



De separações na cidade a misturas nas praias: investigando padrões socioespaciais e usos de praias em uma capital litorânea

Lucy Donegan^a , Stela Dias de Sá Alves^b e
João Victor Nunes de Oliveira^c

^a Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: lucydonegan@gmail.com

^b Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: steladsalves.arq@gmail.com

^c Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: joaovno1@gmail.com

Submetido em 30 de outubro de 2021. Aceito em 14 de fevereiro de 2022.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v10i1.223>

Resumo. O caráter marítimo no Brasil é dado pela formação de muitas cidades coloniais à beira-mar e pela natureza pública da orla estabelecida por lei, embora praias possam expressar dinâmicas excludentes. Segregação, dinâmicas urbanas e usos em praias contribuindo para o bem-estar são temas frequentes na literatura sobre o estudo de cidades, mas pouco interligados entre si. Entendendo que a forma do espaço ajuda a unir ou separar pessoas, este artigo investiga a localização na malha urbana, padrões socioespaciais, redes e mobilidades no uso de praias na cidade de João Pessoa, Nordeste brasileiro. Dados demográficos, localizações na malha urbana e dados coletados com frequentadores das praias foram analisados. Resultados indicam que densidades se distribuem mais na cidade acompanhando centralidades urbanas enquanto existe uma clara separação da população mais privilegiada economicamente morando perto do mar. Em contrapartida, essas praias recebem visitantes com mistura de perfis sociais distintos, vindos de diferentes lugares, acentuando um poder de atratividade gerando espaços de potencial encontro entre diferentes na cidade, principalmente nas praias mais integradas na malha urbana. Apesar disso, distância e tempo de deslocamentos custam mais para a população menos privilegiada economicamente visitarem as praias, reforçando desigualdades de acesso ao lazer na praia.

Palavras-chave. padrões socioespaciais, segregação, redes, mobilidade, praias urbanas.

Introdução

O espaço urbano é um recurso cultural cuja configuração impacta em movimento potencial (Hillier, 2007) e pode ajudar a unir ou separar pessoas e ideias (Peponis, 1989). Padrões de segregação socioespacial de moradias em cidades brasileiras direcionam expansões urbanas (Villaça, 2001), enquanto

locomoções compõem redes que no geral reforçam separações entre pessoas de diferentes grupos socioeconômicos em cidades brasileiras (Holanda, 2000; Marques, Castello & Bichir, 2012; Netto, Soares & Paschoalino, 2015). Separações são especialmente negativas em cidades já que possíveis arenas de mistura de perfis contribuiriam para criar laços fracos criando

sociedades com mais capital social positivo (Granovetter, 1973) e com menor estranhamento do outro (Holanda, 2013, p. 159). A praia urbana impacta em dinâmicas urbanas ao ser uma amenidade atrativa (Oliveira & Neto, 2015; Villaça, 2001); por suas qualidades naturais irreplicáveis (Mitchell, 2001), praias podem atrair visitas por sua capacidade restauradora (Kaplan, Kaplan & Ryan., 1998) e contribuir para o bem-estar e saúde da população (Subiza-Pérez, Vozmediano & San Juan., 2020). Entendendo que as praias urbanas podem ser um recurso social importante em cidades litorâneas, este artigo analisa padrões sociodemográficos na cidade de João Pessoa, a localização das praias na malha urbana em termos de centralidades, e redes e perfis de usos e mobilidade criados pelos deslocamentos de habitantes para lazer nas praias da cidade.

Entendendo o espaço como um conjunto de barreiras e permeabilidades, a forma do espaço cria um campo de possibilidades e restrições (Holanda, 2013), que pode ajudar a unir ou separar pessoas e ideias. Conforme o aparato teórico-metodológico da sintaxe espacial, a estrutura urbana de malhas de ruas é lida a partir do entendimento que as pessoas tendem a se movimentar linearmente (Hillier & Vaughan, 2007), e que cada mudança de direção ou desvio angular dificulta a legibilidade de rotas para lugares no sistema, criando hierarquias de acesso. A medida de integração se relaciona a uma centralidade de movimento potencial para lugares, de modo que lugares mais integrados são aqueles a partir do qual é mais fácil acessar todos os demais do sistema (Hillier & Iida, 2005); considerar o menor desvio angular no cálculo da integração mostrou se relacionar bem ao movimento real. Esse sistema de movimento potencial calculado pela análise angular de segmentos pode ser analisado a partir de modelos de mapas axiais ou de *Road Centre Lines* (RCL) (Turner, 2007). Bases RCL podem ser acessadas abertamente por bases do projeto colaborativo do Open Street Map (OSM), cuja seleção e pré-processamento é facilitado pela biblioteca OSMnx (Boeing, 2017).

Espaços mais integrados no sistema apresentaram mais movimento real (Hillier, 2007), ruas mais conectadas tendem a dividir

ou passar por grupos de residentes de diferentes grupos socioeconômicos (Carpenter & Peponis, 2010). Frações urbanas continuamente integradas em diversas escalas tiveram maior capacidade de juntar públicos de espaços diversos da cidade, contribuindo para arenas de reconhecimento mútuo entre pessoas diversas (Legeby, 2013). Medidas de integração também se relacionaram à moradia de públicos na cidade, uma vez que pessoas mais privilegiadas economicamente tenderam a se situar a um passo dos eixos mais acessíveis em Londres (Vaughan, 2007), ou a ocupar áreas da cidade no geral mais integradas em Natal, destacando uma clara forma do privilégio (Carmo, 2014). Por outro lado, locais de densidade mais elevada em Natal apresentaram no geral baixa acessibilidade e renda. Um processo acentuado de segregação foi encontrado em algumas capitais brasileiras notando distância social entre os mais ricos e mais pobres, onde a elite ocupa um espaço conjugando rotas locais com elevada acessibilidade a rotas globais, enquanto os mais pobres se situam em espaços mais periféricos do sistema (Zechin & Holanda, 2019).

Tendências de segregação das moradias conforme grupos socioeconômicos em cidades brasileiras se ligam a uma tendência de expansão linear a partir do centro antigo com práticas de valorização imobiliária e segregação voluntária das camadas de mais alta renda (Villaça, 2001), refletindo na segregação urbana de baixa renda em processos concomitantes. Villaça (2001) compreendeu os deslocamentos de centros e subcentros através do espaço urbano e as relações de acessibilidade socioeconômica de determinadas populações a (novas) centralidades como a prática que explica a manutenção da burguesia em suas direções de crescimento. Levando em conta o sítio natural aprazível como um norteador de interesses econômicos, a praia foi vista como um influenciador na localização territorial segregada das classes de alta renda ajudando a guiar expansões urbanas (O'Donnell, 2013) e, por outro lado, a frear algumas expansões para manter a localização privilegiada perto da praia (Villaça, 2001). Um padrão de concentração espacial do público de mais alta renda foi encontrado em Recife, perto de

amenidades naturais como rios, parques e a Praia de Boa Viagem, além de estarem perto do centro e da oferta de serviços da cidade (Oliveira & Neto, 2015). Segregações socioespaciais também foram encontradas em espaços residenciais privilegiados da parcela branca da população de Salvador situados majoritariamente na área Central e Orla Atlântica, enquanto pobres e majoritariamente negros em áreas precárias e desassistidas, agravando vulnerabilidades e desigualdades (Carvalho & Arantes, 2021). Padrões de desigualdade socioespacial se ligam a transformações e continuidades do histórico de formação do Brasil (Freyre, 2004, 2006).

Sociedades são processos abertos caracterizados por conflitos, operando por uma ligação e interface entre lugares com redes de fluxos (Castells, 1999). Fenômenos de segregação ou separação puderam ser observados a partir dos descolamentos da população em espaços das cidades brasileiras resultando em limitadas esferas de possível mistura entre diferentes (Netto et al., 2017; Netto, Soares & Paschoalino, 2015); trabalhadores braçais tendem a usar o espaço público de modo mais instrumental no dia a dia refletindo em avaliações mais negativas do espaço público e em mais relações sociais baseados em proximidade espacial (Holanda, 2000; Marques, 2010). Assim esses estudos apontam relações entre a estrutura urbana e fluxos nas cidades, e como estes afetam a vivência e relações sociais das pessoas, corroborando Harvey: “estrutura urbana, uma vez criada, afeta o futuro do desenvolvimento de relações sociais e a organização da produção” (Harvey, 2009: p. 309).

Diferentes atores socioeconômicos usando um mesmo espaço público constroem a cultura pública (Zukin, 1995) e criam interações que respaldam as características sociais e econômicas na qual aquela população se insere. O conceito de copresença, conforme Netto e colegas (2015), é entendida como a percepção de outros corpos dentro de um limite de uma mesma situação ou lugar; em outras palavras, é a consciência do outro no espaço. Legeby (2013) discorre sobre copresença e afirma que possíveis encontros de diferentes perfis não são inequivocamente positivos, já que a recusa ao diferente pode reger primeiros

posicionamentos pessoais, mas benefícios sobressaem possíveis problemas pela possibilidade de ganhar conhecimento e participar em processos de negociação da estrutura social. Sociabilidade é uma habilidade formada a partir da exposição a situações sociais variadas, uma habilidade importante em um contexto de rápidas mudanças urbanas; a cidade é um local onde se pode realizar trocas e aprender (Hall, 2012). Relações entre os diferentes criam novas ligações e articulam a sociedade, gerando capital social positivo (Granovetter, 1973). Jacobs (1961), uma ativista discursando sobre cidades norte-americanas há algumas décadas, pontuou a “onipresença” como um roteador das dinâmicas sociais num espaço. Jacobs (1961) argumentou que a diversidade étnica, de renda (e de tipologia edilícia) compõem um ambiente convidativo a choques amistosos de diferentes perfis sociais, de certo modo aliado a alguns posicionamentos dos autores citados acima.

A noção de capital social é relacionada com redes sociais. Em estudo sobre redes sociais e pobreza urbana, Marques (2010) encontrou que capital social pode ser entendido como as redes de relações sociais que rendem recursos de apoio a grupos e indivíduos. Redes sociais de pessoas pobres tendem a ser menores, mais locais e menos variadas que de indivíduos de classe média, relacionando redes de pessoas mais pobres aos conceitos de *localismo* e *homofilia* (Marques, Castello & Bichir, 2012). O localismo acontece quando os indivíduos tendem a estabelecer a maior parte das suas relações sociais próximas a sua casa. Homofilia, por sua vez, é a tendência que indivíduos têm de ter vínculos com pessoas semelhantes, especificamente: “assim, pode-se perguntar se uma dada relação é homofílica em relação a sexo ou cor da pele ou classe social.” (Marques, Castello & Bichir, 2012: p. 36).

O arranjo espacial urbano é um mecanismo fundamental na geração dos contatos (Hillier, 2007); um capital espacial foi definido em diálogo com a noção de capital social, por características da forma urbana que ajudam a promover mais copresença entre públicos de perfis diversos e vindo de lugares diversos (Marcus, 2010).

Redes podem ser facilitadas ou dificultadas por condições de mobilidade (Netto, Castello & Paschoalino, 2015). A mobilidade e facilidade de acesso facilita o acesso aos recursos da cidade, portanto são fatores importantes no planejamento de cidades (Mello & Portugal, 2017). Debates sobre mobilidade e caminhabilidade se tornam mais importantes à medida que sociedades se tornam mais urbanas e transportes individuais motorizados são cada vez mais insustentáveis (Speck, 2017); características da forma de edifícios e cidades contribuem para mais pessoas usando meios mais sustentáveis, que envolvem algum grau de caminhada. Ao passo que políticas são buscadas para priorizar o transporte público em vez do individual, um desafio é lidar com um transporte público mais eficiente em tempo de deslocamento, que ainda tende a ser mais demorado que viajar de carro em diversas cidades no mundo (Liao et al., 2020). Qualidades do espaço público também podem contribuir para mais atividades opcionais acontecerem no espaço público em vez de apenas as obrigatórias (Gehl, 2010), facilitando uma maior qualidade da vida pública. Esse tema é especialmente relevante em cidades brasileiras onde condições de mobilidade e a estrutura urbana são desiguais para populações diversas (Zandonade & Moretti, 2012), e que modos mais dispersos de urbanização privilegiam o uso de carros. Mobilidades revelam que vivências de públicos diversos são distintas, refletindo em diferentes vivências da cidade (Holanda, 2000; Netto, Soares & Paschoalino, 2015).

Reforçando o papel de ambientes naturais nas cidades com caráter restaurador (Kaplan, Kaplan & Ryan, 1998), as praias são um forte atrativo para distração e lazer contribuindo para o bem-estar de públicos diversos (Breton et al., 1996; Subiza-Pérez, Vozmediano & San Juan, 2020). Por seu intenso papel restaurador e de lazer social, a praia pode se expressar como um local de identidade pessoal e possível conflito social, como o experienciado após processo de dessegregação (Dixon & Durrheim, 2000). Pessoas diferentes tendem a escolher praias diferentes e a forma do espaço pode facilitar ou dificultar o acesso de grupos a diferentes praias (Donegan, 2019); praias em Natal no geral pouco interligadas à malha principal da

cidade apresentaram perfis diversos entre si; praias com malhas urbanas do entorno menos interligadas em nível local e global apresentaram um público menos diversificado e de menor escolaridade. Diferenças também foram encontradas em uma mesma praia, onde públicos com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) mais elevado usavam barracas de praia medianamente acessíveis, dotadas de maior infraestrutura (Donegan & Trigueiro, 2012).

No Brasil, as praias são importantes espaços de lazer e socialização e têm sua gratuidade e acesso público estabelecidos em lei (Brasil, 1988). O caráter marítimo de cidades brasileiras se liga à colonização portuguesa, com os primeiros centros urbanos no litoral da região leste do continente (Azevedo, 2015), principalmente no Nordeste brasileiro, desenvolvidos a partir de portos no litoral estabelecendo comunicações e comércio com a colônia além-mar (Holanda, 1995). Praias eram usadas como regiões de veraneio em cidades brasileiras, e a partir do século XX passaram a direcionar as expansões de malhas urbanas como locais escolhidos para o lazer da população (Dantas, 2002; O'Donnell, 2013). No Nordeste, oito das nove capitais estaduais são cidades litorâneas e surgiram de assentamentos coloniais; o clima e as características naturais – água morna no decorrer do ano, sol e calor – tornam as praias dessas cidades especialmente atrativas para visitas. Praias são espaços destinados ao lazer de baixo custo, acessível a todas as camadas sociais (Araújo et al., 2012), tornando-as uma força-motriz econômica e cultural. João Pessoa é a cidade capital do estado da Paraíba, no litoral Nordestino brasileiro; seu centro antigo foi fundado próximo ao rio Sanhauá e a partir dos anos 1930 foi se expandindo em direção ao mar (Moura Filha, Cotrim & Cavalcanti, 2016; Vidal, 2016). A cidade hoje em dia apresenta 24 quilômetros de orla e onze praias urbanas com localizações diversas, ligadas ao histórico de expansão da cidade.

Apesar de terem, isoladamente, produções importantes na literatura, centralidades, dinâmicas de segregação, redes de fluxos, e usos de praias são temas pouco relacionados entre si; esses temas específicos também ainda não foram analisados para João Pessoa. No contexto de segregação socioespacial de

muitas cidades brasileiras, as praias enquanto atratoras de gente são recursos valiosos de cidades litorâneas, podendo contribuir para amenizar separações da cidade, atraindo públicos de lugares diversos. O uso em uma mesma praia pode resultar em uma potencial copresença entre pessoas diversas, que pode contribuir para gerar capital social positivo e minimizar o estranhamento do outro, criando mais tolerância entre diferentes. Entendendo o papel da cidade e do espaço público da cidade em fornecer espaços de trocas, e o papel da praia como espaço público de lazer da população, o propósito desta pesquisa é entender como a sociedade da cidade potencialmente se encontra (ou desencontra) nas praias, e como a forma urbana pode contribuir para possíveis encontros.

Neste estudo, parte-se da hipótese geral que praias mais interligadas na malha urbana misturam pessoas com perfis mais diversos. Um desdobramento dessa hipótese é que a cidade de João Pessoa apresenta praias bem interligadas à malha urbana da cidade, e, portanto, perfis de usos nas praias geralmente diversos e não antagônicos entre si. Esta situação seria diferente de, por exemplo, Natal (Donegan, 2019), onde foram encontradas praias com pouca mistura entre pessoas diversas (praias de cada um), com vias do entorno das praias pouco interligadas à malha urbana. De modo mais específico, supõe-se que praias mais conectadas à malha urbana apresentam mais mistura de pessoas diferentes vindo de lugares diferentes. Para entender como perfis sociais nas praias se ligam a dinâmicas da cidade e como podem estar contribuindo para sanar divisões da cidade, cabe investigar padrões sociodemográficos da cidade, e de onde e como as pessoas se deslocam para as praias.

Assim, este artigo busca responder as seguintes questões: Como padrões sociais de moradia em João Pessoa se especializam na cidade? Quão integradas estão as praias na malha urbana da cidade? Como visitas às praias formam redes de fluxos e caracterizam perfis de públicos das praias? Como caminhos e mobilidades são feitos para as praias e se relacionam a padrões socioespaciais?

A seguir, o artigo se estrutura apresentando os métodos e dados usados para avançar

nessas questões, seguido dos principais resultados, discussões e, finalmente, considerações finais.

Metodologia

Investigou-se a partir de análise e visualização de dados: (i) a malha urbana de vias de movimento na cidade analisadas pelo aparato teórico-metodológico da sintaxe do espaço; (ii) padrões sociodemográficos com dados provindos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e (iii) práticas e perfis sociais de usos de praias de João Pessoa pela coleta de dados de frequentadores mediante a aplicação de questionários.

A malha de vias da cidade foi capturada em agosto de 2021 usando a biblioteca OSMnx (Boeing, 2017) em linguagem de programação computacional *Python* capturando um modelo *Open Street Map* (OSM) *Road Centre Line* (RCL) de vias dirigíveis a carro com uma abrangência de rede de 20 quilômetros a partir do centro de João Pessoa. Essa distância permitiu englobar todas as praias urbanas de João Pessoa e incorporar caminhos com alguma continuidade e facilidade de acesso de João Pessoa, contemplando todo o município vizinho de Bayeux (onde está o aeroporto), e partes dos municípios de Cabedelo, Conde e Santa Rita. Esse modelo RCL foi simplificado no QGIS usando a função generalização do GRASS (Geographic Resources Analysis Support System), ajustada para uma tolerância de 5 metros de distância e 3 graus de ângulo. Depois o modelo foi processado em análise angular de segmentos (Angular Segment Analysis, ASA) com auxílio do complemento Space Syntax Toolkit para o QGIS em interface com o programa Depthmap. A medida de integração angular foi focada neste artigo. Para comparar medidas por praias, as vias de acesso direto às praias foram selecionadas e recortadas do modelo ASA da cidade.

Para análise sociodemográfica, dados de setores censitários de renda nominal média, autodeclaração de raça/cor e densidade populacional da cidade de João Pessoa foram trabalhados a partir de dados IBGE (IBGE, 2020) do censo de 2010, ligando dados de arquivos em .csv com dados espacializados

em .shp. Os dados demográficos dos setores censitários foram trabalhados com cálculos no Excel e no QGIS para médias de cada bairro de João Pessoa, conforme base disponível no sítio eletrônico da prefeitura (*Filipeia*, 2021). Intervalos de renda nominal média também foram visualizados pelo valor múltiplo do Salário Mínimo (SM) à época do censo, por vezes separadas em faixas conforme a classificação do IBGE: - B: entre 8 e 12SM; C: de 4 a 8 SM, D: entre 2 e 4 SM e - E: Até 2 SM. Em João Pessoa inexistem bairros com média de renda acima de 12 SM (A).

Para entender práticas sociais, perfis de usos e deslocamentos de lazer para praias de João Pessoa, dados foram coletados com frequentadores a partir da elaboração e aplicação de questionários. Os questionários foram aplicados virtualmente em setembro e novembro de 2020, dada a pandemia de COVID-19 e as normas de distanciamento social. Os questionários foram elaborados no Google Forms e divulgados em redes sociais (Instagram, Facebook, grupos de Whatsapp) dos membros do projeto de pesquisa, e na página e redes sociais da universidade. Ademais, e-mails foram enviados para coordenações e departamentos de cursos diversos da universidade solicitando ampla divulgação. O cálculo amostral foi realizado considerando uma população heterogênea (Ferreira, 2015) do município de João Pessoa, de 817.511 habitantes (IBGE, 2020) - estipulando um nível de confiança de 95% e taxa de erro amostral de 5%, resultando em um número de 384 amostras. O questionário obteve 405 respostas. Como os principais canais de divulgação disponíveis eram da universidade, isso pode ter influenciado em um perfil diferente se comparado à população da cidade como um todo¹, embora a amostra ainda represente um perfil heterogêneo. A pesquisa não precisou de aprovação de comitê por não haver identificação pessoal (Brasil, 2016); dados foram tratados coletivamente e os respondentes declararam consentimento de participação.

Os participantes responderam vinte e seis questões, a maioria de marcar. As perguntas englobaram aspectos de percepção da praia, costume e frequência de usos, atividades, mobilidade e perfil do público. A seguir destacam-se questões focadas

especificamente neste artigo. Na primeira pergunta “Qual a praia que você mais costuma(va) frequentar em João Pessoa?” o uso do tempo presente e passado foi usado dado o isolamento social no momento da aplicação. Sobre essa praia algumas questões foram perguntadas como o meio de locomoção mais frequente e tempo que costumavam demorar para chegar à praia. Dados do perfil dos respondentes foram perguntados, como gênero, escolaridade, autodeclaração de raça/cor conforme classificação do censo IBGE² e local de moradia, incluindo bairro, se morassem em João Pessoa. 89,4% dos respondentes moravam em João Pessoa (362 dos 405 respondentes). Ao fim foi perguntado se existia outra praia que os respondentes também costumavam frequentar em João Pessoa e, se sim, qual era essa praia. Esta pergunta foi respondida por quase todos (90%). As praias mencionadas são referidas à frente respectivamente como a primeira e a segunda praia dos respondentes. As respostas dos questionários foram trabalhadas, analisadas e visualizadas no Excel e no ambiente de desenvolvimento integrado Spyder com uso da linguagem *Python*. As bibliotecas Numpy, Pandas, Seaborn e Matplotlib foram usadas. As seguintes informações complementares foram adicionadas a essa base de dados conforme bairros dos moradores de João Pessoa: (a) renda em valor, renda em SM e por faixa conforme censo IBGE 2010; (c) Zona do bairro; (d) Distância praia-bairro de moradia conforme caminho mais curto traçado pelo Google Maps.

As camadas de bairros (*Filipeia*, 2021) e de praias foram mapeadas com base em imagens-satélite e dados da Superintendência de Administração do Meio Ambiente (SUDEMA). Essas camadas foram transformadas em pontos para gerar mapas de redes de fluxos da primeira e segunda praia com local de moradia no QGIS, conforme dados do questionário.

Resultados

A cidade de João Pessoa nasceu perto do Rio Sanhauá. O centro antigo da cidade está situado onde hoje estão os bairros Varadouro e Centro (Figura 1). A expansão da cidade foi direcionado para (i) o sul pelos bairros

Jaguaribe e Cruz das Armas (ii) o leste e o sul - a leste da reserva da Mata Atlântica-, próximo ao bairro Castelo Branco onde se situa a Universidade Federal da Paraíba e (iii) o oeste para o mar. A urbanização da fração litorânea aconteceu com a abertura da Av. Epitácio Pessoa em 1930, uma longa avenida em linha reta que facilitou o avanço da cidade para o mar (Vidal, 2016) e a ocupação das praias. Após a ocupação inicial da Praia de Tambaú, delimitada pelas avenidas Ruy Carneiro e Epitácio Pessoa, outras áreas litorâneas foram urbanizadas: Bessa no extremo norte após 1950 e Seixas, mais ao

sul, ainda não está totalmente incorporada à malha da cidade. Bairros e praias ao sul apresentam no geral poucas vias no entorno e de acesso às praias (Figura 1). A malha urbana é delimitada pelo rio e mar, que marcam limites municipais, e por alguns vazios urbanos, como a reserva da mata atlântica, onde está o Jardim Botânico. A BR-230 é uma via estruturante em sentido norte-sul e, ao sul da reserva da mata atlântica, direciona-se a oeste. A BR-230 conecta João Pessoa aos municípios vizinhos de Bayeux a oeste e Cabedelo ao norte.



Figura 1. Localização de bairros e praias de João Pessoa (fonte: elaborada pelos autores)

Considerando a integração ASA da malha da cidade (Figura 2), as vias de maior centralidade estão perto do centro antigo se distribuindo nos principais eixos de expansão da cidade (i) para o sul em dois eixos principais ao redor da reserva da mata atlântica e (ii) para leste em direção ao mar, ao longo da avenida Presidente Epitácio Pessoa. Nesse sentido, as praias de Manaíra, Cabo Branco e, principalmente, Tambaú, são as praias com acessos à orla mais integrados de João Pessoa, com uma avenida litorânea chegando e acompanhando as praias com ciclovias e calçadas para pedestres. O traçado das vias desses bairros também é razoavelmente contínuo entre si. Bessa, a praia com a orla mais extensa da cidade (acima de cinco km), tem uma integração média um pouco mais baixa, próxima à média da cidade; na maioria da extensão desta praia o acesso local não é feito com via e calçada acompanhando diretamente a orla. Acessos à praia são feitos por ruas chegando transversalmente à orla. Ruas internas próximas ao Bessa também são mais descontínuas entre si, com traçados distintos marcados pelos diferentes bairros próximos a esta praia - Bessa, Jardim Oceania e Aeroclube.

Vias ao sul da cidade apresentam integração bem mais baixa (Figura 2), com uma estrutura urbana de vias rarefeitas, especialmente as praias no extremo sul: Gramame, Sol e Arraial. A praia de Jacarapé com uma extensão maior alcança médias um pouco mais elevadas que outras praias do sul, embora os acessos à praia sejam pontuais. Não existe uma malha viária acompanhando a orla de Jacarapé, diferente das praias Sol e (Barra de) Gramame.

Dados sociodemográficos acompanham em parte a malha urbana da cidade: bairros com malhas urbanas esparsas também apresentam densidade populacional muito baixa (Figura

3). O bairro centro é uma exceção, apesar de provido de infraestrutura urbana e centralidade tem baixa densidade de moradores. Bairros residenciais acompanhando os eixos indo para o sul em torno da reserva da mata atlântica têm densidade média elevada. Outro eixo denso de João Pessoa se localiza em torno da Av. Presidente Epitácio Pessoa em direção à praia. Apenas três bairros pequenos em dimensões têm as maiores faixas de densidades da cidade e não estão em locais tão acessíveis da malha: Padre Zé, São José (vizinho à Manaíra) e Grotão (ao sul). Dados de renda nominal média aparecem de modo mais claramente separados em João Pessoa: as maiores rendas da cidade estão primariamente em áreas com malhas urbana adensadas próximas ao mar: Tambaú e Cabo Branco são os bairros com moradores com renda nominal média mais elevada na cidade. Outros bairros litorâneos com estrutura urbana contínua apresentam rendas médias ou médio-elevadas. Existe uma transição de bairros ainda com renda média-elevada a média acompanhando a Av. Epitácio Pessoa em direção ao centro antigo, e outros bairros com renda intermediária (acima de 2 SM) ligam-se ao eixo de expansão ao sul da cidade acompanhando a BR 230 (Figuras 1 e 3). As menores rendas aparecem nas regiões sul e oeste de João Pessoa. A distribuição de dados de autodeclaração de cor/raça se aproxima um pouco da distribuição de renda, mas de modo menos concentrado: os bairros com maiores concentrações de brancos (no máximo 70%) estão no litoral norte-central e no eixo de expansão do centro, incluindo de modo mais acentuado o bairro centro e, um pouco menos, bairros a leste da mata atlântica (aproximando 50%). Os três bairros mais densos da cidade apresentam níveis de renda mais baixos, maioria parda/preta e são vizinhos a bairros com rendas médias mais altas que a deles.

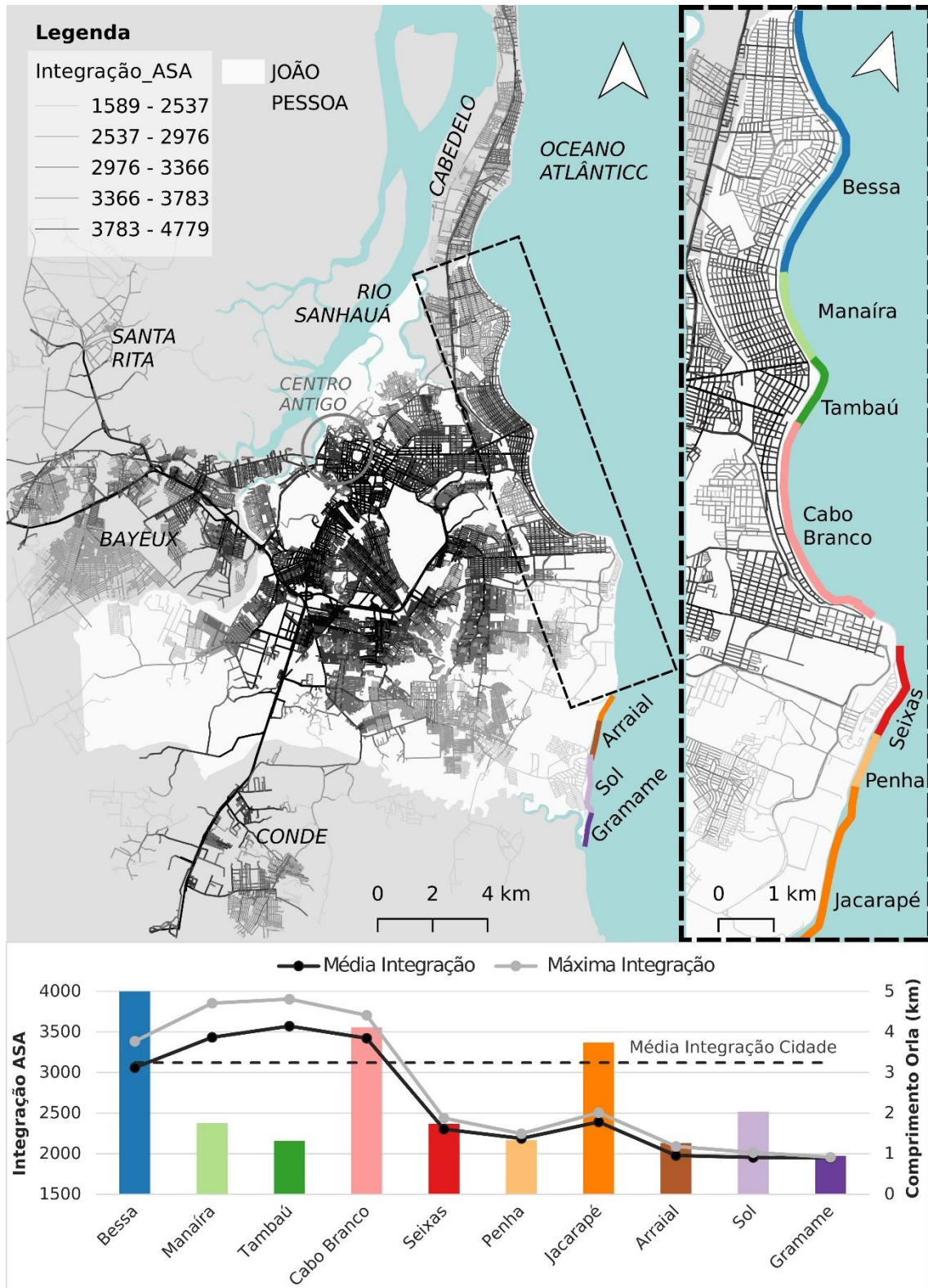


Figura 2. Estrutura urbana de João Pessoa raio 20km mostrando Integração ASA e médias e máximas dos acessos às praias de João Pessoa (abaixo) (fonte: elaborada pelos autores)

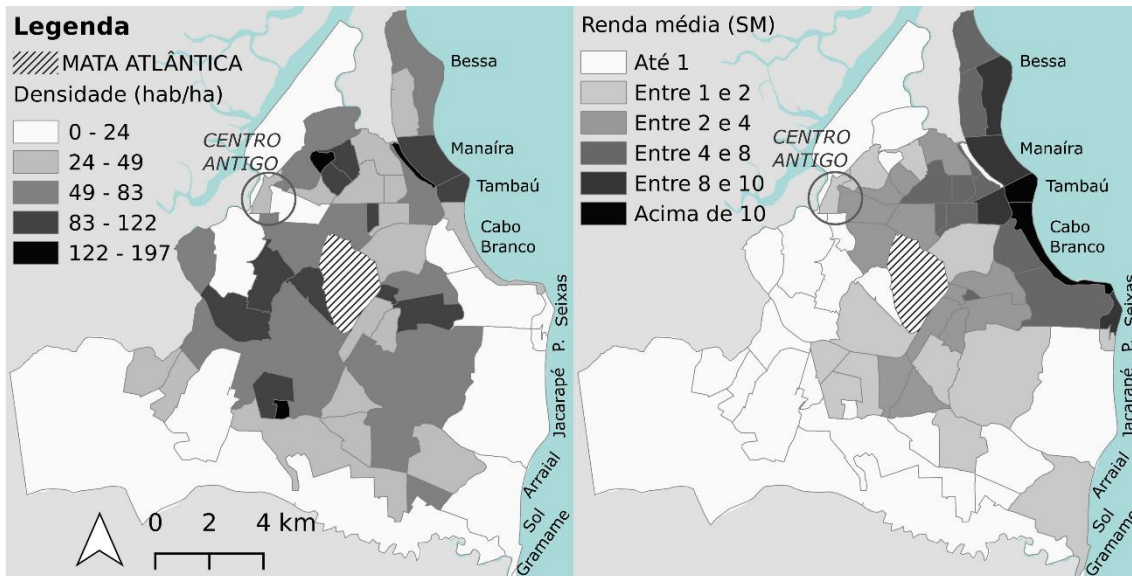


Figura 3. Dados de densidade habitacional e renda por bairros de João Pessoa, censo IBGE 2010 (fonte: elaborada pelos autores)

A visualização de redes de fluxos conforme questionários ligando o bairro de moradia dos respondentes com as praias que costumam frequentar acentua uma diversidade de localização da moradia dos respondentes na cidade (Figura 4). Bairros que receberam poucas ou nenhuma resposta são no geral bairros pouco densos da cidade. Em termos da primeira praia, Cabo Branco é a mais citada pelos respondentes de João Pessoa, seguida do Bessa. A terceira praia mais citada foi Tambaú. Quando se observa a

segunda praia, apesar de Cabo Branco e Bessa receberem de novo porções maiores das respostas, principalmente Bessa, a distribuição de respostas para outras praias é mais significativa e mais equilibrada. Embora essa categoria de segunda praia não tenha sido mencionada por todo o público residente em João Pessoa (90%), Seixas, Manaíra, Tambaú e Gramame receberam mais menções como segunda opção que como primeira, indicando uma possível maior variedade de frequências nas praias.

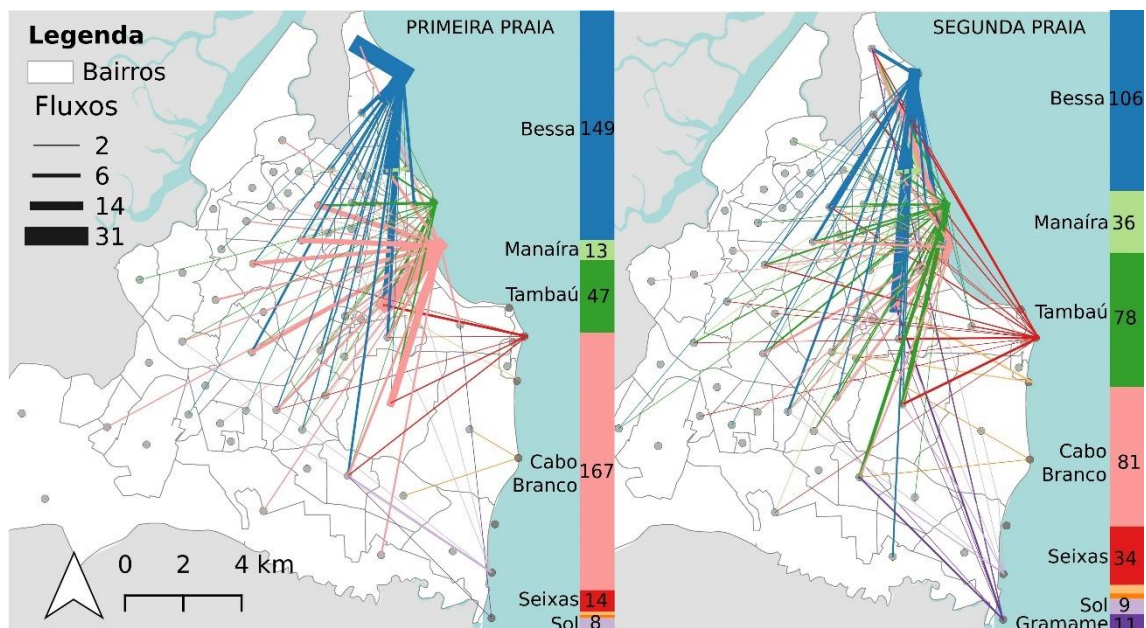


Figura 4. Redes de frequência de praias ligadas aos bairros de moradia dos respondentes (fonte: elaborada pelos autores)

Muitos residentes dos bairros Aeroclub, Jardim Oceania e, principalmente, Bessa, mencionaram a praia local Bessa como de maior frequência, ao passo que públicos mencionando visitar Tambaú e Cabo Branco vêm de bairros mais diversos e distantes da cidade. As praias menos expressivas como primeira e segunda escolhas localizam-se na porção sul da cidade. Nessa porção as praias Seixas e Sol alcançaram mais respostas como primeira praia: 14 e 8 respostas. Como segunda praia para visitas, Seixas e Gramame receberam mais menções que como primeira praia (respectivamente 34 e 11), e Sol permaneceu com oito respostas. Ao passo que Seixas como primeira praia teve mais respondentes do Sul, como segunda praia teve respondentes de todas as zonas da cidade.

Sobre o perfil de renda derivado do bairro dos respondentes que moram em João Pessoa (Figura 5), Cabo Branco apresentou maior distribuição de pessoas com diferentes faixas considerando a primeira praia (B: 25%, C:

33%, D: 34% e E: 9%). As praias Bessa e Tambaú, embora tenham respondentes de todas as faixas de renda, os das faixas B e C aparecem em maior proporção (Bessa 34% e 44%, Tambaú 43% e 33%, respectivamente) que os das faixas D e E (Bessa 20% e 2%, e Tambaú 20% e 5%, respectivamente). As praias ao sul da cidade, geralmente situadas próximo de bairros de menor densidade populacional, receberam poucas menções. Seixas e Sol têm maior proporção de respondentes da faixa D. Jacarapé geralmente apresenta respondentes da faixa D e Penha da faixa C. A praia da (Barra de) Gramame tem proporção igual entre B e D. A distribuição de renda quando se considera a segunda praia revela mais mistura em todas as praias, exceto Bessa, que muda pouco em perfil, e concentra um pouco mais visitantes com renda na faixa B, um pouco menos da faixa D. Tambaú se sobressai como segunda praia (com mais respostas que como primeira praia) e onde públicos vindos de bairros com renda D e E (51%) ultrapassam, mas quase equilibram com os de B e C (49%).

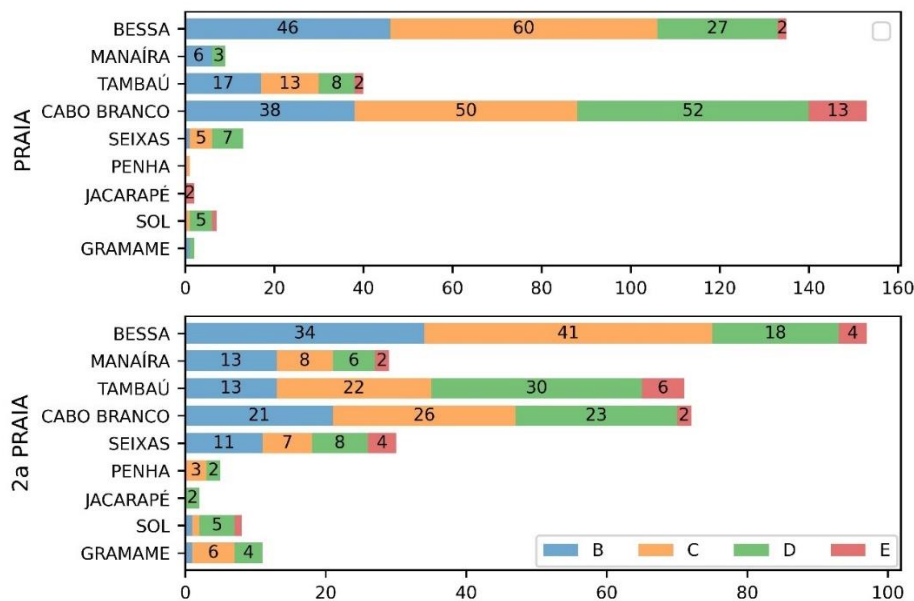


Figura 5. Público de João Pessoa por faixa de renda na primeira (acima) e segunda praia (abaixo). (fonte: elaborada pelos autores)

Em termos de escolaridade, respondida diretamente no questionário por todo o público, no geral poucos respondentes apresentaram apenas ensino fundamental (Figura 6). Nos demais quesitos todas as praias apresentaram alguma mistura de perfis em termos de primeira ou segunda praia.

Como primeira praia Cabo Branco apresentou muitos respondentes com escolaridade mais baixa, e como segunda praia um pouco mais com escolaridade superior e pós-graduação, inverso ao que acontece no Seixas, embora Seixas tenha menos respondentes no geral. A praia do

Bessa, embora tenha respondentes de todos os níveis de escolaridade, aparece com maior proporção de pós-graduados em relação a todas as outras praias quando se considera a praia mais frequentada. A segunda opção de praia apresenta mais mistura em relação a todas as praias. Em termos de autodeclaração de cor/raça algo semelhante acontece. Embora mais pessoas da amostra se autodeclararam brancas, com alguma representatividade em todas as praias, houve uma significativa variedade de respostas

compondo uma representatividade variada em todas as praias. As praias de Manaíra, Tambaú e Cabo Branco compõem perfis mais diversos entre si, principalmente Tambaú como primeira opção, enquanto a praia do Bessa tenha uma concentração um pouco maior de pessoas autodeclaradas brancas que outras praias como primeira e segunda praia; o inverso acontece para praias do sul, com maior representatividade de autodeclarados pardos, exceto Seixas como segunda opção de praia para visitas.

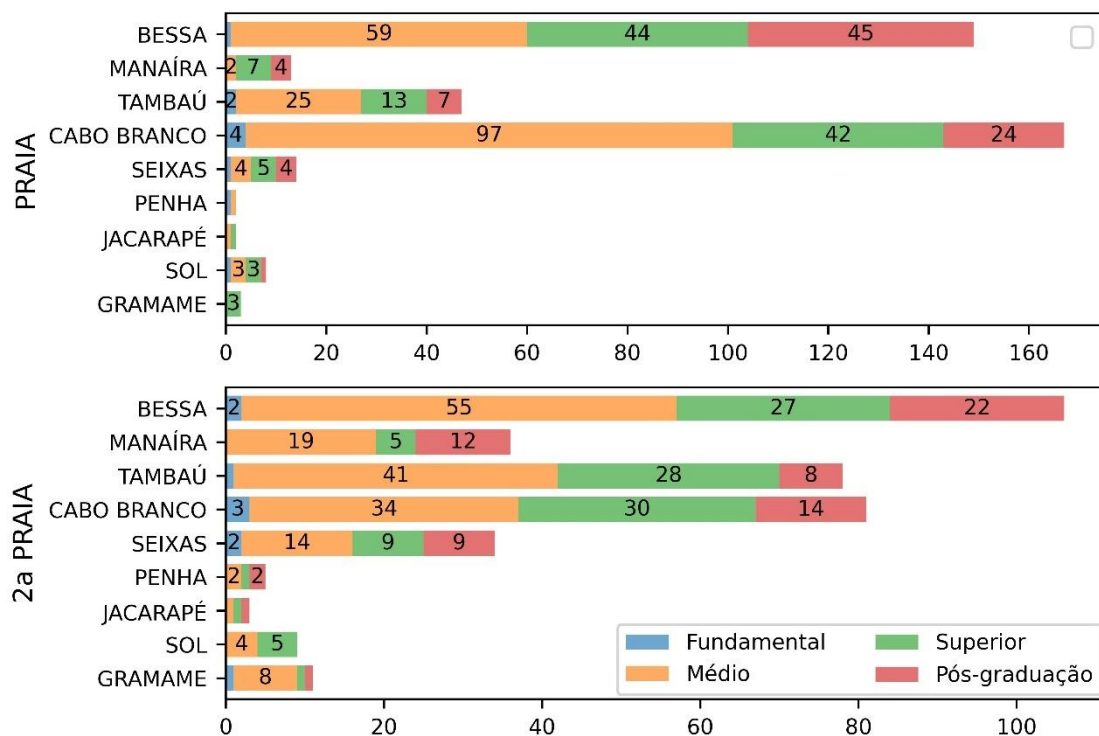


Figura 6. Público por nível completo de escolaridade na primeira (acima) e segunda praia. (fonte: elaborada pelos autores)

Respostas sobre mobilidade considerando a primeira praia (Figura 7) mostram que pessoas visitam as praias da porção sul da cidade majoritariamente por transporte motorizado (ônibus, moto, carro e táxi/uber); Gramame, Sol, Jacarapé e Penha são acessadas exclusivamente por transporte motorizado, e Seixas obteve uma resposta de bicicleta. Manaíra é a única praia em que outro modo de deslocamento supera o carro: a pé. Chegar à praia a pé é mais recorrente nas praias mais ao norte de João Pessoa, Manaíra com maior proporção (46%) seguida por Bessa (26%). Além dessas praias, pessoas mencionaram chegar a pé em Tambaú (15%) e Cabo Branco (7%).

Manaíra, Tambaú e, em menor grau, Cabo Branco receberam mais respostas de pessoas chegando de bicicleta que em outras praias, embora pouco (respectivamente 15%, 6% e 4%). As praias de Tambaú e Cabo Branco apresentam uma grande parcela de pessoas chegando de ônibus (respectivamente 26% e 23%), embora ainda bem abaixo do carro (respectivamente 43% e 60%). Em todas as praias exceto as do extremo sul - Jacarapé, Sol e Gramame - houve menções aos ônibus. O tempo de deslocamento acentua a chegada rápida em Bessa e, principalmente, Manaíra, onde a maioria dos respondentes chega em até 10 minutos à praia (Figura 7). Em Tambaú e Cabo Branco muitos chegam em

até 10 ou até 20 minutos, Cabo Branco tem uma parcela maior dentre as praias de

pessoas levando mais de 1 hora para chegar à praia.

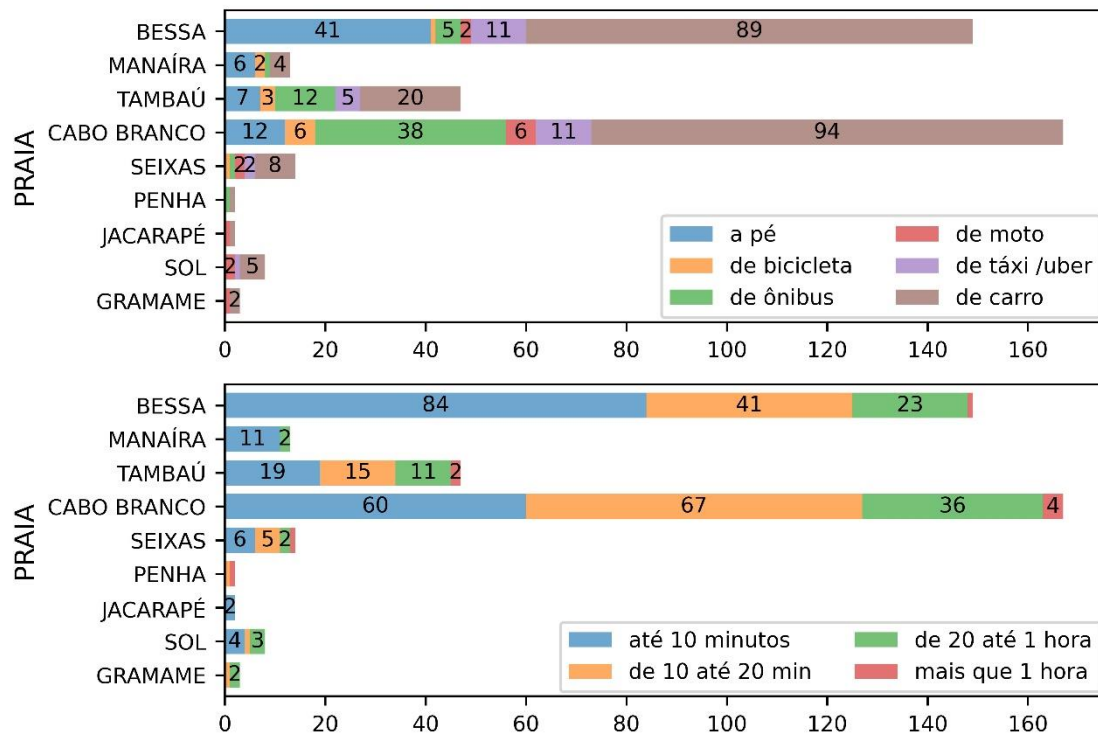


Figura 7. Modos de locomoção (acima) e tempo de viagem (abaixo) para chegar na primeira praia. (fonte: elaborado pelos autores).

Relações entre meio de mobilidade, renda e distância percorrida para as praias de todo o público de João Pessoa visitando praias (Figura 8) acentuam que distância e mobilidade estão estreitamente relacionadas à renda; pessoas em bairros com renda nominal média menor precisam percorrer distâncias maiores para chegar à praia. Quase exclusivamente pessoas de rendas mais altas (6 SM ou mais) chegam a pé à praia percorrendo distâncias mais curtas. Algo semelhante acontece com os que chegam de bicicleta, embora ainda envolva público vindo de bairros com renda um pouco mais diversos e distâncias um pouco maiores. Por outro lado, as pessoas que vão para a praia de ônibus percorrem distâncias geralmente maiores e vêm de bairros com rendas médias mais baixas, quase todos de até 4 SM. O carro aparece como um meio de transporte de diversas distâncias, desde muito perto, e

todas as faixas de renda. Pessoas visitando de moto geralmente percorrem distâncias maiores, incluindo o mais longo percurso registrado, acima de 25km.

Quando se relaciona meios de locomoção e o tempo que respondentes demoram para chegar às praias, a maioria dos que chegam a pé ou de carro leva muito pouco tempo. A pé quase todos demoram apenas 10 minutos (86%) para chegar, e de carro muitos até 10 minutos (46%) ou de 10 a 20 minutos (38%). Já a grande maioria das pessoas que vão de ônibus para as praias, embora não necessariamente percorram distâncias maiores que as indo de carro, leva mais de 20 minutos para chegar: 51% entre 20 minutos e 1 hora, e 12% mais que uma hora. Ônibus foi a única modalidade em que uma parcela mencionou levar mais de uma hora para chegar à praia.

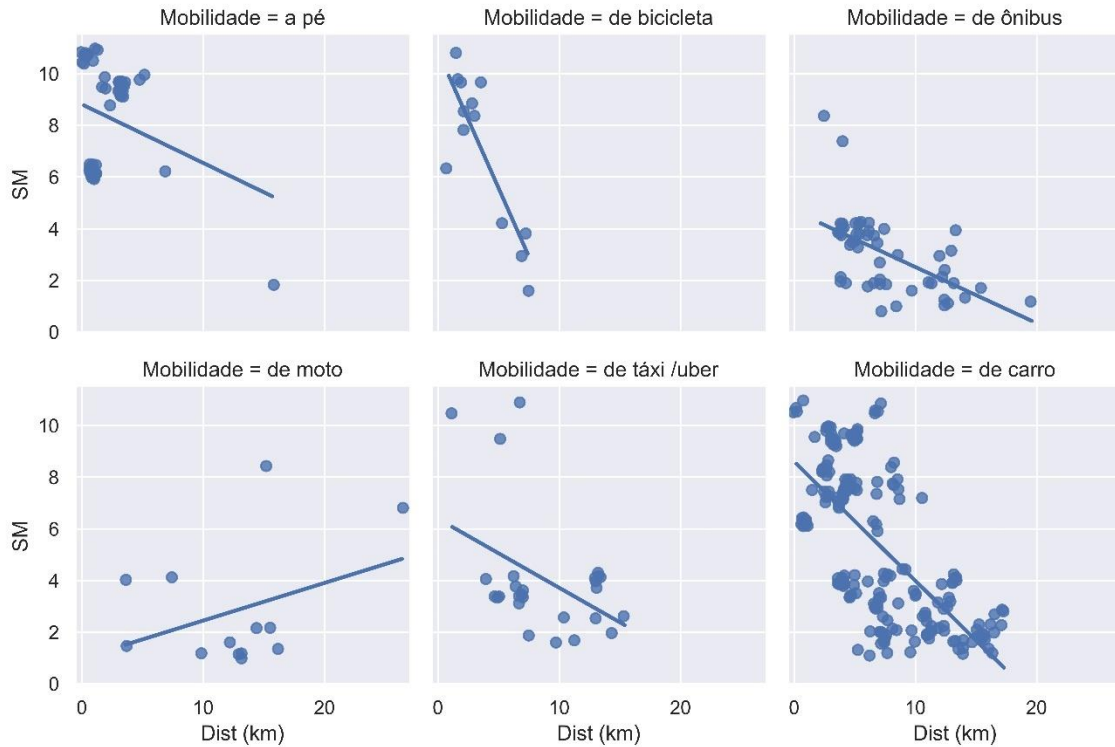


Figura 8. Gráfico de dispersão visualizando renda (em SM) e distância (em km) dos respondentes conforme meios de locomoção para as praias. (fonte: elaborado pelos autores).

Discussão

Em termos de perfis sociodemográficos em João Pessoa ligados à localização, áreas mais densas em termos de habitantes estão ligadas à malha urbana e centralidades enquanto a distribuição da população de maior renda liga-se em parte à malha urbana, mas principalmente à proximidade da orla da cidade, em locais com malha viária contínua. Densidade populacional média-elevada acompanha geralmente áreas mais integradas do sistema excetuando áreas de preservação e o centro antigo. Bairros mais densos e com vias integradas compõem o entorno de três eixos de expansão principal: dois eixos partindo do centro antigo para o sul (i) a oeste e (ii) a leste da reserva da Mata atlântica, acompanhando a BR 230; e o eixo de expansão mais linear do centro antigo para o mar, guiado pela Av. Epitácio Pessoa. Os bairros com moradores com renda nominal média mais elevada acompanham principalmente o eixo de expansão para o mar, os bairros litorâneos e, secundariamente, o eixo de expansão a leste da mata atlântica. Observa-se também alguns bairros com renda elevada próximos metricamente da orla, mas pouco integrados no sistema, como os bairros

Costa do Sol e, principalmente, Altiplano, indicando algumas complexidades que podem se ligar a fenômenos indicados como segregações voluntárias (Villaça, 2001), que nesses casos às vezes se beneficiam de vistas para o mar (Medeiros, Morais & Donegan, 2019).

Padrões socioespaciais encontrados em João Pessoa corroboram outros estudos em cidades brasileiras como Recife e Rio de Janeiro ligando as camadas de mais alta renda próximo a orlas marítimas (Oliveira & Neto, 2015; Villaça, 2001). Por outro lado, o que foi encontrado em João Pessoa não se aproxima tanto da forma do privilégio notada em Natal, que conforme achados de Carmo (2014) teve uma mais clara apropriação de áreas mais integradas da malha pelos mais ricos, embora paralelos tenham sido encontrados com esse estudo, já que bairros mais densos (e pequenos) da cidade têm baixa renda também em João Pessoa. Padrões socioespaciais de renda em João Pessoa mostram uma clara separação e segregação, dos mais ricos perto do mar e, secundariamente, em locais mais integrados da malha, mais perto do mar. A proximidade do mar diz mais sobre a localização de

moradia dos ricos do que áreas mais integradas da cidade em escala global. Outras áreas da cidade também bem integradas globalmente têm perfil de renda baixo ou médio-baixo, como na expansão do centro antigo a Oeste da Mata Atlântica. Embora mais possa ser aprofundado, este padrão revela um aspecto relevante das escolhas de localizações privilegiadas reforçando um caráter praieiro, não abordados em estudos com auxílio do instrumental da sintaxe relacionando segregação e morfologia em outras cidades brasileiras, algumas litorâneas (Carmo, 2014; Zechin & Holanda, 2019). Padrões socioespaciais em João Pessoa tecem relações com fenômenos observados em outras cidades, ao passo que sublinha o papel do mar em definir eixos mais privilegiados, reforçando um papel quicá bem-sucedido em relação ao esforço inicial de construção da Av. Epitácio Pessoa (Vidal, 2016).

Praias ao sul de João Pessoa, embora estejam dentro do município, têm um entorno rarefeito em termos de malha e infraestrutura urbana, com baixa densidade populacional na orla e em bairros próximos à orla, especialmente Jacarapé, Sol, Arraial e Gramame, uma situação expressa nos usos dessas praias, dada a baixa quantidade de respostas para estas praias em comparação às mais inseridas na malha, especialmente Bessa, Manaíra, Tambaú e Cabo Branco. Isto indica uma preferência de visitar praias mais integradas na malha urbana da cidade e próxima a bairros com mais pessoas morando. Apesar das diferenças em quantidade de respostas, usos nessas praias não parecem formar perfis sociais antagônicos de usos.

Embora exista uma clara definição da espacialização de pessoas com rendas elevadas morando na orla ou perto da orla de João Pessoa, resultados indicam que públicos com perfis diversos e vindo de lugares diversos da cidade visitam as praias, corroborando a hipótese das praias de João Pessoa mostrando uma habilidade de misturar perfis de usos.

Maior mistura - de perfis e de mobilidade - se dá principalmente nas praias mais integradas na trama e onde moram os mais ricos: Tambaú e Cabo Branco. Essas praias são as mais integradas de todas as praias (acima da

média da cidade) e mostram um poder de atrair públicos vindo de lugares diversos, com perfis diversos, assim confirmando a hipótese secundária. Isto acentua um poder de mistura de locais mais conectados corroborando estudos alhures (Carpenter & Peponis, 2010). As redes de fluxos para a praia de Cabo Branco são compostas por mais moradores de bairros diferentes. Para além da alta quantidade, a diversidade apresentada em Cabo Branco constrói um potencial capital social e reflete a notoriedade da praia como mais escolhida. Essa praia também aparece como a mais acessada por ônibus e se encaixa com o que Netto e colegas (2015) pontuam como um local que, devido ao potencial de mobilidade, tem maior diversificação da socialização. Para além da centralidade da praia, a infraestrutura pública contribui e facilita fluxos diversos. Essa combinação reflete em perfis diversos e contribui para as noções de copresença discutidas por Legeby (2013).

Estes cenários em João Pessoa parecem mostrar um caráter mais tolerante e de maior mistura que o observado em três praias de Natal, a capital estadual vizinha ao norte (Donegan, 2019), onde as praias eram menos conectadas e integradas na malha urbana, os perfis de pessoas mais diferentes entre as praias e certa animosidade entre elas. Uma recorrência de respostas de pessoas em Bessa, Tambaú e, principalmente, Manaíra, se sentindo à vontade para chegar a pé e avaliações no geral positivas, também parece indicar uma arena no geral menos vulnerável nos caminhos para as praias, e nas praias em si em João Pessoa.

As redes de fluxos revelam uma situação um pouco menos diversa na praia do Bessa, localizada mais a norte de João Pessoa e menos acessível que as praias de Tambaú e Cabo Branco. Embora muitos tenham escolhido essa mais longa praia da cidade para visitas, seus usuários são, em maioria, dos bairros vizinhos à praia. Esta situação aponta um pouco menos mistura nessa praia e menor potencial para construir capital social positivo, com algum *localismo e homofilia* das redes, pontuado por Marques (2012). Algum localismo também se apresenta nas praias da região sul, também menos acessíveis na malha viária, e mais frequentadas por pessoas que moram na

mesma região. Todavia, mesmo assim, embora com menor frequência, a resposta da segunda praia revela ainda uma capacidade dessas praias atraírem públicos de locais mais diversos.

A Praia do Bessa é a mais longa da orla de João Pessoa (5,2 km) e nela existem diferentes pontos onde as pessoas podem aproveitar o ambiente praiano. Algumas áreas ao norte e ao sul têm calçadão à beira-mar, interrompidas por uma longa faixa de orla (3,3km) onde acessos são feitos por ruas transversais ou por alguns bares/restaurantes que ocupam o lote ligando a rua à praia. Esta situação pode denotar uma possível maior separação entre diferentes grupos - e entre arenas de copresença - que em outras praias urbanas, principalmente as mais integradas Manaíra, Tambaú e Cabo Branco que, além de menos extensas, têm acessos à praia mais contínuos com via litorânea e calçadão por toda a extensão da orla.

Por outro lado, embora perfis de pessoas sejam razoavelmente misturados em cada praia – um aspecto apontado como geralmente positivo –, nosso estudo também evidencia que a população mais rica tem o privilégio de morar perto da orla e poder se deslocar até ela por diferentes meios com pouco custo; apenas pessoas morando em bairros acima de 6SM responderam chegar a pé na praia. Quem mora em bairros de menor poder aquisitivo também tem que encontrar meios de se deslocar por maiores distâncias para usufruir da praia. Os que vão à praia de ônibus quase exclusivamente vêm de bairros com renda menor, e demoram muito mais tempo na viagem para visitar a praia. Evidenciam-se desigualdades de acessos a recursos de lazer na cidade em João Pessoa, corroborando desigualdades de acesso a recursos da cidade por públicos diferentes em outros contextos brasileiros (Zandonade & Moretti, 2012). A demora no percurso para chegar à praia de ônibus pode ser um dos motivos pelos quais tantas pessoas na nossa amostra escolheram ir de carro para a praia, apontando problemas na estrutura e planejamento urbano para uma mobilidade mais sustentável e democrática na cidade em uma escala mais ampla (Speck, 2017); encontram-se desafios do planejamento urbano em João Pessoa, com paralelos com

diversas outras cidades do mundo (Liao et al., 2020).

De todo modo, as praias da faixa urbanizada de João Pessoa não apresentam características distintas a ponto de criar cenários antagônicos. Não se encontrou, por exemplo, uma praia dos mais privilegiados economicamente e mais letrados, e outra dos menos. De modo geral, as imagens ambientais e avaliações de aspectos – aprofundados em outro escopo da pesquisa – também apontam para alguma coexistência pacífica nessas praias, já que foram na maioria avaliadas positivamente. Essas avaliações indicam que as praias mantêm suas capacidades restauradoras e corrobora com as discussões de que o capital social se retroalimenta e facilita as noções de tolerância e pertencimento, sejam de usuários do próprio bairro da praia, sejam daqueles visitando de bairros distantes.

Considerações finais

João Pessoa, como muitas cidades litorâneas brasileiras, tem a praia como refúgio de lazer. A orla é um território valorizado e transformado em produto e lugar de luxo, explícito nas análises sociodemográficas que mostram a concentração de moradores de renda elevada perto do mar em João Pessoa. Contudo, foi observado que esse potencial de lazer praieiro não é usufruído somente pela população abastada socioeconomicamente. Há um compartilhamento entre diferentes perfis sociais e geográficos de usuários, principalmente nas praias mais integradas à malha urbana. Achados também enfatizam outras complexidades de padrões socioespaciais e de mobilidade na cidade: embora as praias sejam publicamente usadas por pessoas diversas, é muito mais custoso chegar a esses espaços restauradores, de lazer, e possível sociabilidade, para aqueles situados em bairros mais pobres, que não têm o privilégio de morar perto do mar.

Ainda assim, as praias centrais da cidade – principalmente Tambaú e Cabo Branco – apresentam maior mistura entre frequentadores de bairros com rendas diferentes. De acordo com a discussão de capital social (Granovetter, 1973), essas praias, além de contribuir para o bem-estar e restauração do público visitante (Kaplan,

Kaplan & Ryan, 1998; Subiza-Pérez, Vozmediano & San Juan 2020) apresentam um potencial para criar relações sociais diversas e fomentar habilidades de sociabilidade (cf Hall, 2012) na cidade. Nesses casos a resistência às situações de coletividade e mudança diminui, criando um cenário para trocas entre diferentes ou, ao menos, criando mais tolerância entre diferentes na cidade (Holanda, 2013). Por outro lado, ainda se observa algum grau de localismo (Marques, 2010) nas redes das praias ao norte e sul de João Pessoa, menos integradas na malha urbana, que também acentua o papel da estrutura urbana e configuração espacial em facilitar ou dificultar movimento e encontros (Carpenter & Peponis, 2010; Hillier, 2007). A pesquisa aponta a praia como um espaço urbano de grande recurso cultural e a forma da cidade como um mecanismo para facilitar ou dificultar movimento e trocas (Peponis, 1989).

A pesquisa remota virtual – respeitando o distanciamento no contexto da pandemia COVID-19 – permitiu caracterizar diferentes perfis de usos e compreender preferências

Notas

¹ Respondentes do nosso questionário (2020) apresentaram perfis de escolaridade e renda mais elevados que da população de João Pessoa em 2010. Amostra questionário 2020 (i) escolaridade: 3% fundamental (completo e incompleto), 47% médio (completo), 29% superior (completo) e 21% Pós-graduação (completo); (ii) renda (conforme média do bairro de moradia): - entre 8 e 12 SM: 30%; entre 4 a 8 SM: 35,9%; entre 2 e 4 SM: 28,4%; - até 2 SM: 0,6%. Distribuição da população de João Pessoa em 2010 (censo IBGE) era: (i) escolaridade: 56% fundamental (completo

das pessoas em termos de costumes de visitas a praias. Todavia, também resultou em um número desproporcional de respostas por praias já que praias menos centrais receberam poucas respostas. Futuras pesquisas podem complementar esses achados ao coletar dados *in-loco* possivelmente ampliando a representatividade do público e provendo uma amostra mais representativa principalmente das praias menos centrais. Levantamentos em locais específicos das praias também podem permitir entender relações mais locais da malha urbana, infraestrutura e forma construída com usos, como na extensa praia do Bessa. Além disso, outros aspectos estão sendo investigados e serão explorados mais a fundo, como o impacto de temporalidades de uso na composição de arenas de copresença nas praias, ligando atividades e perfil do público também em relação a idades, atuação e composições familiares. Assim se almeja continuar entendendo melhor dinâmicas urbanas e das cidades a partir da complexa e intensa vida das nossas praias.

e incompleto), 29,5% médio (completo), 13,8% superior (completo), 5% Indeterminado: (ii) renda: Mais de 20 SM: 1%; de 10 a 20 SM: 3%; de 5 a 10 SM: 5%; de 3 a 5 SM: 6%; de 2 a 3 SM: 6% Até 2 SM: 79%.

² https://www.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/ba7ebcb8ad1eb3d4d1e103c9033d5404.pdf, acesso em outubro 2021.

Referências

Araújo, M. C. B. de, Silva-Cavalcanti, J. S., Vicente-Leal, M. M., & Costa, M. F. da. (2012). Análise do comércio formal e informal na Praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, Brasil. *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 8(2), 233-245. <https://doi.org/10.5894/rgci329>

Azevedo, A. de. (1992). Vilas e cidades do Brasil colonial (ensaio de geografia urbana retrospectiva). *Terra Livre*, 10, 23-78. <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/113>

Boeing, G. (2017). OSMnx: New methods for acquiring, constructing, analyzing, and visualizing complex street networks. *Computers, Environment and Urban Systems*, 65, 126–139. <https://doi.org/10.1016/j.compenurbsys.2017.05.004>

Brasil (2016) RESOLUÇÃO Nº 510, DE 7 DE ABRIL DE 2016—Imprensa Nacional, 510, 2016, Ministério da Saúde, Edição: 98 Diário Oficial da União 44 (2016). <https://www.in.gov.br/materia>

- Brasil (1988) Lei n. 7661, nº 7661, Casa Civil (1988).
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7661.htm
- Breton, F., Clapés, J., Marquès, A., & Priestley, G. K. (1996). The recreational use of beaches and consequences for the development of new trends in management: The case of the beaches of the Metropolitan Region of Barcelona (Catalonia, Spain). *Ocean & Coastal Management*, 32(3), 153–180. [https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(96\)00032-4](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(96)00032-4)
- Carmo, J. B. J. (2014). *A Forma do Privilégio: Renda, Acessibilidade e Densidade em Natal-RN*. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- Carpenter, A., & Peponis, J. (2010). Poverty and Connectivity: Crossing the Tracks. *Journal of Space Syntax*, 1, 108–120.
- Carvalho, I., & Arantes, R. (2021). “Cada qual no seu quadrado” Segregação socioespacial e desigualdades raciais na Salvador contemporânea. *EURE (Santiago)*, 47(142), 49–72.
<https://doi.org/10.7764/eure.47.142.03>
- Castells, M. (1999). *A Sociedade em Rede* (Vol. 1). São Paulo, Paz e Terra.
- Dantas, E. W. C. (2002). Construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará. *Mercator - Revista de Geografia da UFC, ano 01, número 01*(UFC).
- Dixon, J., & Durrheim, K. (2000). Displacing place-identity: A discursive approach to locating self and other. *British Journal of Social Psychology*, 39(1), 27–44.
<https://doi.org/10.1348/014466600164318>
- Donegan, L. (2019) *Qual é a sua praia? Arquitetura e Sociedade em Natal*. Brasília, FRBH.
- Donegan, L., & Trigueiro, E. (2012). From Structure to Perception—Investigating patterns of space and use at the beach (Fortaleza, Brazil). *Proceedings of the Eighth International Space Syntax Symposium*. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, 8179:1-8179:11
- Filipeia Mapas da cidade*. (2021). <https://filipeia.joaopessoa.pb.gov.br/>
- Ferreira, V. A. M. (2015). *Estatística Básica*. Rio de Janeiro, SESES.
- Freyre, G. (2006). *Casa-Grande & Senzala*. 51 ed. São Paulo, Global Editora.
- Freyre, G. (2004). *Sobrados e mucambos*. 15 ed. São Paulo, Global Editora.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, Island Press.
- Granovetter, M. S. (1973). The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360–1380,
<http://www.jstor.org/stable/2776392>.
- Hall, S. (2012). *City, Street and Citizen: The Measure of the Ordinary*. London, Routledge.
<http://www.routledge.com/books/details/9780415688659/>
- Harvey, D. (2009). *Social Justice and the City (Revised Edition)*. Athens, University of Georgia Press.
<http://ebookcentral.proquest.com/lib/bcufpb-ebooks/detail.action?docID=3038870>
- Hillier, B. (2007). *Space is the machine: A configurational theory of architecture*. Space Syntax. <http://eprints.ucl.ac.uk/3881/>
- Hillier, B., & Iida, S. (2005). Network and psychological effects in urban movement. In: Cohn, A.G., Mark D.M. (eds) *Spatial Information Theory* (p. 475–490). Berlin, Springer.
http://link.springer.com/chapter/10.1007/11556114_30
- Hillier, B., & Vaughan, L. (2007). The city as one thing. *Progress in Planning*, 67, 205–230.
<https://doi.org/10.1016/j.progress.2007.03.001>
- Holanda, S. B. de. (1995). *Raízes do Brasil* (26º ed). São Paulo, Companhia das letras.
- Holanda, F. (2000). Class footprints in the landscape. *Urban Design International*, 5, 189–198.
<https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000015>
- Holanda, F. (2013). *10 mandamentos da arquitetura*. Brasília, FRBH.
- IBGE. (2020). *IBGE | Portal do IBGE*. Portal do IBGE. <https://www.ibge.gov.br/>

- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Pimlico.
<http://www.alibris.com/search/books/isbn/9780712665834>
- Kaplan, R., Kaplan, S., & Ryan, R. (1998). *With people in mind: design and management of everyday nature*. Washington, Island Press.
- Legeby, A. (2013). *Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation*. (thesis), Stockholm, KTH.
- Liao, Y., Gil, J., Pereira, R. H. M., Yeh, S., & Verendel, V. (2020). Disparities in travel times between car and transit: Spatiotemporal patterns in cities. *Scientific Reports*, 10(1), 4056. <https://doi.org/10.1038/s41598-020-61077-0>
- Marcus, L. (2010). Spatial Capital. *The Journal of Space Syntax*, 1(1), 30–40.
- Marques, E. (2010). *Redes sociais, segregação e pobreza em São Paulo*. São Paulo, Editora Unesp.
- Marques, E., Castello, G., & Bichir, R. M. (2012). Redes pessoais e vulnerabilidade social em São Paulo e Salvador. *Revista USP*, 92, 32–45.
<https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i92p32-45>
- Medeiros, T., Morais, M. T. de A., Donegan, L. (2019) Verticalizar e ver o mar: ambiente construído e agentes sociais envolvidos na fabricação do ‘Altiplano Nobre’. *Revista de Morfologia Urbana*, 7 (1), e00022-e00022.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v7i1.22>
- Mello, A., & Portugal, L. (2017). Un procedimiento basado en la accesibilidad para el diseño de planes estratégicos de la movilidad urbana: El caso de Brasil. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbanos Regionales*, 43(128), Article 128.
<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1715>
- Mitchell, W. J. (2001). The revenge of Place. *Proceeding of the 3rd International Space Syntax Symposium*, Atlanta, Georgia Institute of Technology, 1–6.
- Moura Filha, M. B., Cotrim, M. & Cavalcanti, I. (2016). *Entre o rio e o mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa*. João Pessoa, Editora UFPB.
- Netto, V., Meirelles, J. V., Pinheiro, M., & Lorea, H. (2017). Uma geografia temporal do encontro. *Revista de Morfologia Urbana*, 5(2), 85–101.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v5i2.2>
- Netto, V. M., Soares, M. P., & Paschoalino, R. (2015). Segregated Networks in the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(6), 1084–1102.
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.12346>
- O’Donnell, J. G. (2013). *A invenção de Copacabana: Culturas urbanas e estilos de vida (1890-1940)*. Rio de Janeiro, Zahar.
- Oliveira, T. G. de, & Neto, R. da M. S. (2015). Segregação residencial na cidade do Recife: um estudo da sua configuração. *Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos*, 9(1), 71–92.
- Peponis, J. (1989). Space, culture and urban design in late urbanism and after. *Ekistics*, 56 (334/335), 93–108,
<http://www.jstor.org/stable/43622107>.
- Speck, J. (2017). *Cidade Caminhável* (1º ed). São Paulo, Perspectiva.
- Subiza-Pérez, M., Vozmediano, L., & San Juan, C. (2020). Green and blue settings as providers of mental health ecosystem services: Comparing urban beaches and parks and building a predictive model of psychological restoration. *Landscape and Urban Planning*, 204, 103926.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103926>
- Turner, A. (2007). From axial to road-centre lines: A new representation for space syntax and a new model of route choice for transport network analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(3), 539–555.
<https://doi.org/10.1068/b32067>
- Vaughan, L. (2007). The spatial syntax of urban segregation. *Progress in Planning*, 67(3), 205–294.
<https://doi.org/10.1016/j.progress.2007.03.001>
- Vidal, W. (2016). Uma cidade em expansão: Outros caminhos se definem. In: Moura Filha, M. B., Cotrim, M. & Cavalcanti, I. *Entre o rio e o mar: Arquitetura residencial na cidade de João Pessoa*. João Pessoa, Editora da UFPB, pp. 156–175.

Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel: FAPESP.

Zandonade, P., & Moretti, R. (2012). El patrón de movilidad de Sao Paulo y la suposición de la desigualdad. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbanos Regionales*, 38(113), Article 113.
<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/60>

Zechin, P., & Holanda, F. R. B. de. (2019). Atributos espaciais da desigualdade nas grandes cidades brasileiras: Uma relação entre segregação e morfologia. *Cadernos Metrópole*, 21(44), 55–78.
<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4403>

Zukin, S. (1995). *The Culture of Cities*. Oxford, Blackwell.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

From separations in the city to mixtures at the beaches: investigating sociospatial patterns and uses at a coastal city

Abstract. Brazil's maritime character is given by many colonial cities' seaside formation and by the coastal public nature established by law, although beaches can express excluding dynamics. Segregation, urban dynamics, and beach uses contributing to well-being are frequent literature themes for the study of cities, but little interconnected. Understanding that spatial form helps join or separate people, this paper investigates location in the urban grid, sociospatial patterns, networks and mobility of beach uses in João Pessoa city, North-east Brazil. Demographic data, analysis of location in the urban grid and data collected with beachgoers were used. Results indicate that densities distribute more in the city following urban centralities while there is a clear separation of the more economically privileged population living close to the sea. In compensation, these beaches receive visitors mixing distinct social profiles, from people coming from different places accentuating attractivity capable of creating spaces of potential encounter between different people in the city, especially at the most integrated beaches in the urban grid. Still, costs of distance and time to visit beaches are greater for the economically underprivileged, reinforcing inequalities to access leisure at the beach.

Keywords. sociospatial patterns, segregation, networks, mobility, urban beaches.

Editor responsável pela submissão: Renato Saboya.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

