



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I – CAMPINA GRANDE
CENTRO DE EDUCAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

JOSÉ ASSÍRIO DE ARAÚJO NASCIMENTO

**UMA BREVE ANÁLISE DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
DO DISTRITO DE SÃO JOSÉ DA MATA, CAMPINA GRANDE
- PB**

CAMPINA GRANDE – PB
2011

JOSÉ ASSÍRIO DE ARAÚJO NASCIMENTO

**UMA BREVE ANÁLISE DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
DO DISTRITO DE SÃO JOSÉ DA MATA, CAMPINA GRANDE
- PB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Graduação Graduação de Licenciatura
Plena em Geografia da Universidade Estadual da
Paraíba, em cumprimento à exigência para
obtenção do grau de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Esp. Daniel Campos Martins

N244b

Nascimento, José Assírio de Araújo.

Uma breve análise do processo de urbanização do distrito de São José da Mata, Campina Grande – PB [manuscrito]. / José Assírio de Araújo Nascimento. – 2011.

23 f.: il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2011.

“Orientação: Prof. Esp. Daniel Campos Martins, Departamento de Geografia”.

1. Urbanização. 2. Rodovias. 3. Comércio local. I. Título.

21. ed. CDD 710

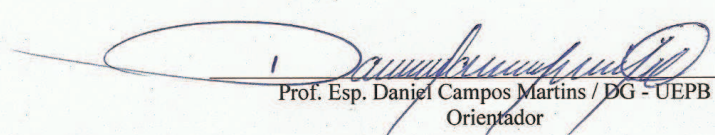
JOSÉ ASSÍRIO DE ARAÚJO NASCIMENTO

**UMA BREVE ANÁLISE DO PROCESSO DE
URBANIZAÇÃO DO DISTRITO DE SÃO JOSÉ DA MATA,
CAMPINA GRANDE - PB**

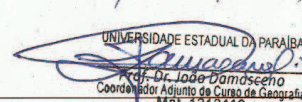
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Graduação Graduação de
Licenciatura Plena em Geografia da
Universidade Estadual da Paraíba, em
cumprimento à exigência para obtenção do
grau de Licenciado em Geografia.

Aprovado em 07/12/2011.

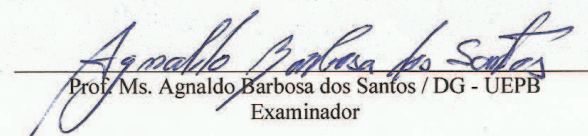
Nota: 9,0



Prof. Esp. Daniel Campos Martins / DG - UEPB
Orientador



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
Prof. Dr. João Damasceno
Coordenador Adjunto do Curso de Geografia
M.A. 172/11
Prof. Dr. João Damasceno / DG - UEPB
Examinador



Prof. Ms. Agnaldo Barbosa dos Santos / DG - UEPB
Examinador

NASCIMENTO, José Assírio de Araújo. **Uma breve análise do processo de urbanização do Distrito de São José da Mata, Campina Grande – PB.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) Centro de Educação. Departamento de Geografia. Universidade Estadual da Paraíba. Campus I, 2011.

RESUMO

O processo de expansão urbana é uma das características da sociedade contemporânea. A difusão do sistema econômico capitalista, fez com que esse fenômeno se acentuasse, e cidades começaram a crescer e expandir suas zonas urbanas. É o que se pode observar em várias regiões do Brasil e, do mundo, sendo assim não é diferente no Distrito de São José da Mata em campina Grande – PB. Por conseguinte este trabalho fez uma discussão acerca dos elementos que estão influenciando na urbanização desta localidade através da observação *in loco* com a aplicação de questionários. Assim sendo propôs-se como objetivos desta pesquisa identificar a influência, bem como a dependência dos moradores do local frente às rodovias BR – 230 e a PB - 115 que cruzam o Distrito, a localização como instrumento favorável ou não a moradia e permanência dos residentes do local, e a influência do comércio local.

Palavras chave: Urbanização, Rodovias e Comércio local.

1 INTRODUÇÃO

O fenômeno urbano é um dos temas da Geografia bastante pesquisados, assim sendo a partir de observações na zona urbana do Distrito de São José da Mata, Campina Grande - PB surgiu à possibilidade da realização de um trabalho de pesquisa, observações essas que levaram a se questionar quais seriam as razões que estariam implícitas e/ou explicitamente fomentando a aglomeração urbana desse local. Esse trabalho contribuirá para esclarecer ao poder público, bem como toda a sociedade de quais os meios contribuíram para alavancar essa pequena comunidade urbana frente a sua dinâmica socioeconômica e locacional.

O processo de expansão urbana é uma das características da sociedade contemporânea. A difusão do sistema econômico capitalista, fez com que esse fenômeno se acentuasse, e cidades começaram a crescer e expandir suas zonas urbanas. É o que se pode observar em várias regiões do Brasil (e do mundo), sendo assim não é diferente no Distrito de São José da Mata.

Para esclarecer esse fenômeno deve-se remeter a visão ao contexto em que ele está inserido. Observa-se um local com fluxo de transportes, de serviços e de pessoas bastante relevante, local esse que é independente de sua cidade sede, Campina Grande, para a realização de algumas atividades, como, por exemplo, a ida ao supermercado ou a farmácia,

tornando esse Distrito autônomo para atividades corriqueiras do dia-a-dia. Esse estudo foi iniciada com um levantamento bibliográfico sobre o tema e assuntos correlatos na biblioteca da UEPB e em pesquisas na internet. Este trabalho é proveniente de uma pesquisa de campo que foi realizado no Distrito de São José da Mata, Campina Grande - PB.

A análise de campo foi baseada na realização de observações *in loco* para uma melhor visualização do objeto de estudo, com aplicação de questionários com os moradores. O estudo, no que diz respeito aos procedimentos intelectuais foi fundamentado nos métodos hipotético-dedutivo por se tratar de um estudo que se fez necessário à formulação de hipóteses para a construção do trabalho, bem como o método estruturalista (descritivo), pois é indispensável à observação da organização e da estrutura dos elementos que compõe a área de estudo. Também foi usado o método fenomenológico por se tratar de uma pesquisa no âmbito social, abordando uma situação particular. Por fim foi considerado o método dialético para melhor compreender a dinâmica social do local de estudo.

O material utilizado para auxiliar no trabalho foi câmera fotográfica digital para fazer o registro de imagens do local, caneta esferográfica para preenchimento do questionário e a utilização do pacote Office para a tabulação dos dados bem como a confecção dos gráficos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A formação das cidades

Desde que o ser humano deixou de ser nômade e se tornou sedentário, passou a se organizar em grupo e ocupar espaços definidos. Com o passar do tempo houve a necessidade de fixar moradia para demarcar seu território, assim sendo “[...] a cidade nasce com o processo de sedentarização e seu aparecimento delimita uma nova relação homem/natureza: para fixar-se em um ponto para plantar é preciso garantir o domínio permanente de um território” (ROLNIK, 1995).

Com a evolução do tempo e das técnicas a cidade ganha valores fundamentais para sua formação e sua sobrevivência, “[...] são assentamentos humanos extremamente diversificados, no que se refere às atividades econômicas ali desenvolvidas” (SOUZA, 2003). A cidade não se resume apenas a um lugar de moradia, e também não é apenas local em que se produzem bens onde esses bens são comercializados e consumidos, e onde pessoas trabalham; uma cidade é um local onde pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidade e de interesses.

Na formação das cidades se percebe que existe uma organização social, uma funcionalidade. Segundo ROLNIK (1995) desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Relação essa que se configura como uma função estratégica de permanência e consolidação do território, conforme SOUZA:

Uma cidade, para ser uma cidade, precisa, mais que possuir um dado número de habitantes x ou y , apresentar uma certa *centralidade econômica* (e, adicionalmente, também política) e algumas *características econômicas-espaciais* que a distinguem de um simples núcleo formado por lavadoras ou pastores, agrupados, em um *habitat* rural concentrado, por questões históricas ligadas a tradições ou à segurança (2003, p.30).

Tendo exposto acima, simples aglomerados de pessoas com poucas atividades desenvolvidas e escassez de práticas fundamentais ao desenvolvimento da população não se caracteriza por uma cidade, sendo 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” (SANTOS, 1988). Mas não somente por causa desse excedente que pode-se definir como sendo uma cidade baseando-se na produção de bens alimentícios, “[...] há na cidade uma dinâmica espacial, sobre tudo a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação” (ROLNIK, 1995). Essa velocidade se dar de maneira presente e atuante nas atuais cidades, as ligações dos espaços atualmente estão bem mais visíveis como, por exemplo, nos comércios ou nas novas tecnologias de informações. Através de mudanças na organização da sociedade ao longo da história dar se de fato o surgimento das primeiras cidades, como ainda enfatiza Souza:

As primeiras cidades surgem como resultado de transformações sociais – econômicas, tecnológicas, políticas e culturais - , quando, para além de povoados de agricultores (ou aldeias), que eram pouco mais que acampamentos permanentes de produtores diretos que se tornaram sedentários, surgem assentamentos permanentes maiores e muito mais complexos, que vão abrigar uma ampla população de não-produtores: governantes (monarcas, aristocratas), funcionários (como escribas), sacerdotes e guerreiros. A cidade irá, também, abrigar artesãos especializados, como carpinteiros, ferreiros, ceramistas, joalheiros, tecelões e construtores navais, os quais contribuirão, com suas manufaturas, para o florescimento do comércio entre os povos. Em vários sentidos, por conseguinte, a cidade difere do tipo de assentamento neolítico que a precedeu, menos complexo (2003, p. 46).

Portanto, para tornar-se cidade coube a necessidade de existir vários grupos de indivíduos que desenvolviam atividades diversas, enquanto algumas pessoas ainda exerciam funções tipicamente agrícolas, outras se encarregaram de outros trabalhos, não menos importantes para o desenvolvimento e evolução da cidade, pois foi graças a essa disparidade

de funções que os povoados se tornaram autossuficiente, e posteriormente alcançaram o grau que denomina-se de cidade.

2.2 A urbanização no Brasil

O Brasil, como inúmeros outros países subdesenvolvidos, teve seu processo de urbanização tardio e desorganizado. As cidades foram sendo construídas e seguiram crescendo sem planejamento. O Brasil, que foi colonizado pelos portugueses, que no início serviu apenas como lugar de exploração, deixou heranças que prevaleceram até os dias atuais, uma delas é a localização dos primeiros núcleos urbanos do país, como ressalta Ross:

Quanto à colonização portuguesa no Brasil, os estímulos foram diferentes para a produção do território e da urbanização. Nos primórdios da ocupação, sua economia, baseada na produção agrícola, era orientada para a exportação, daí as planícies e os terraços litorâneos terem sido escolhidos para a implantação dos primeiros núcleos urbanos. Os sítios escolhidos eram os localizados próximos a baías ou enseadas junto dessas planícies (1998, p. 413).

Nesse período a população brasileira ainda era muito ligada ao mundo rural, à economia se baseava nas práticas de atividades agrícolas e esses núcleos urbanos eram como extensões das áreas rurais, estavam bem próximas, e assim sendo facilitava o deslocamento da produção e das pessoas entre o local de trabalho e os aglomerados urbanos. “Somente com a crise da agricultura em fins do século XVII e do XVIII, quando a mineração do ouro e da prata se expandiu, é que as ordenanças portuguesas se afrouxaram e foram fundadas cidades no interior do território brasileiro [...]” (ROSS, 1998) caracterizando assim uma expansão urbana para o interior do país. Mas ainda de maneira desordenada.

E ao longo da história brasileira um fator primordial na urbanização diz respeito às questões econômicas levando assim a um fenômeno conhecido como migração, as pessoas sempre procuraram condições melhores de vida, e assim começaram a migrar de regiões rurais para as cidades, como também Ross, enfatiza:

Encarando-se a mobilidade espacial da população sob a ótica da localização rural e urbana, entre os anos 40 e 80 houve uma verdadeira inversão das duas. A ampliação das relações capitalista no campo, desestruturando as antigas relações tradicionais de trabalho (a parceria, o arrendamento etc.), a mecanização da agricultura, a substituição da lavoura por pastos e a grande especulação imobiliária foram causas que estimularam a fuga da população do campo para as cidades (1998, p. 393).

E com esse movimento da população do campo para as cidades as ocupações das áreas urbanas muitas vezes se deram desordenadamente e sem nenhum planejamento, a população passou a habitar os locais que lhe absorvesse naquele momento, tendo em vista que “[...] ao mesmo tempo em que o campo expulsava, a cidade atraía” (ROSS, 1998) essa população. E grande parte desse fluxo migratório se deu da região Nordeste para a região Sudeste, e não nos esquecendo da migração para o Norte no período do ciclo da borracha.

A região Sudeste foi um dos principais lugares a absorver essa população migrante porque era em cidades como São Paulo, por exemplo, que se encontravam as grandes indústrias do país, “[...] a grande industrialização de suas cidades e o respectivo impacto gerado pela mesma no campo favoreceram essa urbanização” (ROSS, 1998), assim sendo as pessoas eram atraídas pelas industriais, pois sabiam que elas precisavam de mão de obra, e esses migrantes necessitavam de trabalho.

Um fator também relevante acerca das transformações ocorridas no Brasil faz menção aos incentivos políticos e governamentais em determinadas épocas. Como nos lembra Santos:

A ideologia desenvolvimentista dos anos 1950 e a posterior ideologia do crescimento e do Brasil potência justificavam e legitimavam a orientação do gasto público em benefício de grandes empresas, cujo desempenho permitiria ao Brasil aumentar suas exportações para poder equipar-se mais depressa e melhor [...] (2008, p. 113).

O governo fomentando a ideia do crescimento de 50 anos em 5, e realizando obras estruturalista no país proveniente dessa política desenvolvimentista, alavancou um certo crescimento do Brasil, “[...] em poucos anos, infraestrutura e superestrutura se modificam fundamentalmente, e o processo de urbanização também conhece mudanças” (SANTOS, 2008) significativas. Ainda segundo Santos:

Pode-se dizer que, nos dois últimos decênios, o espaço nacional conheceu transformações externas e profundas. A modernização é o principal elemento motor dessas mudanças, acarretando distorções e reorganizações, variáveis segundo os lugares, mas interessando a todo o território (2008, p. 115).

A partir dessas modernizações o Brasil passou a vislumbrar um crescimento, “[...] os primeiros dados do Recenseamento de 1991 permitem considerar uma taxa de urbanização em torno de 75%” (SANTOS, 2008), também segundo o mesmo autor “[...] no ano 2000, a taxa brasileira de urbanização se avizinhava dos 80% [...]” e esse número é mais elevado na região Sudeste onde a concentração da população é urbana. O país segue nesse fluxo, e continua

expandindo sua malha urbana, embora para isso ocorrer esteja presente a desordem e o caos urbano e seus problemas, conforme afirma Santos:

A urbanização crescente é uma fatalidade neste país, ainda que essa urbanização se dê com o aumento do desemprego, do subemprego e do emprego mal pago, e a presença de volantes nas cidades médias e nas cidades pequenas... ..o fato de os volantes vivendo nas cidades serem ativos na busca por melhores salários, esse constitui também dado dinâmico na evolução do processo de urbanização... (2008, p. 134).

Sendo assim aumentam a população das cidades, seja essa população de classes mais altas com condições de habitar em melhores residências e viver mais confortáveis nos núcleos urbanos, ou da população das classes mais baixas que migram para a cidade em busca de melhores oportunidades, mas que, tais oportunidades em muitos casos não são alcançadas, e acabam habitando nas áreas periféricas e suburbanas das cidades provocando um crescimento irregular.

2.3 O processo de urbanização de Campina Grande

Para falar sobre a urbanização de Campina Grande é preciso se remeter o diálogo sobre o comércio interiorano que a cidade desenvolvia no passado. Basicamente constituído de atividades agrárias a cidade de Campina Grande surge em decorrência do desenvolvimento de atividades comuns na região nordestina naquele período, meados do século XVIII. A principal cultura existente nessa região era a cultura do algodão, o “ouro branco”, que devido ao clima favorável se desenvolveu bem nessa região, tornando assim uma cultura bastante interessante para se produzir. A cultura algodoeira assume assim a principal atividade comercial e lucrativa do município, assim como em outros municípios que também desfrutaram desses benefícios que vieram com o algodão, como ressalta Diniz:

Muitas cidades, a partir de então, começaram a experimentar uma nova fase de grande ascensão econômica. O comércio algodoeiro se expande na economia regional, ocasionando transformações espaciais significativas nos centros comerciais deste produto (2009, p. 32).

Com o comércio do algodão em pleno vapor as cidades que comercializava, e Campina Grande era a primacial delas, se beneficiaram muito economicamente, podendo assim estabelecer na sua zona urbana as primeiras construções e desenvolver sua estrutura a permitir uma melhor funcionalidade, “[...] dessa explosão comercial à cidade não tem como

não se organizar para receber uma economia que vai consolidando o espaço urbano, assim a cidade vai se configurando para começar sua expansão” (OLIVEIRA, 2007).

Desta forma a organização da zona urbana da cidade foi primordial na estruturação do seu espaço, pois assim Campina Grande assumia uma forma urbana mais efetiva. Nesse momento a cidade já aparentava os sinais, embora “intimista”, do que viriam a se tornar anos depois. Um outro ponto de destaque no desenvolvimento de Campina Grande é a chegada do trem, que deu um novo rumo ao escoamento da produção do município, ainda ressalta Oliveira:

Com a inauguração da estrada de ferro, especialmente porque era o fim da linha ferroviária que ligava o Sertão, o Cariri e o Curimataú à Capital do Estado e à metrópole regional, Recife, o comércio, ressurgiu rapidamente, sobrepujando outras praças do brejo paraibano, especialmente Itabaiana. Já na década de 1910, surgiram condições para que o município passasse a ser o mais importante aglomerado urbano do interior do Nordeste (2007, p. 9-10).

A implantação da rede ferroviária alavanca a produção do município, pois assim o transporte do algodão se dará de maneira mais eficiente e escoando a produção mais facilmente. A cidade ganha uma importância no cenário comercial da região, como salienta Diniz :

Campina Grande, como centro convergente da produção algodoeira da região, tornou-se então o principal centro comercial deste produto. A riqueza produzida pelo algodão a transforma intensamente numa grande praça do comércio algodoeiro. A cidade, neste momento, começa a crescer agora em função principalmente deste tipo de comércio (2009, p. 32).

A chegada do trem foi um “ponta pé” no crescimento da cidade, “[...] Campina Grande é alcançada pela estrada de ferro em 1907, por ser centro convergente dessa produção, fazendo com que a região se tornasse extremamente importante” (SÁ, 1986). Campina Grande sendo um dos maiores núcleos urbanos do interior do nordeste lucrou-se com a ferrovia, já que a cidade possuía um comércio bastante acentuado nesse período, como enfatiza Sá *apud* Silva:

[...] Sua implantação era decorrente das vantagens que a cidade oferecia, enquanto sede de polo mercantil, capturando a produção algodoeira, sertaneja, caririzeira, brejeira e agrestina e deslocando-a para Recife de onde era exportada para os grandes centros industrializados da Europa. A ferrovia reforçou, assim, o desenvolvimento da cidade, na medida em que ela favorecia a reprodução do capital (1986, p. 191).

Sendo assim, o comércio e a reprodução do capital favoreceu a organização espacial da cidade, “[...] que garantiu a primazia de seu progresso, provocou consequências que influíram fundamentalmente na fase de transformação na qual se verifica a ampliação do seu

espaço físico e modernização de sua paisagem urbana [...]” (SÁ, 1986, p. 191-192), podendo ser observado a construção de edificações, tais como, colégios, armazéns entre outros.

Campina Grande se destacava por seu desempenho voltado para a economia, porém ainda não possuía um setor industrial de grande relevância, passando a acolherem-se algumas indústrias em meados da década de 1940, conforme salienta Diniz:

A formação de duas zonas industriais, nas décadas de 1940 e 60, próximas aos eixos rodoviários (BR – 230 e 104) que cruzam a cidade, uma localizando-se nas proximidades do açude de Bodocongó e a outra situada nas imediações do açude Velho e da estação ferroviária, definem uma nova fase de significativas transformações do espaço urbano campinense, que começa a apresentar os primeiros sinais do processo de descentralização de algumas de suas atividades econômicas (2009, p. 39).

Posteriormente a esse período a cidade passou por um declínio na sua economia, com o fechamento de algumas de suas indústrias. Mas Campina Grande passou a se destacar em outros setores de serviços, como no que diz respeito à educação e a saúde, por exemplo. Campina Grande é a maior cidade do interior do estado da Paraíba, e exerce uma grande influência sobre inúmeros municípios, se tornando um polo regional nos quesitos educacionais e hospitalares, uma vez que a cidade dispõe de estruturas que acolhe a população de vários municípios da região.

2.4 Transportes e rodovias nas zonas urbanas

Para atender as necessidades do mercado produtor e consumidor, que ao longo do tempo foi se desenvolvendo consideravelmente, existiu-se a preocupação com o deslocamento das mercadorias, pois as distancias eram muitas das vezes enormes, e os produtos teriam que se locomover no menor tempo possível. Sendo assim houve significativas mudanças nos espaços, como menciona Pacheco:

Constituindo uma forma particular de uso do solo, os sistemas de transportes apresentam-se no território com características diversificadas e, em particular nas áreas de maior densidade de ocupação, podem até sugerir alguma contradição: 1 sendo uma actividade económica (porque envolve, entre outros processos, a produção, o consumo e o emprego) subsidiária de todas as outras desenvolvidas pela população, evolui a par das restantes de forma encadeada. (2004, p. 1- 2)

Assim sendo, dar-se a estruturação dos sistemas de transportes, melhorias são introduzidas nos sistemas rodoviários, para que o deslocamento dos transportes ocorra mais fluente e fácil. É notável a contribuição que os transportes provocam na estruturação econômica, urbano e/ou social. Como salienta Cocco:

Com clareza, podemos perceber que os transportes exercem atualmente, papéis diferenciados nas diversas escalas geográficas e setores da economia. Se por um lado os transportes de passageiros possibilitam a *estruturação* do espaço da cidade – com a provisão paulatina de acessibilidades às expansões urbanas subsequentes – por outro, permitem o deslocamento de insumos e mercadorias, estruturando espaços regionais mais amplos. (2008 p. 3)

Com os deslocamentos de várias mercadorias, havendo assim uma integração das regiões, provocando uma ligação mediante os sistemas de transportes. Os transportes também exercem papel importante no que diz respeito à questão urbana nas cidades. O fato de rodovias cruzarem algumas cidades, o que se denomina de “Travessias Rodoviárias em Áreas Urbanas ou, simplesmente, Travessias Urbanas”, provocam situações particulares nesses espaços, provoca uma dinâmica econômica e uma urbanização bastante concentrada. Segundo Freire:

Várias famílias, que fixam residências nestes locais, atraem outras pessoas e negócios. Surgem pequenas e médias cidades, caracterizados por vários estabelecimentos dispostos na área adjacente da rodovia, oferecendo diversos serviços que muitas vezes tornam-se dependentes economicamente do tráfego de passagem (2003 p. 25)

A população local que reside às margens das rodovias acaba se beneficiando do tráfego intenso de veículos, utilizando esse fator para instalar algum tipo de comércio e assim sobreviver desta atividade. Como diz Freire:

A travessia urbana acumula funções, atendendo tanto o tráfego de passagem quanto à movimentação local, conseqüentemente acarretando problemas operacionais na via e comprometendo a qualidade do ambiente urbano. Estes problemas decorrem de conflitos entre as necessidades dos seus usuários. Os viajantes desejam realizar suas viagens com fluidez nos deslocamentos e no mínimo de tempo. A comunidade deseja acesso às atividades urbanas sem interferências que prejudiquem sua rotina diária (2003, p. 25)

Se por um lado o fluxo de transporte inserido no perímetro urbano provoca um acentuado desenvolvimento urbano e econômico, por outro lado, paradoxalmente, causa fatores negativos, pois o excesso de veículos transitando em uma rodovia que cruza uma cidade ou uma área urbana ocasiona conflitos para ambas as partes, moradores e viajantes. Com relação à questão urbana nos lembra Freire:

[...] a existência de rodovias tende a intensificar a ocupação do solo num crescimento linear à via, pois proporciona a acessibilidade do sentido longitudinal. Quando a municipalidade não controla esta ocupação, não prevê ou não possui recursos para uma urbanização planejada, geram-se problemas na própria infraestrutura urbanística como segregação urbana e favelização, que se refletem na comunidade do município (2003, p. 27)

Assim sendo, os transportes, bem como as rodovias, ao se localizarem em zonas urbanas provocam fatores positivos, que impulsionam o desenvolvimento dos espaços urbanos e econômicos nos quais estão inseridos, como provoca fatores negativos, causam desconforto pra a comunidade local, que não anseia por tranquilidade e bem estar na sua localidade em que reside.

2.5 A Importância do comércio

Desde a antiguidade que existiam atividades de trocas e vendas de objetos, produtos, utensílios, animais entre outros. Essa é uma prática que prevalece na história da humanidade desde os primórdios, quando os próprios produtos que eram produzidos para o consumo também se tornava moeda de troca para obtenção de outra mercadoria que por ventura necessitasse.

A partir do desenvolvimento dessas atividades que ao longo do processo evolutivo das sociedades essas atividades foram ganhando e incorporando características próprias, uma dessas características é a fixação de um ponto, um lugar, para a realização do comércio, pois com a definição de certos lugares a centralidade de seus negócios estava garantida, bem como dos seus produtos. Salienta Santos:

A revolução do consumo assim como o aumento da produção industrial acarretam em toda parte uma redução da atividade artesanal. [...] No meio urbano e sobretudo nas grandes cidades, o artesanato é melhor remunerado e, por outro lado, desempenha um papel complementar importante nas atividades modernas, incluindo a indústria. (2008, p. 211)

O comércio foi e ainda é uma das atividades que se acomodaram nas zonas urbanas, principalmente na cidade ele [...] faz parte da razão do ser cidade. Viabiliza a sua existência, explica a sua organização e justifica muito do movimento e animação que nesta acontece (CARRERAS; PACHECO, 2009). Devido a essa revolução no consumo o comércio se faz presente e de grande importância para a sociedade. Tendo em vista que “[...] com a modernização, duas tendências, entre outras, se impõem. A economia concentra-se, ao mesmo tempo em que o êxodo rural acentua-se” (SANTOS, 2008). Levando-se assim ao crescimento das cidades. Parte dessa demanda da economia urbana se dar no circuito inferior, pequenos comércios conduzidos por famílias. Ainda ressalta Santos:

O emprego familiar é frequente nas pequenas empresas do circuito inferior. Ele permite que se aumente a produção sem que haja necessidade de mobilizar mais

capital. Apelar para assalariado tornaria a pequena empresa pouco competitiva e a obrigaria a pagar encargos sociais. (2008, p. 219)

Assim sendo, um comércio inteiramente familiar acarreta na garantia de que suas atividades serão bem mais duradouras e lucrativas, podendo assim se manter atuante e lucrativa. Sendo o comércio, uma atividade secular e que ao longo do tempo se manteve nas sociedades acarretou grande importância como menciona Diniz:

O comércio, desta forma, a partir do capitalismo, enquanto atividade econômica urbana impulsionou o crescimento das cidades, estendendo o processo de urbanização a nível mundial e transformando as cidades em lugares de extrema importância política e econômica. (2009, p. 20)

A urbanização é uma das principais características visíveis provocados pela expansão da atividade comercial. Durante muito tempo, séculos, a atividade comercial foi à centralidade na formação de pequenos povoados. Inclusive no Brasil, que inúmeras pequenas cidades do interior, em períodos passados, se formaram graças a existências de pontos de comércios que lá se formavam.

3 - CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA E GEOGRÁFICA DA AREA DE ESTUDO

O Distrito de São José da Mata é um pequeno aglomerado urbano situado no agreste paraibano. De acordo com Souza (2006) *apud* Ramos (2010) o Distrito de São José da Mata (fig. 1) está localizado na porção oeste do município de Campina Grande - PB, distando 12 km do centro da cidade, é cortado pela BR – 230. O mesmo não é denominado unidade federativa do Brasil, mas como sendo parte integrante do município de Campina Grande. Segundo o IBGE (2007) o Distrito possui uma população de 12.376 habitantes.

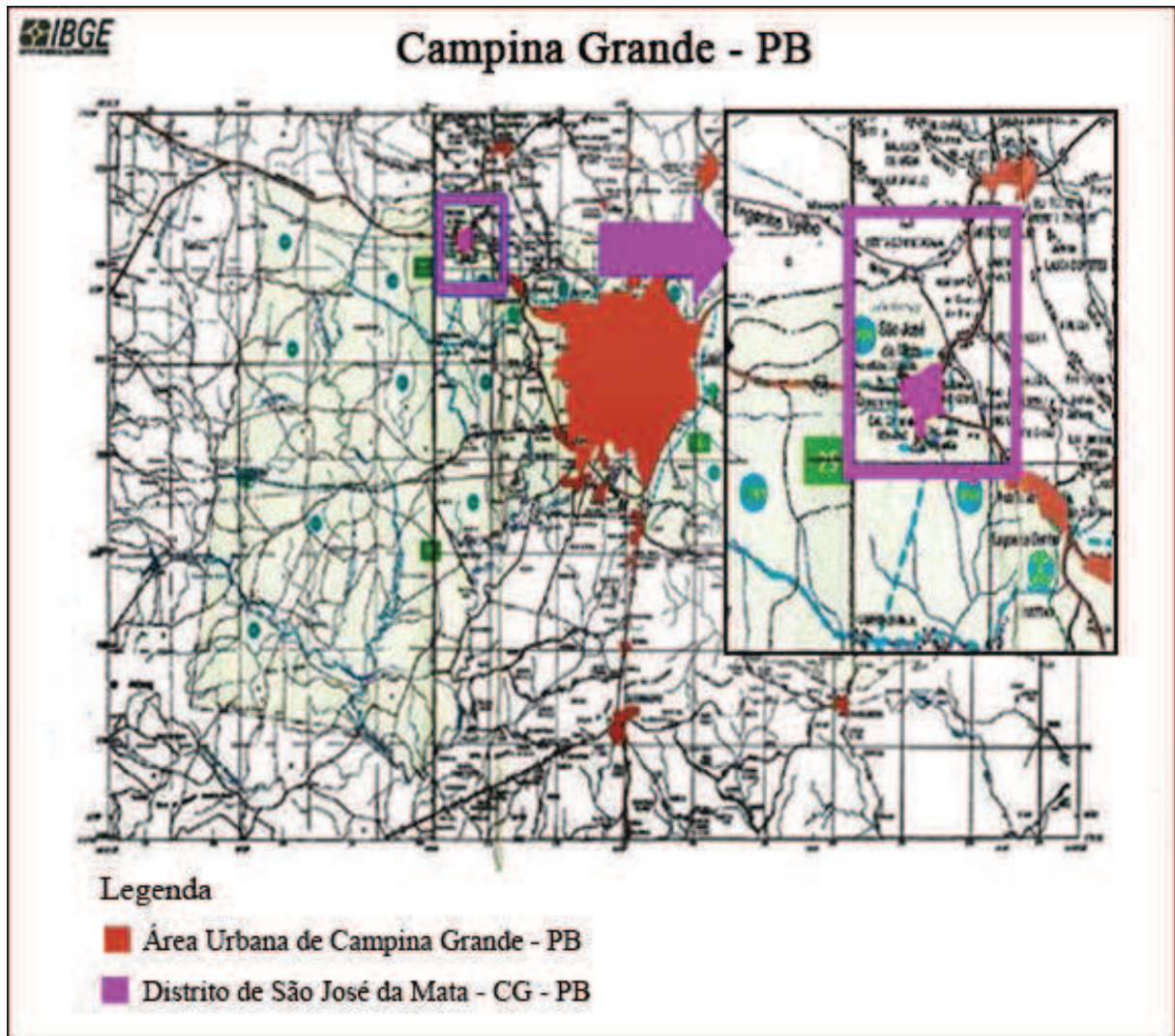


Figura 1 – Localização do Distrito de São José da Mata - CG.

Fonte: IBGE *apud* Ramos (2010) Adaptado por José Assírio e Ricardo César.

São José da Mata foi fundada pelo português João Miguel Leão, latifundiário e descendente de D. João VI, filho de Inácio Leão, grande latifundiário em Alagoas. De acordo com Ramos:

O nome São José da Mata foi sugerido pelo padre e antigo pároco da cidade de Campina Grande, José Medeiros Delgado a um grande latifundiário e neto de Benedito Miguel Leão (uns dos fundadores), o Sr. José Miguel Leão, o nome de José, e este sugeriu os nomes de ambos, por se tratar de uma região de mata (resquício de mata atlântica) a qual pertencia ao latifundiário, com a junção (José e mata) o nome de São José da Mata. (2010, p. 18)

Sua localização próxima à cidade de Campina Grande foi importante para tornar-se um local habitável assim “[...] os missionários que passaram pela localidade tinham como ponto de apoio e logo há construção de uma estrada ligando a cidade de Campina Grande a São João do Cariri [...]”, que inclusive foi “[...] usada também pelos tropeiros que comercializavam

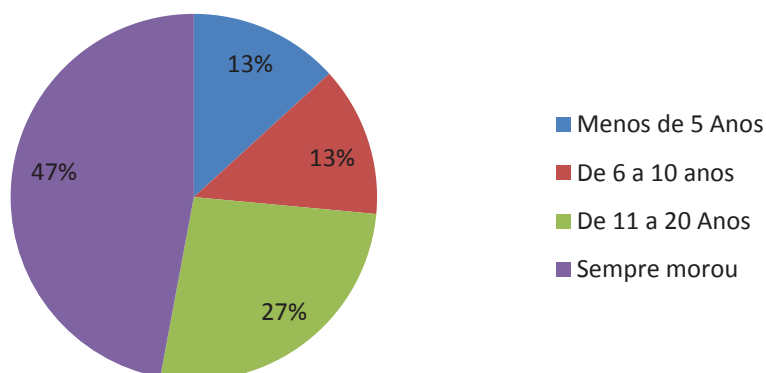
seus produtos oriundos do Sertão e Cariri.” (Ramos, 2010), que seguiam rumo aos locais de comercialização.

4 - DADOS E ANÁLISE DA PESQUISA

Para realização da pesquisa, fez-se necessária visita *in loco*, com aplicação de questionário com 68 pessoas, de diferente sexo, idade e classe social, que residem no Distrito de São José da Mata – CG. A coleta de dados se deu nos meses de Outubro e Novembro de 2011. A aplicação do questionário é de relevante importância para a verificação dos objetivos do trabalho, sendo que através do mesmo foi-se possível confirmar e/ou refutar as hipóteses da pesquisa.

O Distrito de São José da Mata – CG, vem ao longo dos anos mostrando um acentuado processo de urbanização cujos motivos são de caráter específico do próprio local onde se encontra, como a existência das rodovias BR – 230 e a PB – 115 que cruzam o Distrito. O Distrito de São José da Mata possui a estrutura de um bairro popular, pois possui todas as características de um, como, por exemplo, escolas, estabelecimentos comerciais diversos, posto médico entre outros. Muitos dos moradores deste local residem há bastante tempo no Distrito (Gráfico 1).

Gráfico 1- Tempo que reside no Distrito



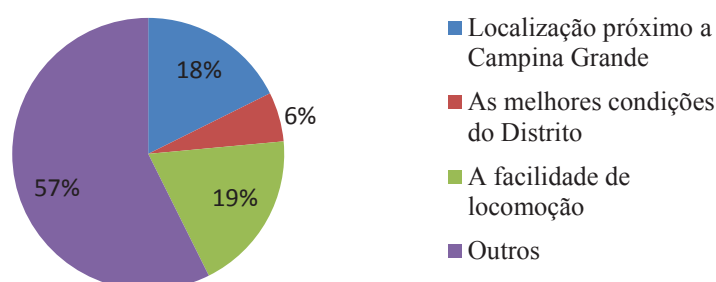
Fonte: Pesquisa direta, 2011.

De acordo com o gráfico 1, 13% dos moradores residem há pouco tempo no Distrito, menos que cinco anos, mesmo percentual para quem mora de 6 a 10 anos. Já de 11 a 20 anos

são 27% dos moradores, e ainda os maiores valores condizem para quem sempre moraram 47% dos entrevistados, deixando evidente que a maior parte das pessoas residentes nasceu e vive até hoje no próprio local.

Sendo parte desses moradores que não moram no Distrito desde seu nascimento, foi – se questionado os motivos pelos quais levaram a residir no mesmo, como demonstra o gráfico 2.

Gráfico - 2 Motivos de morar no Distrito

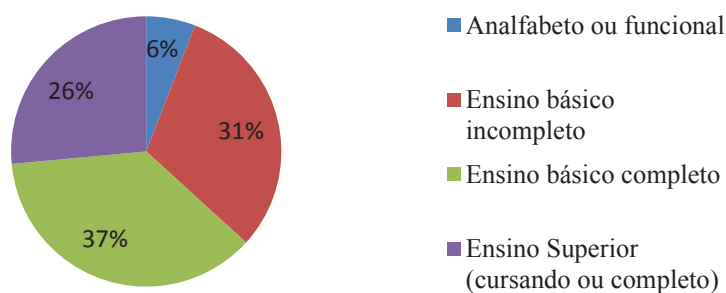


Fonte: Pesquisa direta, 2011.

A porcentagem de 18% considera a proximidade com a cidade de Campina Grande o motivo que os levaram a morar em São José da Mata, já 6% relatam as condições de moradia, 19% atenta para a facilidade de locomoção na escolha de residir neste local, mas a grande parte, 57% atribui a outros motivos o fato de morar em São José da Mata.

Para ter um perfil escolar dos moradores questionamos a escolaridades dos entrevistados como mostra o gráfico 3.

Gráfico 3 - Formação escolar dos moradores

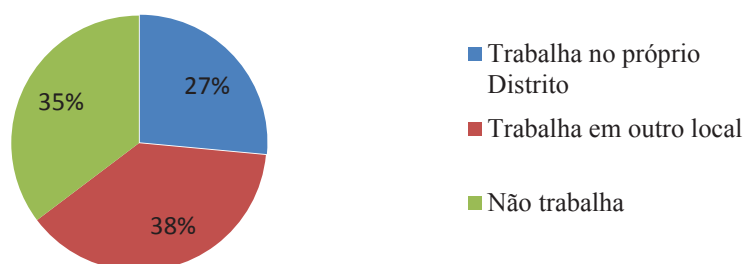


Fonte: Pesquisa direta, 2011.

De acordo com o gráfico 3, o índice de analfabetismo (ou analfabeto funcional) é de apenas 6%, os que possui o Ensino básico incompleto é de 31%, já os que completaram o Ensino básico é de 37%. Um dado interessante é com relação aos que estão cursando ou cursou o Ensino Superior, os dados apontam 26%, um número relevante no que diz respeito ao interesse em conseguir alcançar o nível superior.

É notório em países subdesenvolvidos como o Brasil, que muitas das pessoas abandonam a escola por não conseguirem conciliar o estudo com o trabalho, ou até mesmo pela necessidade maior de sustentar a família. No gráfico 4, fazemos referência ao trabalho do moradores.

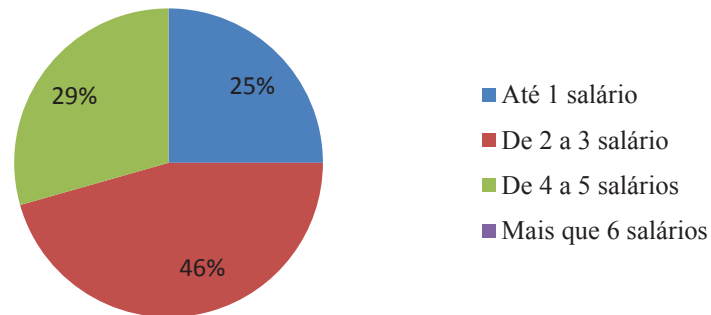
Gráfico 4 - Local de trabalho



Fonte: Pesquisa direta, 2011.

Esses dados demonstram que 27% dos moradores trabalham no próprio Distrito de São José da Mata. Porém a maioria, 38% se desloca para outro local para trabalhar, muitos desses trabalhadores encontram oportunidades de empregos na cidade de Campina Grande, por se localizar próximo e oportuno, e outros buscam em outras localidades onde a oferta é maior que no próprio Distrito. No entanto 35% não possui emprego, isso demonstra que existe um nível de desempregado relevante.

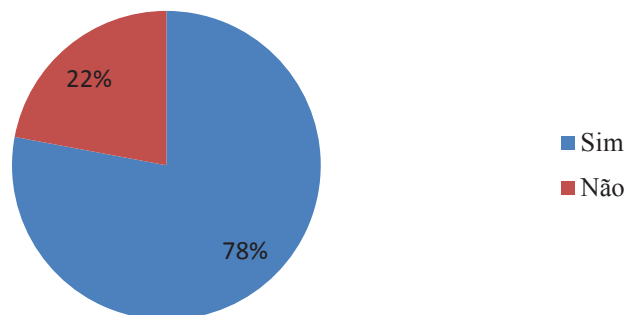
A questão de empregabilidade está ligada direta a renda familiar, é uma influência direta. Assim sendo no gráfico 5, mostra a pesquisa quanto a renda familiar do residentes.

Gráfico 5 - Renda familiar mensal

Fonte: Pesquisa direta, 2011.

De acordo com a pesquisa 25% dos entrevistados possui uma renda salarial mensal de até 1 salário mínimo que é atualmente de R\$545,00. Desses 46% tem uma renda de 2 a 5 salários mínimos, 29% recebem de 4 a 5 salários mensais e 0% dos pesquisados não recebem mais que 6 salários mensais.

No que diz respeito às necessidades básicas referentes aos serviços e comércios os entrevistados relatam, na sua maioria, 78% que para atender as necessidades básicas da população são bem servidos, e 22% discordam, conforme o gráfico 6 mostra.

Gráfico 6 - O comércio de São José da Mata atende as necessidades básicas

Fonte: Pesquisa direta, 2011.

Paralelamente a dinâmica do Distrito de São José da Mata, existe a influência das rodovias que cruzam o Distrito, a BR – 230 (fig. 2) e a PB – 115 (fig. 3).



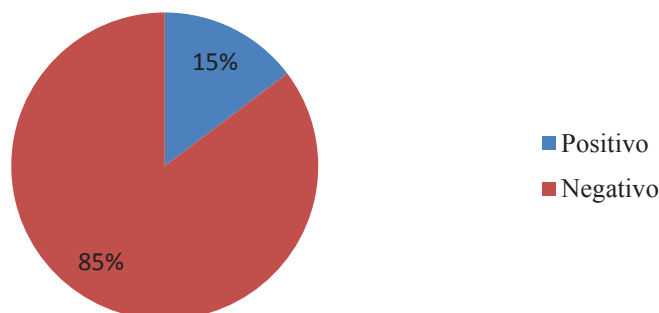
Figura 2 – BR – 230, sentido: Campina Grande - Sertão.
Fonte: José Assírio de Araújo Nascimento, 2011.



Figura 3 – PB – 115, sentido São José da Mata - Puxinanã.
Fonte: José Assírio de Araújo Nascimento, 2011.

As rodovias mencionadas acima são de grande relevância para São José da Mata, e para seus moradores conforme o gráfico 7 mostra.

Gráfico 7 - Opinião quanto a não existência das rodovias cruzando o Distrito



Fonte: Pesquisa direta, 2011.

De acordo com os dados da pesquisa, 85% consideram negativo se não houvesse tais rodovias cruzando São José da Mata e 15% dos entrevistados acham positivo a não existência dessas rodovias. Os números mostram que a BR – 230 e a PB – 115 são de grande importância, pois é por elas que a locomoção é realizada de maneira mais eficaz. Assim sendo fica evidente a importância, bem como a influência que essas rodovias exercem no cotidiano dos moradores de São José da Mata.

5 - CONCLUSÃO

Conclui-se que a BR - 230 e a PB – 115 se caracteriza como a centralidade do Distrito, pois a pesquisa mostrou que existe uma relação de dependência dos moradores para com essas rodovias, tornando elas um aspecto positivo em suas vidas. Mostra-se um aspecto relevante, a ocupação que se faz as margens de rodovias. Fica claro que tais rodovias citadas antes, é um dos fatores que fizeram se concretizar uma evolução na ocupação espacial.

A facilidade de locomoção e a proximidade à cidade de Campina Grande se mostraram menos importante no que diz respeito aos motivos que levaram as pessoas a residirem no Distrito, ficou evidente que grande parte dos moradores reside desde seu nascimento em São José da Mata.

Por mais que essa localidade não ofereça uma infinidade de serviços, São José da Mata concentra elementos básicos para suprir as necessidades dos moradores em se tratando

do comércio local, como padarias, supermercados, farmácias entre outros. Assim sendo, o elemento comércio foi fundamental na ocupação urbana.

O processo de expansão urbana é uma das características da sociedade contemporânea. A difusão do sistema econômico capitalista, fez com que esse fenômeno se acentuasse, e os espaços urbanos começaram a crescer e se expandir, e o Distrito de São José da Mata em Campina Grande também apresenta essa característica.

ABSTRACT

The process of urban expansion is a feature of contemporary society. The diffusion of the capitalist economic system, meant that this phenomenon is to highlight, and cities began to grow and expand its urban areas. Is what can be seen in various regions of Brazil (and world), so is no different in the District of São José da Mata in Campina Grande - PB, so this work made a discussion about the elements that are influencing the urbanization from this city through *in loco* observation with the application of questionnaires. Thus it has been proposed as goals of this research to identify the influence, as well the dependence of local inhabitants against the highways BR-230 and PB 115 that crisscross the District, the location as an instrument favourable or not the housing and remained of local residents, and the influence of local trade.

Keywords: Urbanization, roads, and local Trade.

REFERÊNCIAS

CARRERAS, Carles; PACHECO, Suzana Mara Miranda - organizadores. – **Cidade e Comércio: a rua comercial na perspectiva internacional** – Rio de Janeiro: Armazém das letras, 2009.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Planejamento de transportes e estruturação urbana: possíveis contribuições da Geografia para o planejamento dos transportes públicos**

DINIZ, Liconl da Silva. **Permanências e transformações do pequeno comércio na cidade: as bodegas e a sua dinâmica sócio-espacial em Campina Grande.** - Campina Grande, EDUFCEG, 2009.

FREIRE, Liz Helena Costa Varela. **Análise de tratamentos adotados em travessias urbanas – Rodovias arteriais que atravessam pequenas e médias cidades no RS.** Trabalho de conclusão do curso de mestrado profissionalizante em engenharia com requisito parcial a obtenção do título de mestre em engenharia – Modalidade profissionalizante – ênfase em sistemas de transportes. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2003.

OLIVEIRA, Júlio César Mélo de. **Campina Grande: a cidade se consolida no século XX.** João Pessoa – PB. Monografia (Graduação em Geografia) Centro de Ciências Exatas e da Natureza. Departamento de Geociências. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa – Campus I, 2007.

PACHECO, Elsa - **Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes**. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004. - Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção de grau de Doutor em Geografia.

RAMOS, Izabel Cristina. **Análise da organização rural do distrito de São José da Mata – PB**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2010.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade** /– São Paulo: Brasiliense, 1995. – (Coleção primeiros passos; 203) SÁ, Maria Braga de. **Algumas Considerações Sobre o Papel de Campina Grande na Rede Urbana Paraibana**. Campina Grande: Universidade Federal da Paraíba – UFPB, 1986.

ROSS, Jurandyr L. Sanches (Org.). **Geografia do Brasil**. 2. Ed. – São Paulo.: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. – 5 ed., 1. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1988, p. 61-84.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países subdesenvolvidos**. – 2. Ed., reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SÁ, Maria Braga de. **Algumas Considerações Sobre o Papel de Campina Grande na Rede Urbana Paraibana**. Campina Grande: Universidade Federal da Paraíba – UFPB, 1986.

SOUZA, Marcelo Lopes de, **ABC do Desenvolvimento Urbano** / – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 192p.