabelecimentos foi realizado através de observação de campo *in loco* e com o auxílio do *software* Google Earth 2012.

4. Considerações Finais

A pesquisa revelou que em João Pessoa os condomínios horizontais de alta renda tendem a se concentrar em áreas periféricas, localizadas no setor sudeste, ou seja, nos bairros Altiplano, Portal do Sol e Ponta do Seixas. São áreas com baixa densidade urbana, com amplos vazios e resquícios da mata atlântica, e que tendem a conhecer uma substancial valorização imobiliária, apesar de conterem algumas favelas.

Este setor está localizado em bordas fronteiriças distantes da trama urbana consolidada, e além disso, era considerado pelo Plano Diretor da cidade, até o ano de 2007, como Zona Não Adensável. Diante deste contexto, destacam-se alguns problemas como a precariedade do provimento de comércio e serviços locais e a difícil acessibilidade.

O primeiro problema citado está vinculado à baixíssima densidade dos condomínios, que dificulta a sobrevivência de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços. Igualmente preocupante é a difícil acessibilidade, uma consequência da grande distância que separa os condomínios de vários equipamentos essenciais, como hospitais e escolas. Além disso, a área é mal servida pelo transporte público. Poucos ônibus e poucas linhas servem estes bairros, causando desconforto, demora e insegurança para os usuários.

A tendência de localização de condomínios em áreas fronteiriças desencadeia uma série de problemas, por provocar o surgimento de densidades baixas e vazios urbanos ociosos. Além de ser um processo oneroso, promove o aumento da dependência automobilística e influencia a mobilidade urbana atual, desincentivando o uso de modos de locomoção mais ecológicos e sustentáveis, como circulação a pé, de bicicleta ou de transporte coletivo.

Referências Bibliográficas

BALL, Philip. 2002. Urban sprawl creates unwilling neighbours. *Nature News*. [Em linha]. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1038/news020819-1>>. [Consult. 13/09/2012].

CALDEIRA, Teresa. 2000. *Cidade de muros - crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Editora 34.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004. *Política nacional de mobilidade urbana sustentável: princípios e diretrizes aprovadas no conselho das cidades*. Brasília, Ministério das Cidades.

ODOKI, J.B; KERALL, H.R.; SANTORINI, F. 2001. An integrated model for

quantifying accessibility benefits in developing countries. *Transportation Research, A* 35, 601-623.

REIS, Nestor Goulart. 2006. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Via das Artes.

SAGER, Tore. 2006. Freedom as mobility: implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities*, 1(3), 465-488.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; LAPA, Tomás de Albuquerque ; LEITE RIBEIRO, Edson. 2007. Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade. *Arquitextos*, [Em linha], 08.090. Disponível: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>>[Consult. 22 de agosto de 2012].

VILLAÇA, F. 1999. Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. In: SOUZA, M.A. et alii (org.). *Metrópole e globalização*. São Paulo, Cedesp.

VILLAÇA, Flávio. 2001. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel.