



TRAMAS URBANAS

A ARQUITETURA DO PODER PÚBLICO NA
CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE JOÃO
PESSOA (1964-1985)

TRABALHO DE CONCLUSÃO
DE CURSO | UFPB

GABRIELAFERNANDESDO NASCIMENTO
AUTORA

ADRIANA LEAL DE ALMEIDA
ORIENTADORA

PAULA DIEB MARTINS
COORIENTADORA

2024



TRAMAS URBANAS: A
ARQUITETURA DO PODER
PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DA
CIDADE DE JOÃO PESSÓA (1964-
1985)

GABRIELA FERNANDES DO NASCIMENTO

Trabalho Final de Graduação apresentado
como
parte dos requisitos para obtenção de título de
bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela
Universidade Federal da Paraíba – UFPB,
elaborado sob a orientação das Professoras
Adriana Leal de Almeida e Paula Martins Dieb

MAIO, 2024

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

N244t Nascimento, Gabriela Fernandes do.

Tramas Urbanas: A arquitetura do Poder Público na
Construção da Cidade de João Pessoa (1964-1985) /
Gabriela Fernandes do Nascimento. - João Pessoa, 2024.
86 f. : il.

Orientação: Adriana Leal de Almeida.

Coorientação: Paula Dieb Martins.

TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Arquitetura Moderna; Ditadura Militar; João
Pessoa. I. Almeida, Adriana Leal de. II. Martins, Paula
Dieb. III. Título.

UFPB/BSCT

CDU 72(043.2)

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é, sem dúvida, fruto de um esforço que não é só meu, mas sim dos meus pais, familiares, professores e amigos que estiveram no meu caminho durante toda a graduação. Ao longo dessa jornada extensa que foi o curso, muitos professores me ajudaram, direta ou indiretamente, inspirando-me todos os dias e ensinando-me coisas tão valiosas quanto o exercício da arquitetura.

Deixo aqui meus agradecimentos especiais à minha orientadora Adriana Leal, com quem trabalho desde o Memória João Pessoa, e que sempre me inspirou a ser uma pesquisadora mais dedicada, e à minha coorientadora Paula Dieb, que sempre foi tão solícita e dedicada durante todo o processo; este trabalho não seria possível sem vocês. Obrigada.

Cito também outros professores que me inspiraram, dentro e fora da sala de aula; deixo aqui meus mais sinceros agradecimentos: Wynna Vidal, Maria Berthilde e Ivan Cavalcanti.

Agradeço de coração aos amigos que fiz na graduação; sem vocês, tudo teria sido muito mais difícil, e as noites em claro seriam tortuosas. Deixo aqui meu agradecimento especial a Nathália, Ana Lívia, Madruga, Vinilson e Danilo. Aos amigos que fiz desde antes da universidade, obrigada por permanecerem, em especial à minha amiga Mileny.

A todos que cruzaram meu caminho nos últimos anos, saibam que guardo vocês em meu coração.

Por fim, aos meus pais, Expedita e Valdecy. À minha mãe, muito obrigada por todo sacrifício e dedicação na minha criação, e ao meu pai, um agradecimento especial por sempre acreditar nos meus sonhos quando nem eu acreditava, e por sempre apontar os prédios da cidade e falar-me sobre eles.

Este trabalho é para todos vocês.

O trabalho propõe uma análise abrangente da relação entre arquitetura pública e a expansão urbana em João Pessoa ao longo do século XX, com destaque para o período da Ditadura Militar Brasileira. Identifica-se uma lacuna na historiografia local, especificamente na articulação da disposição espacial das obras modernas dentro do contexto da expansão urbana. O estudo inicia-se com a catalogação de 107 obras modernas e, em seguida, a espacialização dessas edificações na malha urbana da cidade, com foco nos edifícios públicos construídos entre 1964 e 1985. Tem como objetivo a identificação das obras públicas, compreensão do processo de expansão urbana, localização das obras na cartografia da cidade, discussão sobre os esforços do poder público e montagem de uma base de dados georreferenciada. Organizado em etapas, desde a pesquisa bibliográfica até a análise dos resultados, incluindo a espacialização das obras no software QGIS, o estudo estrutura-se em três capítulos: metodologia e resultados, contexto urbano até o Golpe Militar, e o período da Ditadura Militar. O trabalho destaca a influência da arquitetura pública na construção da imagem urbana de João Pessoa, especialmente durante o regime militar, e discute o papel do Estado nesse processo. Nas considerações finais, são apresentadas reflexões sobre a relevância e implicações da pesquisa, especialmente no contexto dos movimentos de expansão urbana, evidenciando a influência do Estado na configuração espacial e no desenvolvimento da cidade.

Palavras-chave: Arquitetura Moderna; Ditadura Militar; João Pessoa; Mapeamento

ABSTRACT

The work proposes a comprehensive analysis of the relationship between public architecture and urban expansion in João Pessoa throughout the 20th century, with emphasis on the period of the Brazilian Military Dictatorship. A gap is identified in local historiography, specifically in the articulation of the spatial arrangement of modern works within the context of urban expansion. The study begins with the cataloging of 107 modern works and then the spatialization of these buildings in the city's urban fabric, focusing on public buildings built between 1964 and 1985. Its objective is to identify public works, understand the process of urban expansion, locate works in the city's cartography, discuss the efforts of public authorities and set up a georeferenced database. Organized in stages, from bibliographical research to analysis of results, including the spatialization of works in the QGIS software, the study is structured into three chapters: methodology and results, urban context until the Military Coup, and the period of the Military Dictatorship. The work highlights the influence of public architecture in the construction of João Pessoa's urban image, especially during the military regime, and discusses the role of the State in this process. In the final considerations, reflections are presented on the relevance and implications of the research, especially in the context of urban expansion movements, highlighting the influence of the State on the spatial configuration and development of the city.

Keywords: Modern Architecture; Military dictatorship; João Pessoa; Mapping

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE DIAGRAMAS:

Diagrama 01: Diagrama Metodológico do Trabalho (p. 16)

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Quadro com os autores utilizados na etapa de catalogação (p. 17)

Quadro 02: Quadro com o crescimento populacional por década (p. 32)

Quadro 03: Obras da primeira fase de construção do Campus I (UFPB) (p. 47)

Quadro 04: Obras da primeira fase de construção do Campus I (UFPB) (p. 49)

Quadro 05: CEASAs existentes no país até 1979 (p. 53)

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Tabela de catalogação utilizada (p. 17)

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Mapa base usado no processo de mapeamento (p. 18)

Mapa 02: Disposição das obras Público x Privado (p. 20)

Mapa 03: Traçado urbano da cidade até 1930 (p. 24)

Mapa 04: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1944) (p.26)

Mapa 05: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1964) (p. 29)

Mapa 06: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1975) (p.36)

Mapa 07: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1985) (p.38)

Mapa 08: Mapa com enfoque na zona sudeste da cidade. Destaque para o Campus I da UFPB (p. 51)

Mapa 09: Mapa com enfoque na zona sudeste da cidade. Destaque para a Central de Abastecimento (CEASA) (p.55)

Mapa 10: Mapa com a localização do Terminal Rodoviário e do Estádio José Américo de Almeida (p.59)

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Quantitativo de tipologias (p. 19)

Gráfico 02: Quantitativo público x privada (p. 20)

Gráfico 03: Quantitativo de obras por década (p. 20)

LISTA DE IMAGENS:

Imagem 01: Panorama da Cidade Baixa (a partir da Cidade Alta) por volta de 1910 (p. 22)

Imagem 02: Panorama da Cidade Alta (do norte para o sul) por volta de 1910 (p. 22)

Imagem 03: Edifício dos Correios e Telégrafos (p. 23)

Imagem 04: Reinauguração do Instituto de Educação da Paraíba, 1939 (p. 27)

Imagem 05: Instituto de Educação da Paraíba em 2022 (p. 27)

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 06: Avenida Getúlio Vargas, com o Instituto de Educação da Paraíba à esquerda, S/D (p. 28)

Imagem 07: Avenida Epitácio Pessoa ao fundo, em direção à praia, Início da década de 1950. (p. 30)

Imagem 08: Avenida Epitácio Pessoa sentido Praia – Centro, década de 1960 (p. 33)

Imagem 09: Vista aérea do lugar onde foi construído o Hotel Tambaú (p. 34)

Imagem 10: Construção do Hotel Tambaú, década de 1970 (p. 34)

Imagem 11: Vista aérea do Hotel Tambaú década de 1970 (p. 34)

Imagem 12: Farol do Cabo Branco (p. 35)

Mapa 13: Centro Turístico de Tambaú (p. 37)

Mapa 14: Ministério da Fazenda (p. 37)

Imagem 15 Banco do Brasil da Praça 1817 (p. 39)

Imagem 16: Sede do INSS (p. 39)

Imagem 17: Reportagem sobre Rodovias construídas no país, década de 1970 (p. 43)

Imagem 18: Vista aérea do Campus da UFPB na década de 1970 (p. 45)

Imagem 19: Antiga sede da reitoria da UFPB (Atual INSS) (p. 46)

Imagem 20: Escola de Engenharia da UFPB, década de 1960 (p. 46)

Imagem 21: Vista aérea do Hospital Universitário (p. 48)

Imagem 22: Biblioteca Central da UFPB (p. 50)

Imagem 23: Vista aérea da construção do Estádio Ministro José Américo de Almeida, 1971 (p. 57)

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 24: Vista aérea do Estádio Ministro José Américo de Almeida, S/D (p. 59)

Imagem 25: Vista interna do Terminal Rodoviário antes da sua inauguração (p. 59)

Imagem 26: Perspectiva do Terminal Rodoviário antes da sua inauguração (p. 60)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 12

01_ A TRAMA 17

01.1_ tecendo a trama 17

01.2_ resultados da trama 20

02_ MEADOS DA TRAMA 22

02.1_ de parahyba a João Pessoa: uma cidade em consolidação 22

02.2_ do estado novo ao novo estado 26

03_ TRAMAS DO PODER 32

03.1_ cidade(s) de João Pessoa: entre o rio e o mar 32

03.2_ tramas do poder: arquitetura e regime totalitário em João Pessoa 41

03.3_ tramas do poder: pra frente Brasil! as grandes obras públicas 43

03.4_ tramas do poder: o campus da UFPB 45

03.5_ tramas do poder: central de abastecimento 53

03.6_ tramas do poder: consolidando a expansão 57

REFLEXÕES SOBRE A TRAMA 64

REFERÊNCIAS 67

APÊNDICES 71

INTRODUÇÃO

A proposta do trabalho apresentado surge da identificação de uma lacuna na historiografia da arquitetura e da cidade de João Pessoa, evidenciada pela presença de uma vasta literatura dedicada à arquitetura moderna produzida na cidade, além de pesquisas que se debruçaram sobre seus processos de expansão, porém, ainda insuficiente para articular de maneira abrangente e satisfatória a disposição espacial das obras modernas dentro do contexto da expansão urbana da localidade.

Durante o Trabalho de Conclusão de Curso I (TCC I), foi realizado um esforço de catalogação de exemplares modernos da cidade, a partir de uma revisão dos estudos já realizados sobre o tema, o que resultou na identificação de 107 obras dentro do recorte temporal anteriormente adotado, sendo esse muito mais amplo, de 1935 a 1980. A partir desse conjunto, procedeu-se à espacialização das edificações, categorizadas por diferentes tipologias. Uma análise do conjunto de obras no tecido urbano da cidade levou à escolha de um recorte temático mais específico, que passou a ser discutido ao longo do TCC II. Inicialmente este recorte foi definido a partir das obras promovidas pelo poder



público no período entre 1935 a 1980. No entanto, com o intuito de aprofundar as análises de maneira congruente com os objetivos da pesquisa do Trabalho de Conclusão de Curso II, foi decidido concentrar os esforços na investigação dos edifícios públicos erigidos pelo governo durante o período compreendido entre os anos de 1964 e 1985. Tal delimitação temporal visa contextualizar a análise em um momento crucial da história brasileira: o período da ditadura militar. Além disso, é importante considerar os processos de expansão urbana da cidade, uma vez que a partir da década de 1960, a malha urbana passa a se expandir de maneira significativa para além dos limites da área central, estendendo-se em outras direções. O objetivo principal desse percurso foi investigar as relações entre Estado, arquitetura moderna e expansão urbana, a partir da análise da inserção destes equipamentos na malha urbana de João Pessoa.

Este estudo tem como propósito a investigação e análise do papel desempenhado pela arquitetura pública na construção da imagem urbana da cidade de João Pessoa ao longo do século XX, sobretudo no período da Ditadura Militar Brasileira.

Sob a ótica das transformações intencionais da paisagem urbana promovidas pelas instâncias governamentais, o recorte temporal de análise abarca o período de 1964 a 1985, tendo como ponto de partida o Golpe Militar, que se coloca como um ponto de visível transformação socioeconômica e cultural na história do país.

No tocante aos objetivos específicos, propõe-se:

- [1] Identificar as principais obras públicas desenvolvidas na cidade, levando em conta informações como arquiteto, ano, tipo, gabarito e esfera governamental a qual está ligada;
- [2] Compreender o processo de expansão da cidade e seus principais vetores, alinhados aos objetivos e discursos do poder público;
- [3] Localizar as obras na cartografia da cidade visando compreender os processos de expansão da cidade com a ajuda da espacialização dos edifícios na malha urbana;

[4] Discutir sobre os esforços pretendidos pelo poder público nos diferentes momentos dentro do recorte temporal adotado (1964-1985);

[5] Montar uma base de dados georreferenciada a fim de contribuir para a base de dados do Laboratório de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM) da Universidade Federal da Paraíba e para estudos futuros.

Para o alcance dos objetivos citados, o trabalho foi organizado nas seguintes etapas: [a] pesquisa e revisão bibliográfica, incluindo inicialmente pesquisas que se debruçaram sobre a arquitetura moderna em João Pessoa, e posteriormente investigações que tinham como foco a expansão urbana da cidade e a relação da arquitetura com a política, os quais permitiram a construção da etapa [b], na qual foram catalogadas 107 obras. Para esta etapa, foram investigados alguns trabalhos acadêmicos, destacando-se o trabalho de conclusão de curso de Santos (2023), intitulado "Jampa Builds: fotografias da João Pessoa

Modernista", que serviu como ponto de partida da catalogação, além das dissertações de mestrado "Difusão da Arquitetura Moderna na Cidade de João Pessoa (1956-1974)", de Pereira (2008), assim como a de Araújo (2014), "Recepção e dispersão da arquitetura moderna em João Pessoa, 1970-1985", as quais ofereceram suporte inclusive para a revisão bibliográfica das obras alocadas no espaço temporal.

As informações extraídas dos trabalhos consultados foram sistematizadas em uma tabela composta por nove colunas, cada uma designada para abrigar dados específicos, incluindo: o arquiteto(a) responsável pelo projeto da obra; o tipo, indicando a tipologia da mesma; o título da obra; sua localização geográfica; o ano de construção; o bairro onde está situada; a esfera, indicando qual instância governamental foi responsável pelos recursos empreendidos na obra; e por fim, a fonte, indicando a origem das informações contidas na tabela.

Após a organização dos dados mencionados, a próxima etapa [c] envolveu o mapeamento utilizando o software QGIS. Os edifícios foram georreferenciados em um mapa da cidade, e a



tabela produzida com suas informações foi transformada em uma tabela de atributos associada a cada um deles. Este procedimento buscou facilitar a filtragem dos dados e a criação de cartogramas temáticos a serem analisados ao longo da pesquisa. Esse método, que enfatiza a organização das informações, permite uma representação cartográfica dos edifícios. A análise dessas informações com o software QGIS possibilitou uma visualização e entendimento sobre como os edifícios modernos estão distribuídos, para desse modo relacionar suas respectivas localizações dentro do contexto da expansão urbana de João Pessoa ao longo do recorte temporal analisado. Este enfoque permitiu a investigação das interações entre tais construções e as dinâmicas políticas que permeiam o período temporal em questão, bem como suas implicações no ordenamento da expansão urbana da cidade.

Este processo culminou na fase [d], dedicada à apresentação e discussão dos resultados obtidos, consolidando, assim, uma abordagem mais específica e aprofundada na análise do papel dessas obras no contexto urbano e político da cidade em

estudo.

Os resultados foram estruturados em três capítulos distintos, a fim de proporcionar uma abordagem abrangente e analítica. O primeiro capítulo diz respeito à metodologia e os resultados colhidos a partir dela. O segundo, intitulado “**Meados da Trama**”, busca elucidar os processos que contribuíram para o desenvolvimento urbano da cidade ao longo da primeira metade do século XX, estendendo-se até o Golpe Militar. Em um primeiro momento, intitulado “**Da Parahyba a João Pessoa: Uma cidade em consolidação**”, apresenta-se uma breve análise do processo pelo qual a cidade deixou de ter uma característica provinciana, destacando-se o desejo de romper com o legado do passado e buscar a modernização, especialmente através da influência exercida pela arquitetura. Em seguida, abarcando o período de 1935 a 1963, “**Do Estado Novo ao Novo Estado**”, busca analisar os processos de introdução e consolidação da linguagem arquitetônica moderna como instrumento de propaganda governamental, tendo como ponto de partida o Estado Novo de Vargas, juntamente com o processo de expansão da região central

de João Pessoa mediante a inserção de construções financiadas pelo poder público.

Já o terceiro capítulo explora o intervalo temporal de 1964 a 1985, sob o título "**Estruturas do Poder**". Este período, caracteriza-se por uma significativa ruptura política e social. Os equipamentos públicos construídos para a cidade assumem novas características e são considerados como elementos promotores de uma nova organização espacial dentro do contexto urbano. Essa reconfiguração é baseada em uma lógica desenvolvimentista, que se materializa não apenas na construção de edifícios, mas também na crescente adoção de políticas de planejamento integrado, promovidas pelo Governo Federal sob regime militar. O capítulo foi dividido em duas partes. A primeira delas, intitulada "**Cidade(s) de João Pessoa: Entre o Rio e o Mar**", explora o processo de consolidação dessa área central e sua centralização como foco do poder administrativo. A primeira parte do capítulo é dedicada à narrativa do processo de expansão urbana e espraiamento da cidade, destacando-se o crescimento em direção à Avenida Epitácio Pessoa, assim o processo de consolidação da

Dessa área como um polo turístico e de lazer. Por fim, a segunda parte, "**Tramas do Poder**", analisa a inserção de grandes equipamentos na malha urbana da cidade, especialmente em regiões periféricas às já consolidadas.

Nas considerações finais, intituladas de "**Reflexões sobre a trama**", são apresentados os principais resultados da pesquisa e conduzidas análises sobre sua relevância e implicações, especialmente no contexto dos movimentos de expansão urbana. Ademais, são discutidos os papéis desempenhados pelo Estado enquanto articulador desses processos, evidenciando sua influência na configuração espacial e no desenvolvimento da cidade.

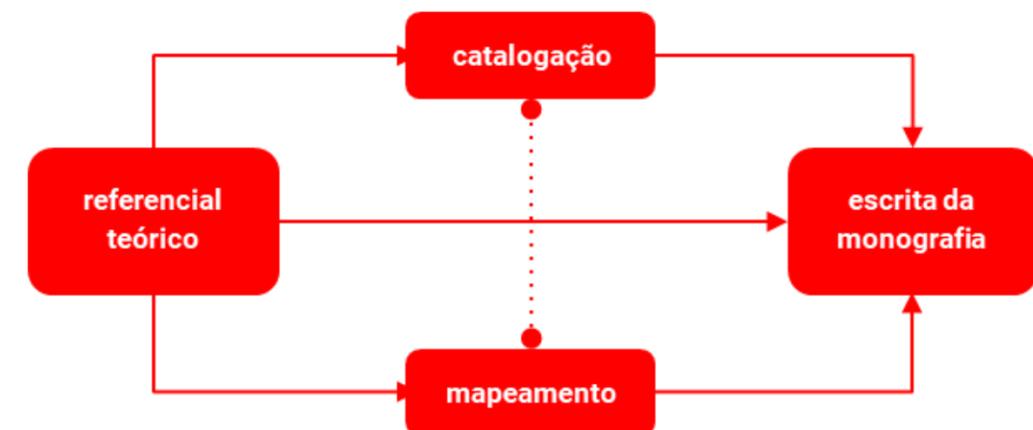
01 - A TRAMA

01.1 - PROCESSOS METODOLÓGICOS

Os processos metodológicos têm uma importância central neste trabalho, desde a etapa inicial do Trabalho de Conclusão de Curso I. A catalogação e o mapeamento são elementos fundamentais que permeiam todo o desenvolvimento do estudo, destacando-se a metodologia como um componente essencial. Vale notar que tanto o mapeamento quanto a catalogação foram sujeitos a revisões das fontes utilizadas, visando garantir a precisão e confiabilidade dos dados. Durante a etapa de catalogação, novos trabalhos foram gradualmente incorporados, contribuindo para enriquecer a base de dados e a análise subsequente.

Para a concepção do presente trabalho, foram realizadas 4 etapas, sendo elas:

Diagrama 01: Diagrama Metodológico



Fonte: Autora, 2024

01.1: Pesquisa bibliográfica

Essa etapa permeou todo o trabalho, mas pode ser dividida em três eixos que se entrelaçam no processo: **[A]** trabalhos que abordassem edifícios e/ou projetos modernos em João Pessoa, com o objetivo de reunir informações para as etapas de catalogação e mapeamento; **[B]** trabalhos que exploram as relação entre poder público e arquitetura moderna, **[C]** trabalhos que discutem os processos de expansão urbana da cidade de João Pessoa, sobretudo no século XX.

01.2: Catalogação

Para esta etapa foram investigados os trabalhos de Afonso (2019), Chaves (2012); Pereira (2008); Santos (2014); Santos (2023), Tavares (2013) e Tinem et al (2005), os quais contribuíram com os dados para o processo de catalogação e mapeamento dos edifícios modernos, conforme o quadro ao lado(Quadro 01).

Quadro 01: Quadro com os autores utilizados na etapa de catalogação

AUTOR	RECORTE TEMPORAL	QUANT. EDIFICAÇÕES	PALAVRAS-CHAVES
Afonso (2019)	1957 - 1979	50 edificações	Arquitetura Moderna, Arquitetura residencial, Cidade de João Pessoa, Mário Di Lascio.
Pereira (2008)	1956 - 1973		Arquitetura Moderna (Brasil). João Pessoa. Difusão (Arquitetura). História urbana.
Santos (2023)	1935-1984 ¹	114 edificações	Fotografia, Arquitetura Modernista, Fotografia de Arquitetura
Santos (2014)	1970-1985 ¹	234 obras ²	Arquitetura Moderna (Brasil), Recepção e dispersão (Arquitetura). História Urbana, João Pessoa.
Tinem et al (2005)	1935 - déc. 1970	23 edificações	arquitetura moderna, preservação arquitetônica, inventário
Chaves (2012)	1950-1960		Arquitetura Moderna (Brasil), Difusão (João Pessoa), Casa Brasileira.
Tavares (2013)	1953-1979	14 edificações	-

¹ considerou-se apenas as obras até o ano de 1980.

² entre anteprojetos, equipamentos urbanos e reformas, de 1968 a 1997.

Fonte: Autora, 2024

Em seguida, os dados obtidos foram repassados para uma tabela (Tab. 01), com nove colunas, cada uma detendo uma informação específica sobre a edificação:

Tabela 01: Tabela de catalogação utilizada

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Tertuliano Dionísio	Institucional	Centro Administrativo do Governo do Estado	Avenida João da Mata	1973	Jagaribe	Estadual	5	SANTOS, 2023
Mario Di Lascio	Institucional	Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba	Praça Venâncio Neiva	1973	Centro	Estadual	7	SANTOS, 2023

Fonte: Autora, 2024

01.3: Mapeamento

Posteriormente à sistematização dos dados delineados acima, a presente etapa consistiu no mapeamento/georreferenciamento das obras, executado por intermédio do software QGIS. As feições inseridas, representativas de cada edifício, foram geolocalizadas em um mapa base da cidade (Mapa 01). Todas elas estão vinculadas a uma tabela de atributos, na qual estão registradas as informações obtidas durante o processo de catalogação e sistematizadas na Tabela 1. Tal estrutura possibilitou a aplicação de filtros, simplificando o isolamento de dados específicos e a subsequente elaboração de mapas segmentados.

A utilização do software QGIS, aliada à análise das feições e atributos associados, proporcionou uma compreensão da distribuição e das interrelações dos edifícios modernos dentro do contexto da expansão urbana de João Pessoa. As feições das edificações foram sobrepostas ao traçado dessa malha urbana da cidade, de acordo com o período em que foi executado, tendo como base o Mapa de Evolução Histórica disponibilizado no

Filipéia, site da Prefeitura Municipal de João Pessoa..

Mapa 01: Mapa base usado no processo de mapeamento



Fonte: PMJP, 2021 (Adaptado pela autora)

01_A TRAMA

01.2_ RESULTADOS DA TRAMA

Devido à amplitude do período temporal selecionado para a amostragem inicial (1930-1985) e à diversidade de tipologias abordadas na pesquisa inicial, esta seção é destinada a apresentar alguns resultados que, embora relevantes, não serão detalhadamente explorados no escopo do presente trabalho.

Os resultados da metodologia possibilitam a quantificação de algumas variáveis, como por exemplo, a relação entre arquitetura público e privada, e as tendências de crescimento ao longo das décadas.

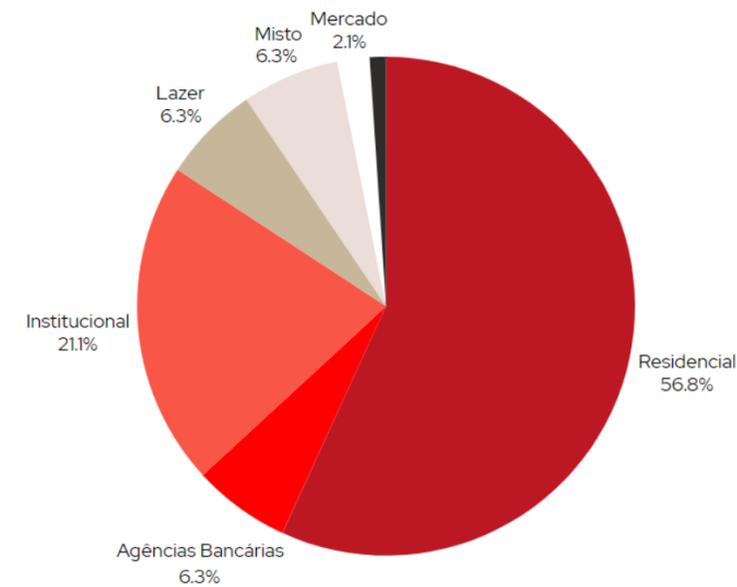


Gráfico 01: Quantitativo de tipologias encontradas

Fonte: Autora, 2024

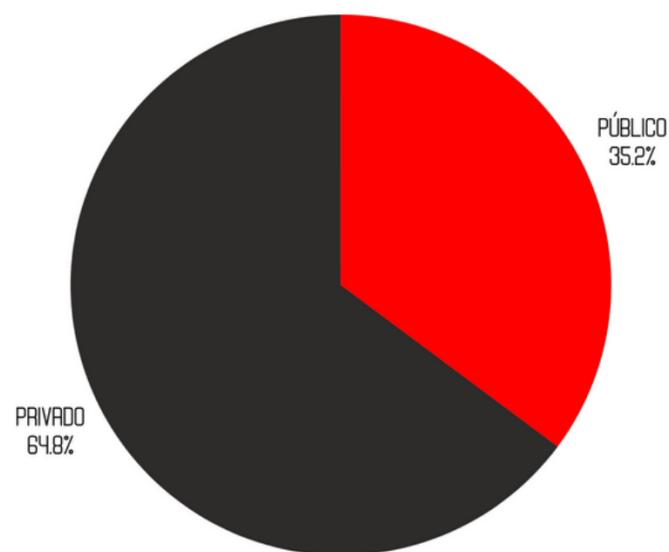


Gráfico 02: Quantitativo público x privada

Fonte: Autora, 2024

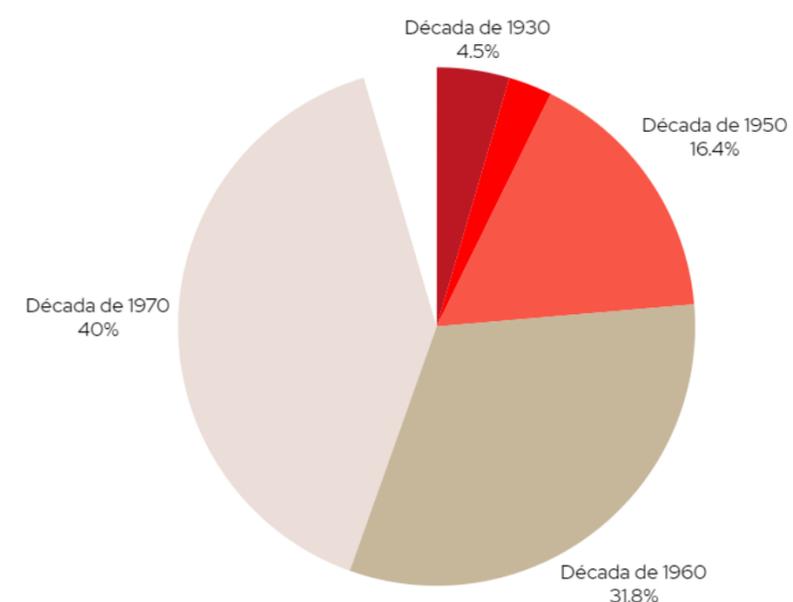
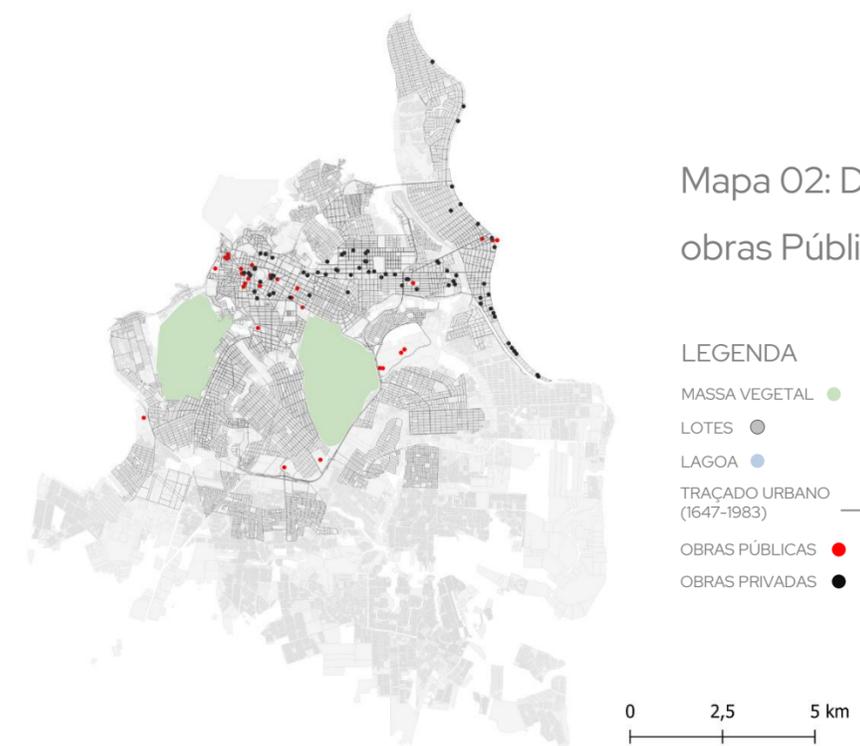


Gráfico 03: Quantitativo de obras por década

Fonte: Autora, 2024

Com base nos números apresentados, constata-se que as obras públicas representam uma minoria em relação ao total de obras catalogadas, configurando uma parcela significativamente menor. Tal constatação foi determinante para a adoção dessa amostragem na pesquisa. Além disso, a disposição espacial dessas obras na cidade pode ser observada no mapa adjacente (conferir no apêndice 02). Este aspecto despertou interesse pela temática em questão, uma vez que as obras públicas demonstram uma distribuição espacial distinta em comparação com as obras privadas, sendo concentradas em zonas específicas da cidade.



Mapa 02: Disposição das obras Público x Privado

Fonte: Autora, 2024

No contexto das transformações deliberadas da paisagem urbana conduzidas pelo poder público no século XX, surgem discussões que permeiam o âmbito da historiografia, especialmente no que diz respeito às reformas urbanas e à execução de grandes obras. Nesse sentido, é importante compreender o impacto da arquitetura promovida pelo poder público na configuração da paisagem urbana, especialmente em cidades de relevância política, como é o caso de João Pessoa.

A construção de uma imagem moderna, associada ao desejo de transcender as características provincianas da capital paraibana, remonta às primeiras décadas do século XX. Conforme observado por Souza e Araújo (2011), por volta de 1915, as autoridades públicas estabeleceram as bases para a construção de edifícios dotados de uma arquitetura governamental distinta, desencadeando um processo contínuo e gradual de transformações urbanas com o objetivo de sanear, embelezar e conferir uma estética moderna à cidade.

OS MEADOS DA TRAMA DE PARAÍBIA A JOÃO PESSOA: UMA CIDADE EM CONSOLIDAÇÃO

Imagem 01: Panorama da Cidade Baixa (a partir da Cidade Alta) por volta de 1910

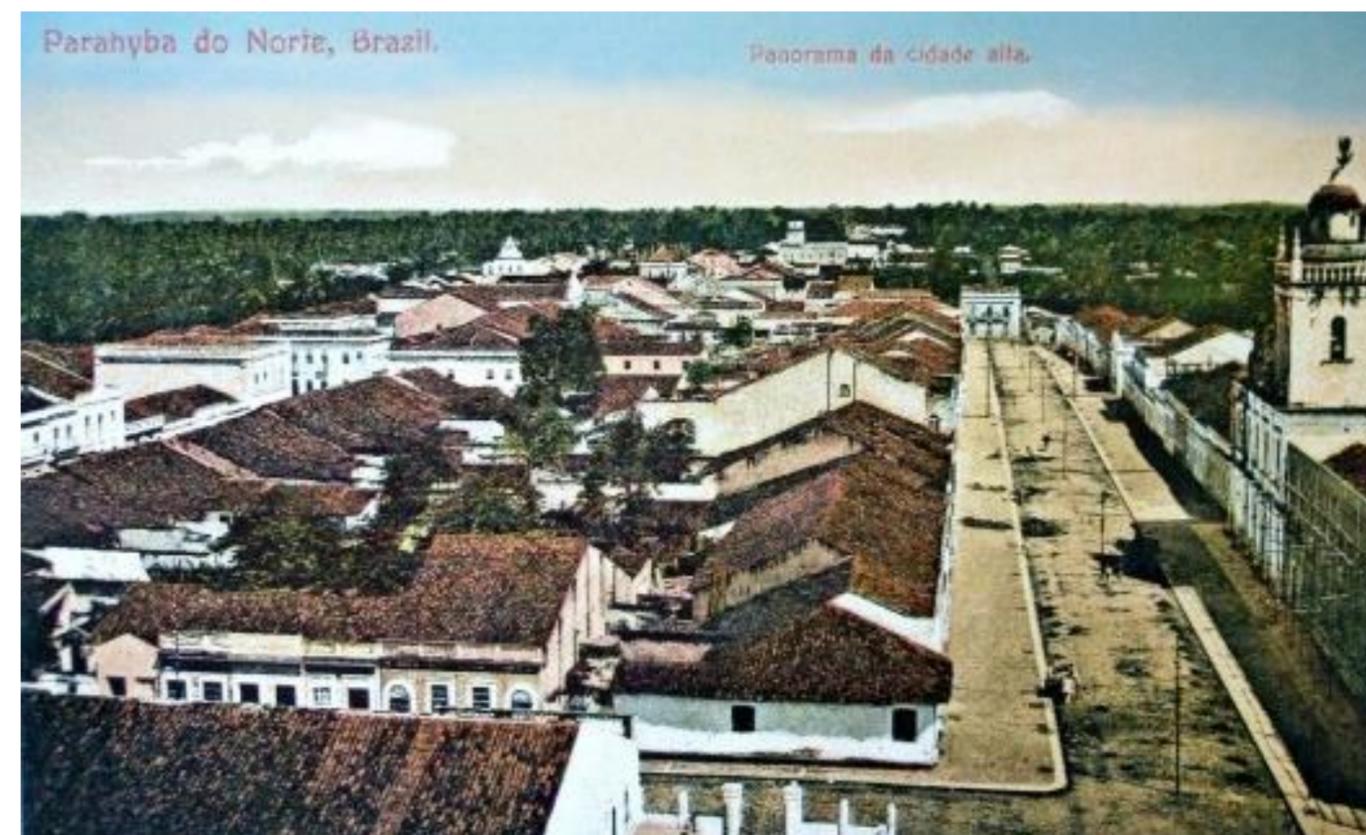


Fonte: Souza e Araújo (2011)

Naquele período, a arquitetura tanto na Cidade Baixa quanto na Cidade Alta era majoritariamente térrea, com características coloniais, destacando-se os telhados inclinados típicos desse estilo. Além disso, sobrados e alguns poucos edifícios públicos de maior porte, além das igrejas, pontuam a paisagem urbana da então cidade da Parahyba (Rodriguez, 1991). Os

edifícios, conforme traçados por Araújo e Souza (2011), eram estreitos, com poucas aberturas e muitas vezes desalinhados entre si e em relação aos limites das ruas. Diante desse cenário, o poder público, com o propósito de alterar essa paisagem, empreendeu uma série de obras e melhorias que contribuíram para o embelezamento da cidade, impulsionado por uma política governamental de modernização.

Imagem 02: Panorama da Cidade Alta (do norte para o sul) por volta de 1910



Fonte: Souza e Araújo (2011)

Considerando o papel do Estado como mecenas na modernização e embelezamento das cidades, em João Pessoa, observam-se fases e instrumentos que coordenaram essa transformação desde o início do século XX. O governo de Camilo de Holanda (1916-1920), por exemplo, implementou algumas modificações pontuais na paisagem urbana, especialmente com a construção de edificações de grande porte em estilos que remetem aos revivalismos históricos, segundo Araújo (2008).

Posteriormente, durante a gestão de Sólon de Lucena (1920-1924), as principais questões urbanísticas incluíram a instauração de uma rede de esgotos, intervenções urbanas e a expansão planejada do tecido urbano. Nesse período, apenas dois edifícios notáveis foram acrescentados à paisagem arquitetônica pública da cidade, ambos seguindo o estilo classicista acadêmico: o edifício renovador da Prefeitura Municipal e um pavilhão designado como estação de bondes, que foi construído em uma praça inaugurada em 1924, no coração da Cidade Alta, denominado Vidal de Negreiros. Para compensar a contribuição modesta dessa gestão, o governo federal apresentou a cidade com duas

notáveis construções públicas: a nova Delegacia Fiscal, que, em conjunto com a Prefeitura, transformou a paisagem da Praça Rio Branco, e o imponente prédio dos Correios (Imagem 03), cuja construção foi iniciada em 1921 e concluído cinco anos mais tarde, conforme narra Araújo e Souza (2011). Essa obra se destaca na cidade devido à sua magnitude, volumetria peculiar e refinamento exterior.

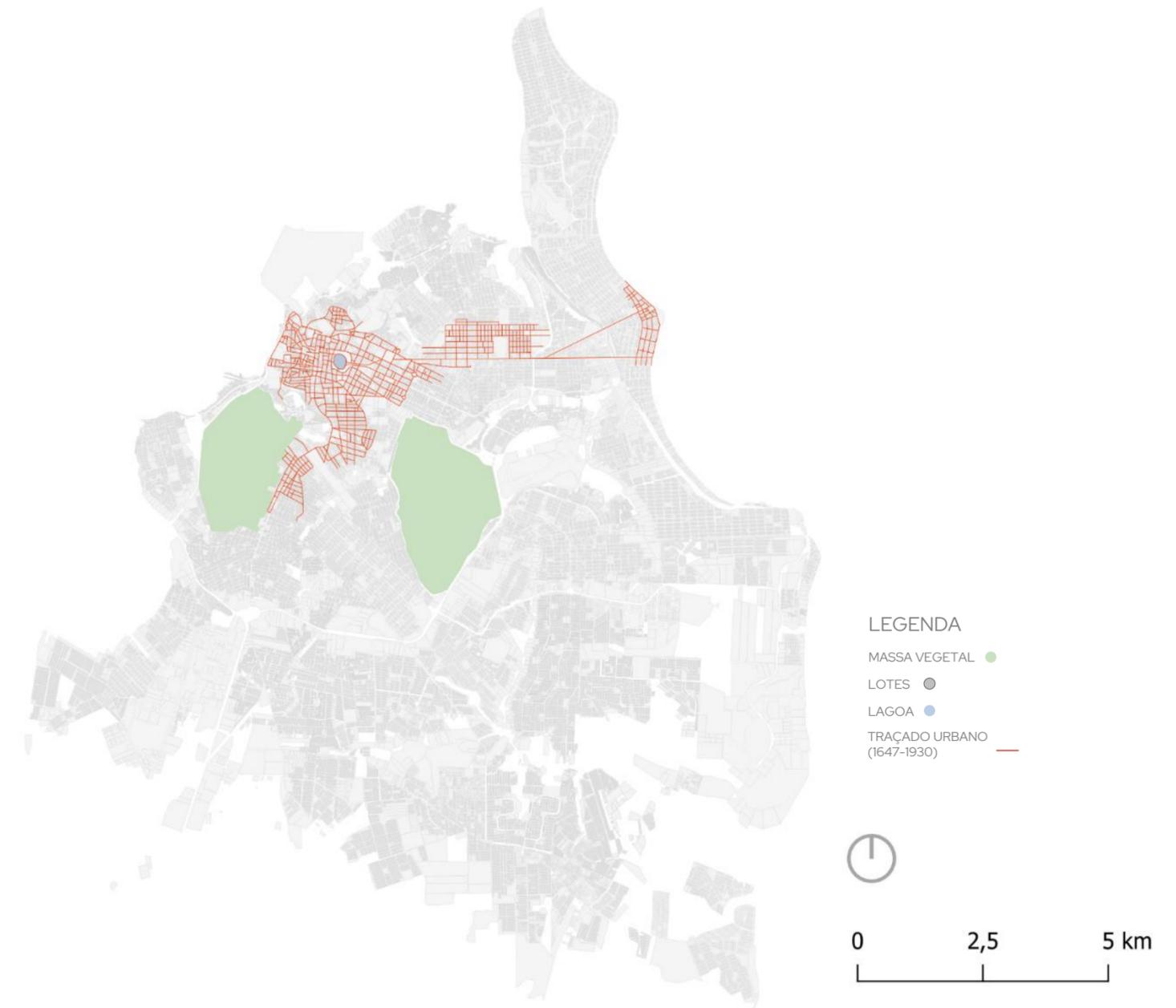
Imagem 03: Edifício dos Correios e Telégrafos



Fonte: G1 (2019)

Esse panorama se mantém até a década de 1930, - e vale estender a discussão até o urbano, já que a cidade tinha um traço pequeno, próximo, ora irregular, ora regular, e que pouco se expande (Mapa 03) - momento de virada importante no contexto sócio-político do país- e por conseguinte de seus estados e capitais - quando o governo desempenhou um papel central na condução de transformações políticas, econômicas e sociais, conforme discutido na obra de Gorelik (2005)..

Mapa 03: Traçado urbano da cidade até 1930



Fonte: Autora, 2024

Durante o Governo Vargas (1934-1945/1951-1954), os investimentos destinados à modernização de João Pessoa foram impulsionados, conforme argumentado por Pereira (2008), em consonância com o contexto nacional, marcado pela ansiedade por transformações em todas as esferas da vida social e política. As primeiras manifestações da Arquitetura Moderna na Paraíba, durante os anos de 1930, surgiram através da iniciativa pública promovida pela equipe de técnicos do Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado da Paraíba (DVOP), evidenciando o papel do Estado na busca por um "novo estado" dentro do contexto do "Estado Novo". Como observado por Tinem:

Salvo suas proporções, em João Pessoa não foi diferente, e as primeiras manifestações da Arquitetura Moderna no Estado, nos anos 1930, surgem com a equipe de técnicos do DVOP – Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado da Paraíba, ou seja, a partir de uma iniciativa pública que almejava o aparelhamento de um “novo estado” como partícipe do “Estado Novo”. É o caso da Secretaria de Finanças, do Instituto de Educação e da Rádio Tabajara, em certa medida edifícios que materializam

02 MEMÓRIAS DA TRAMA

02.2 DO ESTADO NOVO

AO NOVO ESTADO

localmente políticas nacionais: economia, educação e comunicação. (Tinem, 2014. p. 10).

Esta ênfase na construção de edifícios simbólicos refletia a aspiração do Estado em associar a ideia de "novo" à modernização, conforme assinalado por Goodwin (1943) na publicação do catálogo "Brazil Builds", que refletia o interesse do Museu de Arte Moderna de Nova York pela produção brasileira:

Uma prova da importância que tanto o povo como o governo dão ao seu país – com quarenta milhões de habitantes, mas o terceiro em grandeza territorial no mundo – e a construção de impressionantes edifícios novos para sede dos serviços públicos. (Goodwin, 1943, p. 91).

De acordo com Trajano (2003), essas construções e intervenções realizadas no início do século com o objetivo de modernização também voltaram-se para a promoção da expansão dos limites urbanos. Inicialmente, esse ciclo ocorreu dentro da área já consolidada e urbanizada da cidade, com poucas incursões além desse limite, com exceção do Instituto de Educação da Paraíba

*Vale mencionar que nem todos os logradouros presentes no mapa tinha infraestrutura. À exemplo da Avenida Epitácio Pessoa, que só é concluída em 1952 e que aparece no mapa.

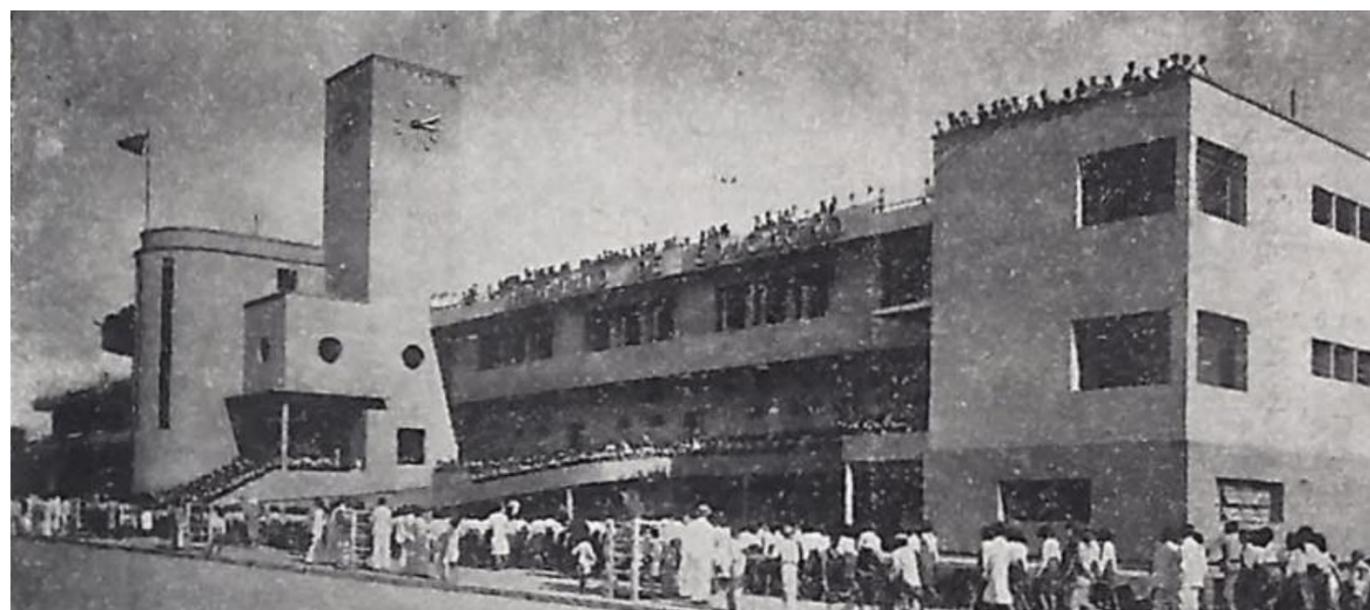
(1939) e do Manicômio Judiciário (1943).

Mapa 04: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1944)



O Instituto de Educação foi um marco significativo no panorama das transformações urbanas em João Pessoa. Sua localização em uma área considerada desfavorável, conforme ressaltado por Trajano (2003), despertou críticas devido a essa condição. No entanto, o instituto emergiu como o maior edifício público da cidade, inserindo-se no conjunto de obras públicas que compunham o núcleo central da cidade, concebido sob uma “cidade do futuro” delineada por Nestor de Figueiredo no projeto do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de João Pessoa (1932).

Imagem 04: reinauguração do Instituto de Educação da Paraíba, 1939



Fonte: A União (20 abr. 1939)

Imagem 05: Instituto de Educação da Paraíba em 2022



Fonte: G1 (2022)

Essa trama de empreendimentos inclui, conforme documentado por Trajano (2003), não apenas o Instituto de Educação, mas também o Parque Solon de Lucena e a avenida Getúlio Vargas, dotando a cidade de elementos simbólicos de sua modernização.

Tais iniciativas de aprimoramento urbano foram orquestradas pelo DVOP, uma entidade estatal instrumentalizada pelo governo

estadual para liderar o projeto de modernização urbana. A criação desse departamento na década de 1930 reflete o espírito de mudança impulsionado pelos movimentos de vanguarda na arquitetura e sua assimilação na América Latina.

Imagem 06: Avenida Getúlio Vargas, com o Instituto de Educação da Paraíba à esquerda, S/D



Fonte: IBGE

Nesse contexto, o Estado, particularmente no âmbito estadual, assumiu um papel proeminente como mecenas da transformação urbana, adotando uma postura decididamente intervencionista.

Além das intervenções de cunho inovador, o Estado empreendeu uma série de obras de infraestrutura, como a construção de estradas e portos, para a interligação de diferentes regiões. Esse esforço, embora enraizado em uma política tradicional há muito tempo estabelecida, revela uma abordagem progressista ao buscar promover o desenvolvimento e a integração regional, conforme narra Fridman (2012).

É importante ressaltar, ainda, a colaboração entre o Estado da Paraíba e o Governo Federal nesse processo. Como visto por Araújo (2008), foi somente na segunda metade da década de 1930 que ocorreram investimentos mais substanciais do Governo Federal, por meio do Ministério de Viação e Obras Públicas, objetivando amenizar os efeitos da Grande Estiagem de 1932, que afetaram a economia do estado, e o fizeram perder o posto de maior produtor de algodão para o Estado de São Paulo. Essa conjuntura coincidiu com a ascensão ao poder de Argemiro de Figueiredo (1937-1940), que alinhou suas políticas desenvolvimentistas com as diretrizes de Getúlio Vargas, resultando em uma convergência de esforços entre os poderes

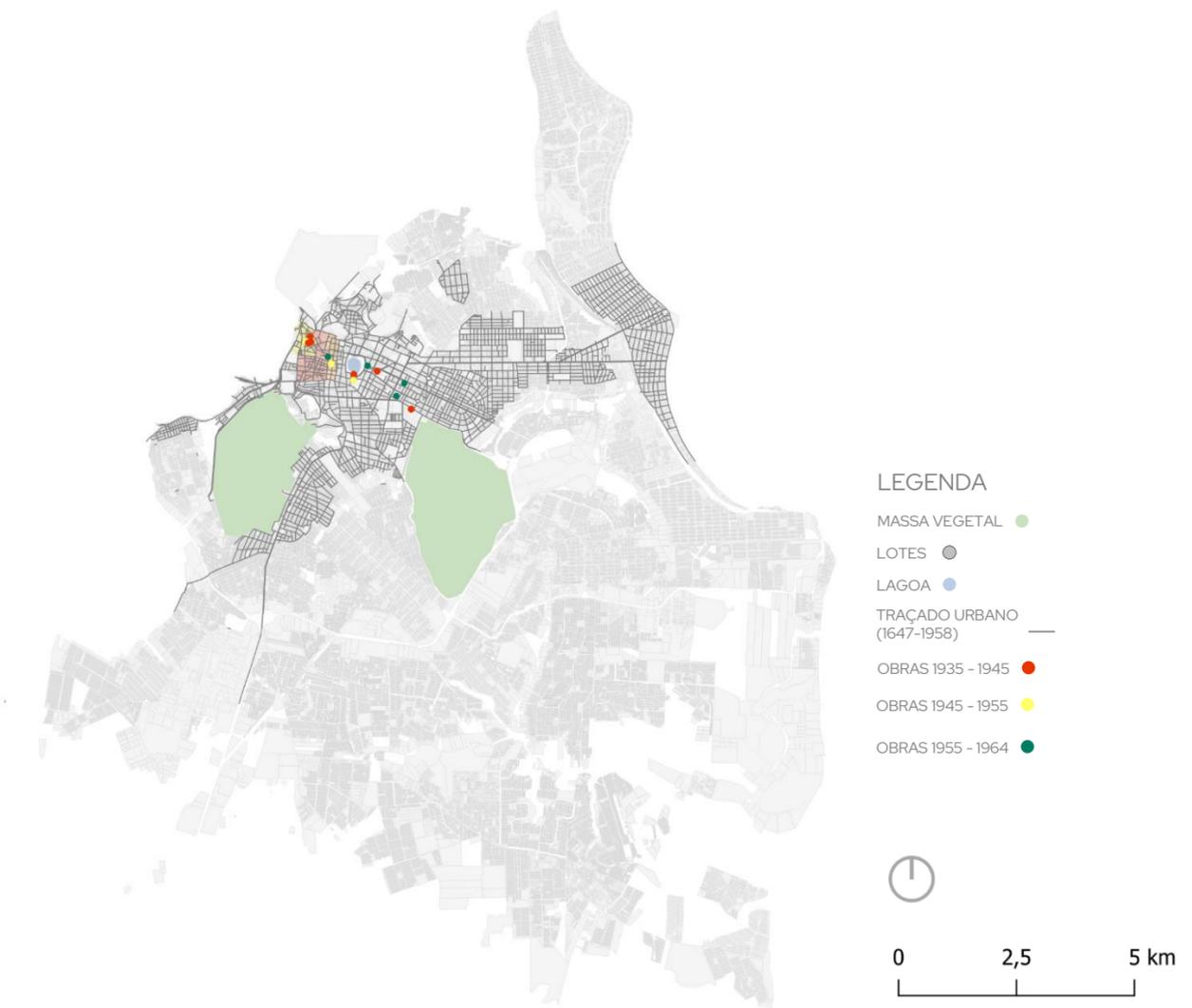
estaduais e federais para o progresso econômico e social da região.

Mesmo com os incentivos, de acordo com Araújo (2014), no tocante ao urbano, a cidade se mantinha em sua área central, sendo uma cidade contida dentro dos limites da Cidade Baixa e Cidade Alta, as quais foram lentamente se transformando à medida em que as atividades de serviço e comércio expandiram sua área de atuação.

O panorama urbano da cidade de João Pessoa manteve-se relativamente estável até a década de 1960 (Mapa 05), em grande parte devido às dificuldades econômicas enfrentadas pelo estado, resultantes da crise do algodão em meados das décadas de 1940 e 1950. Esta crise, por sua vez, teve um impacto significativo na redução dos investimentos públicos na região, conforme argumentado por Coutinho (2004). No entanto, é importante notar que, durante o início do século XX, foram realizadas reformas urbanas que visavam modernizar a cidade e promover a ocupação de novos territórios. Essas reformas, gradualmente, começaram a alterar a atmosfera provinciana que

caracterizava a cidade, impulsionando dois vetores de crescimento distintos.

Mapa 05: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1964)



Fonte: Autora, 2024

Um dos desdobramentos da expansão urbana em João Pessoa durante o século XX foi em direção a leste, notavelmente marcada pela abertura e subsequente pavimentação, em 1952, da Avenida Epitácio Pessoa, acompanhada pela fundação do bairro da Torre. Este último, conforme documentado por Silveira (2004), representou um ponto de inflexão na malha urbana da cidade, ao ser concebido como um espaço planejado em meio ao crescimento não planejado que caracterizava muitas áreas urbanas. A Avenida Epitácio Pessoa assumiu um papel fundamental como eixo condutor desse processo de expansão em direção às praias, assim como também particularmente foi palco para iniciativas de habitação empreendidas pelo Governo, especialmente para as camadas de média renda da sociedade que gradualmente se deslocavam das áreas centrais, como destacado por Trajano (2006).

Por outro lado, na direção sul, a criação da Avenida Cruz das Armas atraiu uma população de menor poder aquisitivo, que se distribuiu ao longo dessa via em direção aos bairros de Jaguaribe, Tambiá e Torre. Dessa forma, a configuração espacial da cidade

começou a se expandir, acompanhada pela implementação de um novo sistema viário que antecipou as tendências rodoviaristas que se tornaram predominantes nas décadas subsequentes.

Imagem 07: Avenida Epitácio Pessoa ao fundo, em direção à praia, Início da década de 1950.



Fonte: Acervo Humberto Nóbrega

A Avenida Epitácio Pessoa, concebida no início do século passado e finalizada em 1952, desempenha um papel crucial como uma artéria que conecta a cidade do rio ao mar, representando a materialização do desejo de transcender os limites urbanos preexistentes. Este vetor de crescimento, conforme discutido por Trajano (2006), desempenhou um papel fundamental na ordenação e também no desenvolvimento urbano em direção a áreas periféricas da cidade.

Após a inauguração da Avenida Epitácio Pessoa, foi observada uma expansão considerável para além de seus limites originais ao longo das décadas subsequentes, visando acomodar o crescimento populacional de João Pessoa. De acordo com Higino (2013), em 1969 foi entregue o maior conjunto habitacional da cidade até então, o Castelo Branco, localizado entre a Cidade Universitária e o bairro de Miramar, consolidando a expansão urbana em direção ao sudeste. Este empreendimento habitacional fortaleceu toda a futura ocupação nessa direção. Os dados do IBGE (1992) corroboram esse crescimento, indicando que a população da cidade aumentou de 89.451 habitantes em 1950 para

03_ TRAMPAS DO PODER

03.1_ CIDADE(S) DE JOÃO PESSOA:
ENTRE O RIO E O MAR

220.065 em 1970, quase triplicando em apenas duas décadas, como evidenciado no quadro abaixo:

Quadro 02: Quadro com o crescimento populacional por década

ANO	1950	1960	1970	1980
POPULAÇÃO	89.451	135.896	220.065	497.600

Fonte: IBGE (Adaptado pela autora)

Nesse ínterim, conforme ressaltado por Cruz e Silva (2013), a pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa contribuiu para um aumento expressivo no deslocamento dos habitantes em direção à Orla Marítima (Imagem 08). Grupos socioeconômicos menos privilegiados passaram a frequentar essa área, especialmente nos fins de semana, utilizando os meios de transporte disponíveis, como bondes e ônibus, enquanto a elite paraibana desfrutava de residências de veraneio construídas especificamente para temporadas, muitas vezes possuindo propriedades tanto no centro da cidade quanto na orla.

Para acomodar esse crescimento e atender às demandas habitacionais, foram estabelecidos novos bairros, como Torre e

Miramar, preenchendo os loteamentos anteriormente vazios e aproximando as áreas residenciais do centro à região litorânea. Este movimento de redirecionamento do foco urbano para a orla e para o centro, evidenciou uma clara segregação espacial entre grupos sociais de diferentes estratos econômicos. Na parte leste da cidade, notadamente a orla marítima, iniciou-se um processo de urbanização. Como destacado por Araújo (2014), às modestas residências de pescadores que antes ocupavam a orla começaram a ser substituídas ou coexistir com mansões pertencentes a políticos, advogados, médicos, empresários açucareiros, comerciantes e outros membros da elite local.

Paralelamente, obras de infraestrutura foram sendo executadas ao longo das décadas, transformando a área da Epitácio - sobretudo a orla que se liga à Avenida - em vitrine da cidade. Não por acaso, no percurso de modernização e direcionamento à praia, surge a proposta de construir um hotel nessa área. Pereira (2008) cita que a área litorânea tinha uma ocupação recente e estava longe dos hotéis existentes, os quais estavam no centro tradicional da cidade. Nesse contexto, surge a

necessidade premente de erguer um novo hotel, aproveitando-se da orla como um atrativo de lazer

É neste cenário que o regime da ditadura militar intervém, não apenas promovendo, mas também subsidiando a construção de equipamentos urbanos nas cidades.

Imagem 08: Avenida Epitácio Pessoa sentido Praia – Centro, década de 1960



Fonte: IBGE

O Hotel Tambaú (Imagens 09;10 e 11), inaugurado em 1971, seguindo o projeto de Sérgio Bernardes, tornou-se um símbolo da cidade e dessa nova condição litorânea:

A contestação mais enfática ao Hotel Tambaú, no entanto, foi quanto a sua suposta suntuosidade. Suas dimensões eram certamente incomuns à cidade, onde até edifícios mais modestos e construídos em etapas, como o Clube Cabo Branco (Borsoi – 1956) ou o ginásio do Clube Astréa (Carlos Carneiro, Wandenkolk Tinoco, Mário Di Lascio – 1963), então em construção (embora só parcialmente concretizado), foram denominados de “colosso” pela imprensa. (Pereira, 2008. p.172)

Além das intervenções mencionadas, durante o mesmo período, foram realizadas obras adicionais visando o desenvolvimento da região. A Avenida Tamandaré passou por uma nova pavimentação e duplicação, enquanto o Mercado de Artesanato foi erguido em 1973, projetado por Tertuliano Dionísio com o intuito de substituir o comércio informal de produtos artesanais por estabelecimentos formais localizados nas imediações do empreendimento, conforme narra Pereira (2008)

Imagem 09: Vista aérea do lugar onde foi construído o Hotel Tambaú



Fonte: Rocha *et. al*, 2017



Imagem 10: Construção do Hotel Tambaú, década de 1970

Fonte: Rocha *et. al*, 2017



Imagem 11: Vista aérea do Hotel Tambaú década de 1970

Fonte: Rocha *et. al*, 2017

É relevante ressaltar que o Hotel Tambaú recebeu investimentos do Governo do Estado, sendo sua implantação na orla marítima parte de uma estratégia para potencializar o atrativo turístico da área. Já naquela época, alguns clubes de veraneio, como o late Clube do Bessa (projeto de Acácio Gil Borsoi, 1966) e o Clube dos Médicos da Paraíba (projeto de Mário di Lascio, 1966), já estavam presentes na região. Alinhados aos interesses dos empreendedores imobiliários, a área prosseguiu com seu processo de expansão, evoluindo de um destino essencialmente voltado para o lazer de verão para uma região de residência permanente. Esse desenvolvimento foi particularmente evidenciado com a construção das avenidas José Américo de Almeida (Beira-Rio) e Flávio Ribeiro Coutinho (Retão de Manaíra) entre 1972 e 1973. Este fenômeno reflete uma tendência observada em diversas localidades do Brasil, que remonta à década de 1960, conforme observado por Villaça (2001). Durante este período, houve o surgimento de sub-regiões urbanas voltadas para as camadas de alta renda em todas as metrópoles do país. Estas áreas, sobretudo nas cidades litorâneas, passaram a oferecer melhores

infraestruturas e serviços, o que resultou no deslocamento da população em direção à orla - como é o caso de Recife e João Pessoa - em detrimento do esvaziamento das áreas centrais.

Imagem 12: Farol do Cabo Branco



Fonte: PB-TUR

Mapa 06: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1975)



Fonte: Autora, 2024

Para fortalecer o caráter turístico da região, destaca-se a construção do Farol do Cabo Branco (1971-1972), projetado por Pedro Dieb, que se tornou um marco icônico da cidade e proporcionou um ponto focal na Avenida Panorâmica Cabo Branco. Além disso, o Centro Turístico (1980), concebido por Regis Cavalcanti, inicialmente planejado para ser erguido no Centro da cidade, nas proximidades do Pavilhão do Chá - conforme mencionado por Araújo (2014) -, acabou sendo transferido para uma localização à beira-mar. Essa mudança evidencia a intenção do Governo do Estado de posicionar a futura sede da Empresa Paraibana de Turismo (PBTUR) na orla, distante da área administrativa central da cidade, e em proximidade com os marcos citados anteriormente.

À medida em que se intensifica a ocupação da orla, observa-se, durante a década de 1980, o início de um processo de transição no perfil urbano da Avenida Epitácio Pessoa, caracterizado pela construção de edifícios destinados a atividades administrativas e financeiras, afastando-se do padrão predominantemente residencial que definiu a avenida das décadas anteriores.

Mapa 13: Centro Turístico de Tambaú



Fonte: G1, 2020

Destacam-se nesse contexto a edificação das sedes do Ministério da Fazenda (projeto de Antônio Carlos de Almeida e Sylvia Maria Andrade, concluído em 1983) e da Caixa Econômica Federal (projeto de Maria Grasiela Dantas, finalizado em 1984), ambas financiadas com recursos provenientes do Governo Federal. Dessa maneira, tem-se,

[...] intensificou-se a instalação de estabelecimentos voltados para o uso terciário ao longo da Avenida Epitácio

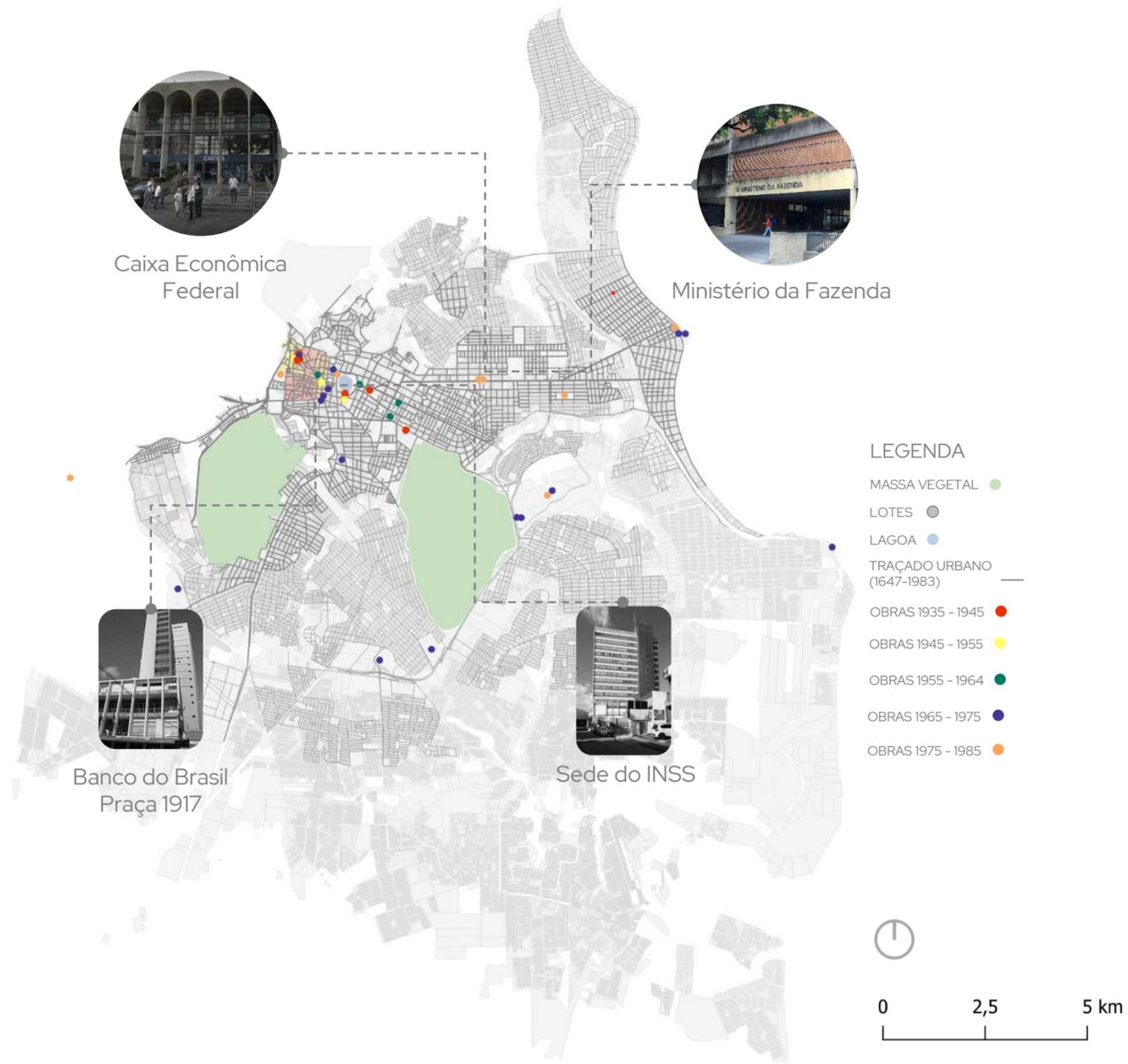
Pessoa a partir, principalmente, da década de 1980, à medida que a mesma adquire o caráter de subcentro, extinguindo progressivamente o uso residencial que a margeava. Este processo alterou não só o uso do solo, mas também a paisagem da via e o cotidiano dos que a frequentavam. (DIEB, 2014. p.19)

Mapa 14: Ministério da Fazenda



Fonte: G1, 2019

Mapa 07: Mapa contendo todas as obras públicas encontradas por intervalo de tempo (1935 – 1985)



Fonte: Autora, 2024

Essas tendências ajudaram a consolidar a Avenida Epitácio Pessoa como uma das centralidades administrativas, financeiras e do setor terciário na cidade:

É importante salientar que a descentralização das atividades administrativas, como descrito por Sales (2009), ocorre principalmente devido à escassez de espaço nas áreas centrais para a instalação de infraestruturas de grande porte capazes de abrigar uma variedade mais ampla de serviços. Não obstante essa tendência, o perfil administrativo permanece como a principal característica do centro da cidade, em grande parte devido a razões históricas, visto que, sendo o núcleo original, os primeiros edifícios desse tipo foram estabelecidos lá. Além disso, devido à limitação de espaço em uma área já consolidada e à necessidade de expansão urbana para outras regiões, durante o período estudado (1964-1985), observa-se uma proporção relativamente baixa de obras no centro da cidade. Destacam-se, entretanto, a construção de agências bancárias, particularmente próximas à Praça 1817, como resultado de um incentivo do Governo do Estado em resposta às regulamentações urbanísticas que visavam à

à verticalização daquela área como uma alternativa ao intenso adensamento populacional, exemplificadas pela edificação do Banco do Brasil (1972) (Imagem 15) e da Sede do INSS (Adauto Ferreira, 1969). (Imagem 16)



Imagem 15 Banco do Brasil da Praça 1817
Fonte: G1 (2016)



Imagem 16: Sede do INSS
Fonte: Santos, 2023

Durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o modelo rodoviarista, caracterizado pela expansão da malha viária e pela valorização do transporte rodoviário, desempenhou um papel central no processo de urbanização brasileira, em consonância com o crescimento da indústria automobilística. Okumura (2021) destaca que tal modelo foi refinado e amplamente adotado durante o regime militar, resultando em uma notável expansão das rodovias como parte de uma estratégia de desenvolvimento nacional.

Paralelamente, o desenvolvimento urbano foi estimulado pela construção de conjuntos habitacionais, tanto por iniciativa federal quanto estadual, com apoio da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do Banco Nacional de Habitação (BNH). Essas iniciativas provocaram transformações significativas na estrutura urbana da cidade de João Pessoa, como observado por Araújo (2014). Embora o foco deste estudo não se concentre especificamente nas políticas habitacionais, é importante ressaltar o papel do BNH na expansão urbana de cidades brasileiras, especialmente a partir do final da década de

03 - TRAMAS DO PODER

03.2 - ARQUITETURA E REGIME

AUTORITÁRIO EM JOÃO PESSOA



1960. Trajano (2006) ressalta que o BNH direcionou seus esforços para projetos de habitação de pequeno e médio porte, influenciando a organização e a estruturação do espaço urbano.

Em João Pessoa, até meados da década de 1960, enquanto a população mais abastada passava a ocupar as áreas litorâneas e o entorno da Avenida Epitácio Pessoa, bairros populares - como Torre e Cruz das Armas - consolidaram-se, evidenciando um movimento periférico de expansão urbana em relação ao núcleo central da cidade.

A partir do início da ditadura militar, o processo de expansão urbana assume outra escala e velocidade a partir da implantação de conjuntos habitacionais do BNH e dos investimentos públicos em infraestrutura, incluindo a abertura das rodovias BR-101 e BR-230 - ambas financiadas pelo governo federal. Segundo Lavieri (1999), o Conjunto Habitacional dos Funcionários - construído entre a Avenida Cruz das Armas e o contorno da BR-230 -, já o Conjunto Habitacional Presidente Castelo Branco (1969), foi a primeira ocupação habitacional planejada à superar os limites da rodovia em questão, apontando

para uma tendência de crescimento urbano que apontava para o sudeste.

. A expansão da malha urbana abriu novos espaços para o crescimento urbano e a implantação de grandes equipamentos urbanos não apenas consolidou esses eixos de desenvolvimento, mas também contribuiu para o crescimento urbano, impulsionado pelo Estado por meio de um processo de periferação da capital.

Durante o regime militar no Brasil, os grandes equipamentos públicos não se restringiram exclusivamente aos centros urbanos de maior porte, mas se estenderam por diversas regiões do país, abrangendo até mesmo localidades de menor expressão demográfica. Essas iniciativas, majoritariamente financiadas e executadas pelo Estado, visavam primordialmente impulsionar o desenvolvimento econômico e promover a integração territorial. Somam-se a essas iniciativas, a realização de grandes obras de infraestrutura, à exemplo, destacam-se as usinas hidrelétricas de Itaipu e Tucuruí (Orellana, 2018) e a extensa malha rodoviária que interligava distintas áreas do território nacional.

Adicionalmente, conforme mencionado por Oliveira (2018), outras obras de cunho estrutural foram empreendidas, tais como a instalação de centrais de distribuição de energia elétrica, a implementação de barragens voltadas para o controle de inundações e a produção de energia, e a ampliação dos sistemas de abastecimento de água e tratamento de esgoto. Estas intervenções não apenas alteraram a configuração física do ambiente, mas também exerceram significativa influência sobre as

TRAMPAS DO PODER

03.3_PRA-FRENTE-BRASIL: AS
GRANDES OBRAS PÚBLICAS

condições de vida da população, ao propiciar o acesso a serviços básicos e ao fomentar o desenvolvimento econômico em múltiplas regiões do país.

Embora tais empreendimentos tenham sido apresentados como catalisadores do progresso nacional, sua implementação frequentemente se deu mediante um viés autoritário, com escassa participação da sociedade civil e com relativa ausência de considerações acerca dos impactos ambientais e sociais, conforme narra Rossetti (2014). Este modus operandi centralizado e, por vezes, coercitivo, imprimiu uma marca indelével no legado dos grandes equipamentos públicos erigidos ao longo do período ditatorial brasileiro.

Em João Pessoa, foram construídos diversos equipamentos de base próximos aos grandes eixos viários, sobretudo a BR-101. De acordo com Campos (2021), o regime militar implementou uma política de expansão da infraestrutura rodoviária como forma de facilitar o transporte de mercadorias e pessoas pelo país, além de fortalecer a presença do Estado em áreas estratégicas. Essa política de expansão rodoviária durante a

ditadura militar não se limitou apenas às BR-101 e BR-230, mas englobou um conjunto de rodovias federais que visavam interligar diversas partes do país, sendo apresentadas como símbolos do progresso e da modernização, contribuindo para a construção de uma imagem de um Brasil em desenvolvimento.



Imagem 17:
Reportagem sobre
Rodovias construídas
no país, década de 1970

Fonte: O Globo (27/09/1972)

TRAMPAS DO PODER

03.4_O CAMPUS DA UFPB

A BR-230 configura-se como um importante eixo de conexão e de expansão da cidade. Um dos nós significativos nessa trama é o Campus da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), situado na zona sul do município. Conforme discutido por Araújo (2014), esse campus, em conjunto com o anel rodoviário da BR-230 e a instauração do Distrito Industrial em 1963, desempenhou papel essencial como operação urbana, influenciando o crescimento e a expansão da malha urbana de João Pessoa. Na ocasião, tais iniciativas foram implementadas pelo governo federal em parceria com a SUDENE, com o propósito de fomentar a expansão urbana.

A construção do Campus I da UFPB, cujos incentivos fiscais foram obtidos junto ao Ministério da Educação (MEC), teve seu início no ano de 1965, marcado pelo lançamento da pedra fundamental. O referido campus foi erguido em uma área cedida pelo Governo do Estado da Paraíba, correspondente à antiga fazenda São Rafael (Vidal, 2014). Situado na parte sul da cidade, o empreendimento deslocou as atividades técnicas anteriormente situadas no centro da cidade. Destaca-se que a escolha do local

não foi arbitrária, conforme observado por Pereira (2008), pois sua localização estratégica entre duas vias de acesso, uma direcionada ao centro e outra próxima ao Rio Jaguaribe, proporcionou uma interseção com a Avenida Epitácio Pessoa.

Imagem 18: Vista aérea do Campus da UFPB na década de 1970



Fonte: Beltramini et. Al, 2022

Além disso, é pertinente considerar o papel da UFPB como agente propulsor do desenvolvimento em determinadas áreas urbanas:

o local escolhido trazia evidentes implicações para a cidade, a principal delas: extrapolar a área urbana prevista no Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa (1933) elaborado por Nestor de Figueiredo, e a qual a cidade não tinha superado. Conforme o plano daquela época, o centro universitário deveria ficar mais ao centro da cidade, em Jaguaribe, e “funcionando como espaço de irradiação de novas vias” (TRAJANO FILHO, 2003, p. 79). [...] Por conseguinte, a utilização da Fazenda São Rafael estabelecia um novo vetor de crescimento no sudeste da cidade, a direcionar a expansão urbana. (Pereira, 2008, p. 213)

É relevante ressaltar que, por um período de tempo específico, a UFPB operou fora de seu campus principal, em virtude principalmente de dificuldades financeiras. Nesse contexto, a sede da reitoria da instituição foi implantada no centro da cidade, em um edifício de vários pavimentos erguido entre os anos de 1963 e 1966 (Imagem 18), projetado pelo arquiteto Leonardo

Stuckert Filho. Somente em 1968, a reitoria da UFPB foi transferida para o Campus I da universidade, instalando-se em um prédio originalmente concebido para abrigar a Biblioteca Central, projetado pelo arquiteto Acácio Gil Borsoi.

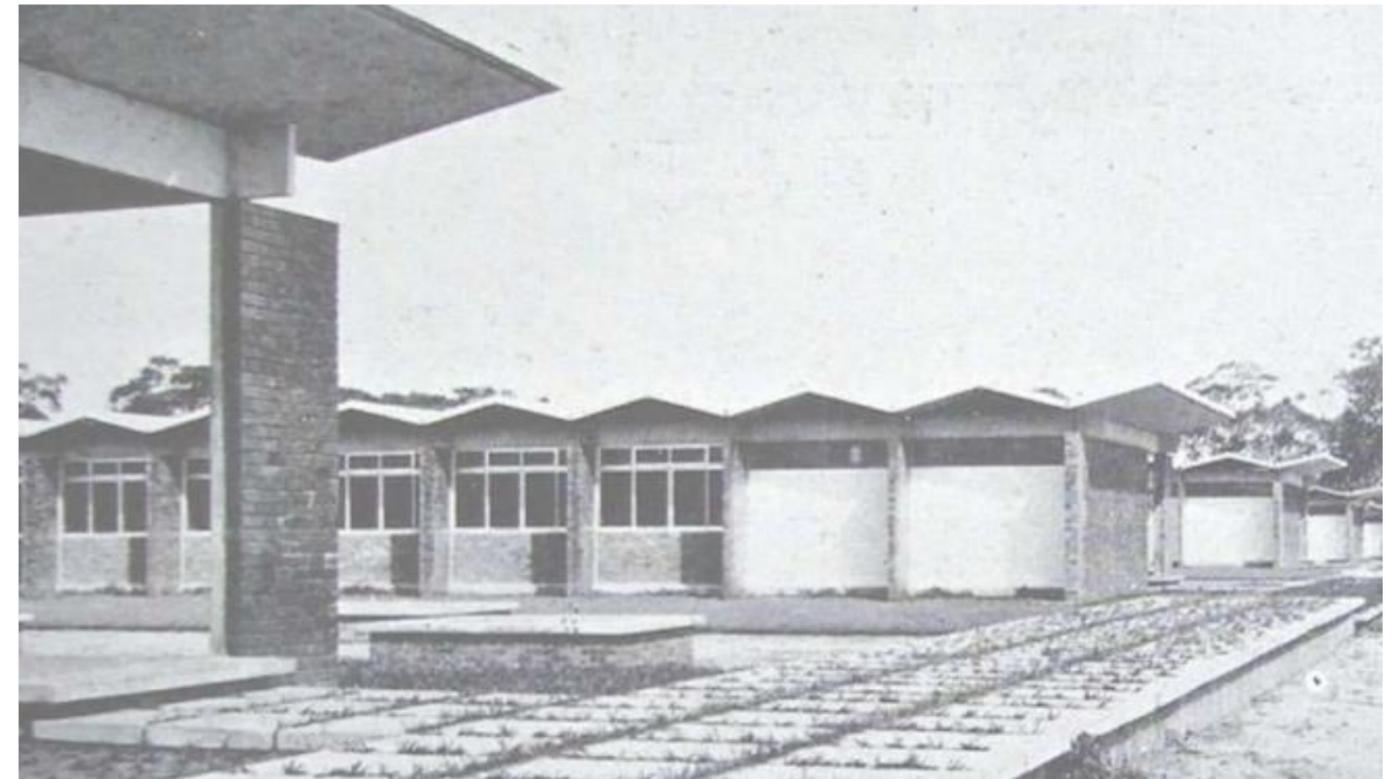
Imagem 19: Antiga sede da reitoria da UFPB (Atual INSS)



Fonte: Santos, 2023

Durante esse período, diversos edifícios foram erguidos dentro do campus, destacando-se a Escola de Engenharia, construída em 1963 sob a direção de Leonardo Stuckert. Este edifício se destaca pela sua racionalidade construtiva, descrito pela repetição dos elementos e pelo uso de uma planta livre, além de uma modulação estrutural, embora não tenha recebido materiais pré-fabricados (Pereira, 2008).

Imagem 20: Escola de Engenharia da UFPB, década de 1960



Fonte: Pereira, 2008

Ao longo da segunda metade dos anos 1960 e início dos anos 1970, importantes edifícios foram construídos na cidade universitária, incluindo a Biblioteca Central (atual Reitoria) e o Hospital das Clínicas (Quadro 03).

Quadro 03: Obras da primeira fase de construção do Campus I (UFPB)

OBRA	ANO	ARQUITETO/RESPONSÁVEL
Instituto de Matemática	1965	ETAU Arquitetos
Instituto de Física	1965	ETAU Arquitetos
Laboratório de Produtos Farmacêuticos	1965	ETAU Arquitetos
Instituto de Química	1965	David Scott Ellinwood
Biblioteca Central (atual Reitoria)	1968	Acácio Gil Borsói
Hospital das Clínicas	1971	Américo Amato Júnior
Instituto de Biologia	-	Consultec

Fonte: Pereira, 2008 (Adaptado pela autora)

É relevante observar que, apesar de constituir um volume substancial de empreendimentos, estes não se caracterizaram por sua complexidade ou elevado custo financeiro. Em alguns casos, adotaram um padrão construtivo simplificado e facilmente reproduzível, com a maioria dos edifícios sendo de apenas um pavimento, uma escolha ditada pela vasta extensão territorial do campus, como é o caso dos edifícios da Escola de Engenharia. Além disso, houve uma ênfase na utilização de materiais disponíveis localmente, uma estratégia destinada a reduzir significativamente os custos de construção.

De grande porte e complexidade, destaca-se o Hospital das Clínicas, atual Hospital Universitário Lauro Wanderley. De acordo com Araújo (2014), sua localização na região leste do campus foi determinada por uma

“posição oposta aos setores de tecnologia da universidade, em local privilegiado pela existência de uma via de fácil acessibilidade e pela inexistência de grandes barreiras arquitetônicas (Araújo, 2014. p. 167)

O edifício do hospital apresenta um arranjo vertical, composto por

composto por um térreo e sete pavimentos-tipo, configurado em planta em forma de 'T'. Neste desenho, os braços do 'T' são destinados a abrigar leitos e enfermarias, enquanto o centro é reservado para áreas de apoio, espaços para pessoas e circulação (Araújo, 2014).

Imagem 21: Vista aérea do Hospital Universitário



Fonte: G1, 2020

A expansão do polígono que delimita a área edificada do campus visava aumentar sua capacidade infraestrutural. Por outro lado, em 1972, foi elaborado um novo Plano Diretor em resposta à Reforma Universitária de 1967, que reestruturou a Universidade Federal da Paraíba, conforme discorre Pereira (2008), reorganizando-a em centros. Este momento também marcou uma nova fase de obras, com o intuito de redirecionar o crescimento espacial do campus. Um dos objetivos desse plano, conforme destacado por Araújo (2014), foi reduzir a expansão descontrolada da malha urbana da Cidade Universitária, voltando-se para uma abordagem mais humana e promovendo a construção de instalações esportivas destinadas tanto à comunidade universitária quanto à população local. Isso evidencia o impacto regional que um empreendimento de grande porte como um campus universitário exerce sobre a cidade.

Segundo Vidal e Coutinho (2004), uma equipe multidisciplinar, composta por arquitetos como Mário Di Lascio e Pedro Dieb, foi responsável por sintetizar as principais propostas dos planos diretores anteriores. Estas propostas incluíam o uso de

materiais locais, como coberturas de madeira de lei e acabamentos em telha de fibrocimento. É a partir desse momento que o Campus da UFPB entra em sua fase de maior expansão até então, com a construção de diversas obras, conforme detalhado no Quadro 04

Quadro 04: Obras da segunda fase de construção do Campus I (UFPB)

OBRA	ANO	ARQUITETO/RESPONSÁVEL
Pista de Atletismo	1972	Pedro Dieb
Centro de Tecnologia	1972	Pedro Dieb
Praça de Esportes	1973	Pedro Dieb
Bloco de Odontologia	1973	Mário Di Lascio
Conjunto Humanístico	1973	Antônio José de Amaral e Silva
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas	1973	Antônio José de Amaral e Silva
Bloco de Psicologia	1973	Antônio José de Amaral e Silva
Restaurante Universitário	1974	Antônio José de Amaral e Silva

Fonte: Pereira, 2008 (Adaptado pela autora)

Apesar das mudanças, mantêm-se as características distintivas observadas na fase anterior, tais como a busca pela racionalização e a repetição de elementos simples, com predominância de uma composição horizontalizada no gabarito dos edifícios.

A partir da segunda metade dos anos 1970, registra-se a realização de obras de maior envergadura em termos de volume e escala dentro do Campus. Dentre essas construções destacam-se o Centro de Vivências, concluído em 1978 sob a autoria de Armando de Carvalho, o Bloco de Arquitetura do Centro de Tecnologia, também de 1978 e da autoria do mesmo arquiteto, e a Biblioteca Central, inaugurada no mesmo ano e projetada por José Galbinski. Destaca-se que esta última pode ser considerada a obra mais emblemática desse período, sobretudo devido à sua magnitude:

A biblioteca possui uma monumentalidade própria de um edifício que se preze a abrigar esta função, mas aqui ela dialoga com o porte da vegetação atlântica de seu entorno. [...] Além disso, os detalhes de sua ampla e alta colunata parecem remeter aos grandes e altos troncos das árvores que sustentam os galhos e as folhagens que

garantem a sombra para as áreas de circulação. Aqui é notória a utilização da estrutura e do detalhe construtivo como expressão plástica da obra arquitetônica. (Santos, 2013. p. 12)

A biblioteca foi concebida para integrar-se a um centro universitário, sendo estrategicamente posicionada em um ponto central dentro do campus, conferindo-lhe um caráter de monumentalidade como ponto de convergência para a comunidade da cidade universitária.

Imagem 22: Biblioteca Central da UFPB



Fonte:, Santos, 2023

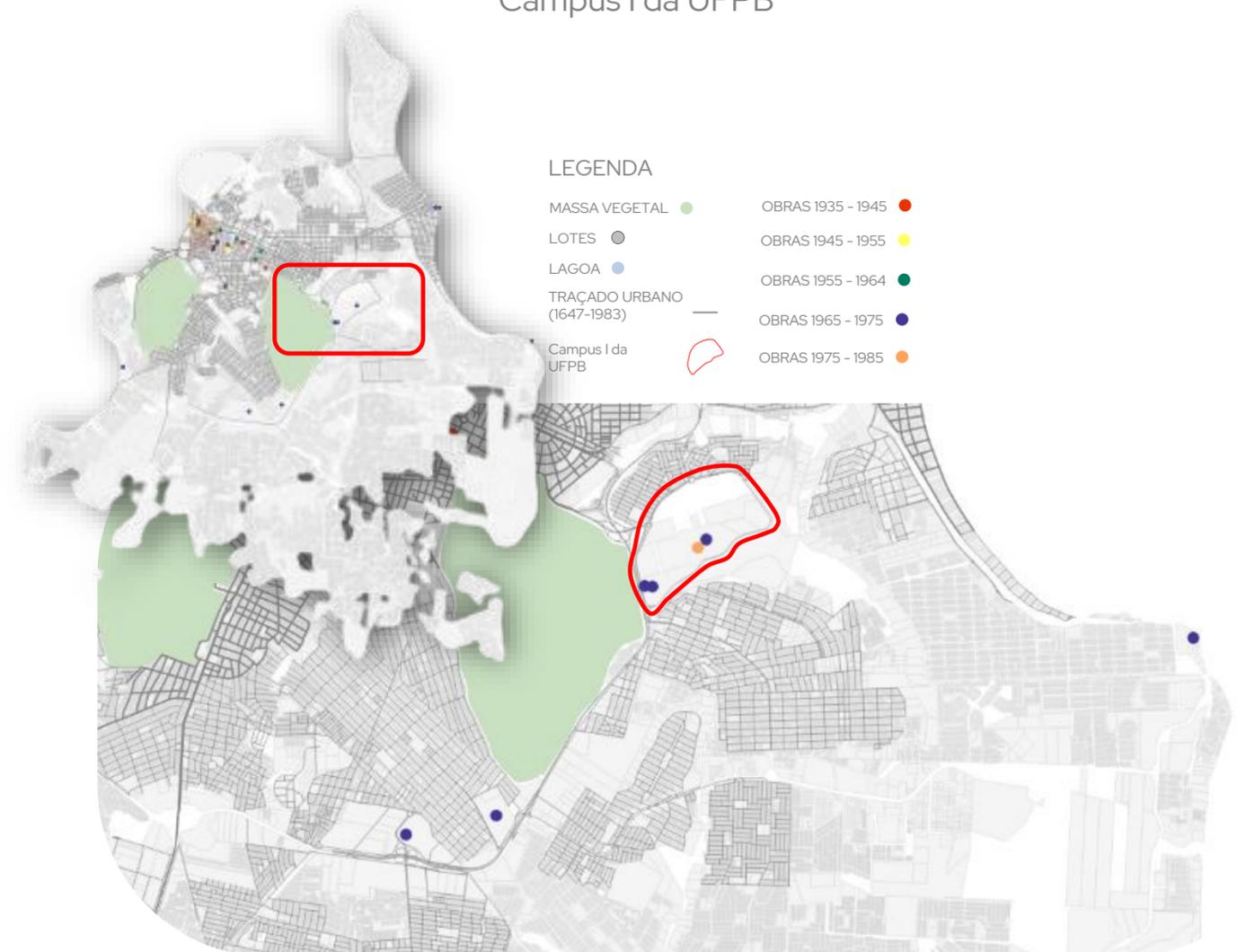
É importante ressaltar que, embora a maioria dos edifícios, com exceção da Biblioteca Central, não apresente características monumentais comparáveis às de outras obras espalhadas pelo país, que muitas vezes refletem o ideal do "milagre econômico", o papel desempenhado pelo Governo Militar em relação ao campus é marcado por uma abordagem modernizadora e autoritária do regime:

No que toca à modernização das instituições universitárias e de pesquisa, dificilmente se poderia negar que a ditadura trouxe impacto significativo, ao aumentar recursos e investimentos e ao legar uma infraestrutura que seria retomada anos depois. No entanto, a faceta modernizadora da ditadura possuía desequilíbrios agudos e deixou legado contraditório. No fim do ciclo militar, as universidades estavam em crise, às voltas com falta de recursos e salários corroídos pela inflação. O conhecimento produzido exercia limitado impacto sobre o sistema produtivo, e a instituição universitária era mais importante por seu papel na formação de técnicos, profissionais, burocratas e intelectuais ligados à academia. Ademais, o modelo implantado foi elitista e socialmente

injusto, como era o tom geral das políticas modernizadoras e desenvolvimentistas da ditadura. Os investimentos nas universidades favoreceram os grupos sociais e as regiões mais ricas do país, consolidando – e ampliando – as tradicionais desigualdades sociais e regionais. (Motta, 2014, p. 13)

Além disso, no contexto do crescimento urbano da cidade, conforme discutido por Pereira (2008), a nova expansão em direção à parte sudeste do município exigiu uma adaptação às novas características do tecido urbano. Nessa nova configuração, a cidade apresentava “vazios” urbanos que necessitavam de conexão, sendo atribuída ao modelo rodoviário a tarefa de preencher essas lacunas, resultando em uma crescente dependência do automóvel como meio de locomoção. Adicionalmente, essa expansão foi consolidada por meio da construção de conjuntos habitacionais nessa região da cidade, como exemplificado pelo conjunto Castelo Branco (1968), contribuindo para a ocupação, consolidação e expansão dessa área urbana.

Mapa 08: Mapa com enfoque na zona sudeste da cidade. Destaque para o Campus I da UFPB



Fonte: Autora, 2024

ESTRUTURAS DO PODER

03.5_CENTRAL DE ABASTECIMENTO

Durante o período da ditadura militar, as Centrais de Abastecimento (CEASAs) emergiram como uma resposta às demandas por organização e modernização do sistema de abastecimento alimentar em centros urbanos de grande porte, em consonância com o contexto de expansão urbana. Conforme destacado por Moraes (2015), influenciadas pelo modelo desenvolvimentista adotado pelo regime, as CEASAs foram concebidas como elementos integrantes de uma estratégia mais abrangente de modernização da agricultura e da distribuição de alimentos, configurando-se como centros de comercialização em grande escala voltados ao atacado de produtos agrícolas. Estas infraestruturas foram planejadas para oferecer condições adequadas de armazenamento, distribuição e comercialização de alimentos.

Ao longo do período, diversos estados brasileiros testemunharam a construção de CEASAs, frequentemente incentivadas por apoio financeiro e incentivos governamentais. Estas centrais desempenharam um papel central na organização e na logística do abastecimento de alimentos, facilitando a conexão

entre produtores rurais e comerciantes urbanos.

A ideia de criar centrais de abastecimento, ainda segundo Moraes (2015) remonta à década de 1950, porém só ganha força na década de 1970, em virtude do Plano Nacional de Desenvolvimento (1971), o qual representou um marco significativo na história econômica do Brasil, concebido como uma resposta às demandas por crescimento econômico e modernização do país. O Plano Nacional de Desenvolvimento delineou uma série de políticas e estratégias destinadas a impulsionar diversos setores da economia brasileira, com ênfase particular na industrialização, na infraestrutura e na exploração dos recursos naturais. Além disso, o plano buscou promover a integração regional e o desenvolvimento equilibrado entre as diferentes regiões do país. Desse modo, houve um significativo esforço do Governo Federal - em conjunto à esfera Estadual - em:

criar e interligar o conjunto de aparelhos de escoamento e produtos agrícolas. No segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, II PND, tornou-se mais nítida a atuação do Governo Federal, que trazia metas para os anos entre 1975 - 1979, quando observamos a atenção para com as

CEASAs, que passariam a receber investimentos para a construção de novas unidades e passar de 12 (doze) unidades para 22 (vinte e duas). (Moraes, 2015. p. 35)

Essa articulação estava organizada dentro do Sistema Nacional das Centrais de Abastecimento (SINAC), responsável pelas diversas CEASAs construídas no país, configurando uma extensa rede de distribuição de alimentos (Quadro 05):

Quadro 05: CEASAs existente no país até 1979

ANO	CEASA/CIDADE
1972	Brasília Fortaleza Recife* Rio de Janeiro São Gonçalo
1973	Salvador Aracaju Porto Alegre João Pessoa
1974	Belo Horizonte
1975	Manaus Campinas Maringá Belém Goiânia Maceió

ANO	CEASA/CIDADE
1976	Curitiba Campina Grande Natal Teresina
1977	Vitória Mossoró São Luís
1978	Foz do Iguaçu Florianópolis Anápolis Uberlândia Novo Hamburgo
1979	Juíz de Fora Campos Campo Grande

Fonte: Moraes, 2015 (Adaptado pela autora)

A CEASA de João Pessoa, cuja construção foi empreendida pela HIDROSERVICE - destacada por Campos (2012) como a maior empresa de engenharia do período - foi estrategicamente localizada às margens da BR-101. Naquela época, a rodovia representava praticamente o limite da área urbanizada da cidade, exercendo uma influência significativa sobre a região circundante. A implantação desse empreendimento ocorreu em um momento de intensificação do processo de urbanização e crescimento populacional na região, exigindo uma infraestrutura adequada para

suprir as demandas crescentes de abastecimento não só da cidade, mas também dos municípios vizinhos.

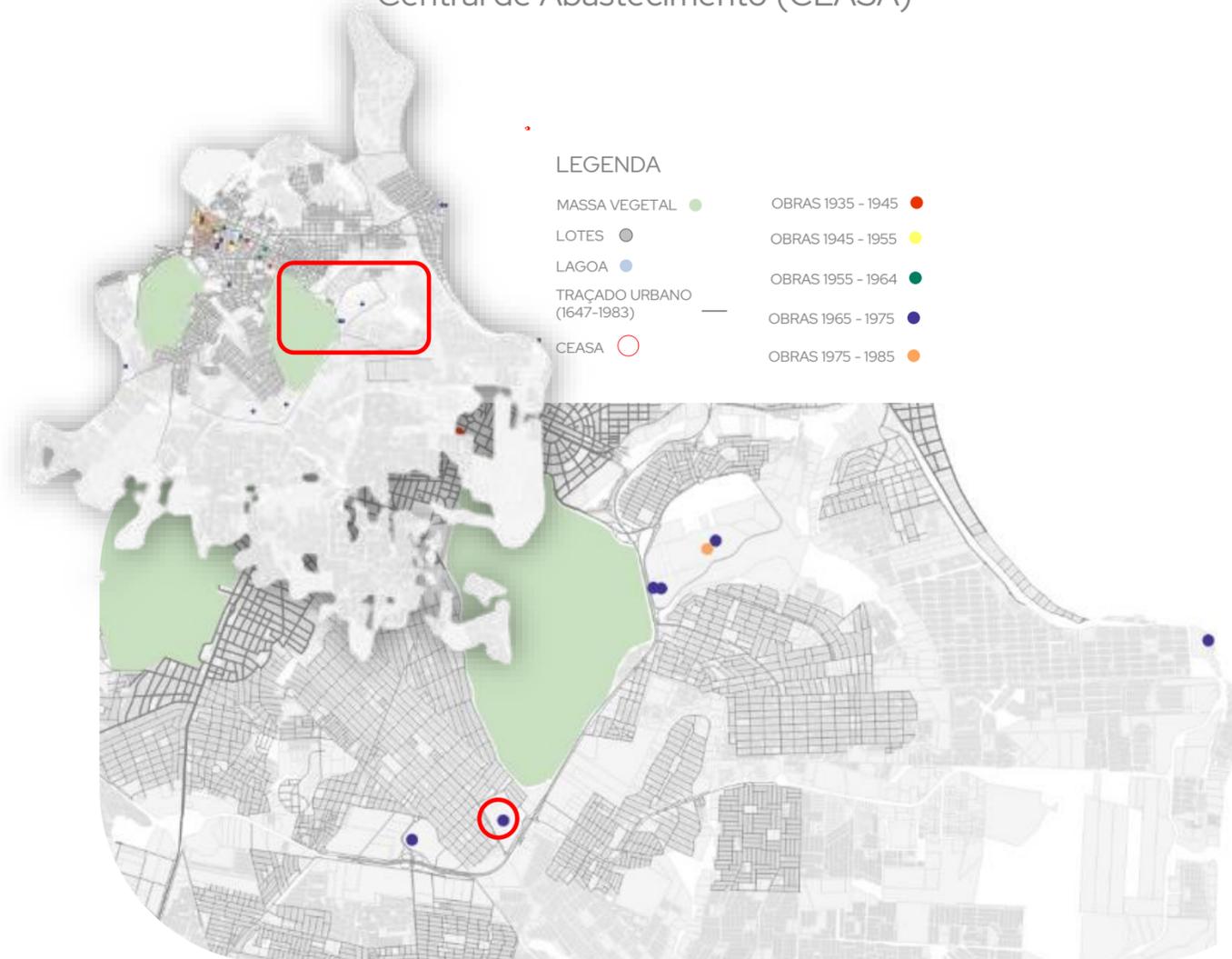
Mas, para além dessa motivação, há que levar em consideração que, a outrora distribuição de alimentos feita da parte central da cidade, que ficava a cargo do Mercado Central (1943 - Antônio Bezerra Baltar), segundo Pereira (2008), passa a ser descentralizado quando:

[...] foram construídos mercado públicos em Cruz das Armas (1963), na Torre (1963), na Cidade dos Funcionários (1972), no Bairro dos Estados (Tertuliano Dionísio, 1972), no Castelo Branco (1972), em Jaguaribe (Mário di Lascio, 1974), além da CEASA (Hidroservice - 1973). Essa inaugurada em 1974, localizou distante do centro, no bairro do Cristo Redentor, a distribuição de produtos [...].” (Pereira, 2008. p. 214)

Nesse contexto, é possível constatar que, assim como as Centrais de Abastecimento (CEASAs) e os mercados públicos, que desempenham um papel crucial no abastecimento e distribuição de alimentos, anteriormente concentrados na área central da

cidade, o movimento de descentralização de certas atividades em relação àquele local deu origem a novos pólos de centralidade.

Mapa 09: Mapa com enfoque na zona sudeste da cidade. Destaque para a Central de Abastecimento (CEASA)



Fonte: Autora, 2024

ESTRUTURAS DO PODER

03.6_CONSOLIDANDO A EXPANSÃO

Durante o período da ditadura militar no Brasil, percebe-se também uma intensificação de investimentos direcionados à edificação de estádios de futebol em diversas regiões do país, conforme destacado por Malaia (2023). Esta iniciativa foi concebida como parte de uma estratégia mais abrangente adotada pelo regime, visando a projeção da imagem nacional e a consolidação do poder por meio do esporte, com particular ênfase no futebol, o qual detinha uma posição central na cultura e identidade brasileiras.

Conforme argumenta Calado (2015), os estádios não apenas foram concebidos como espaços destinados à prática esportiva, mas também como emblemas de modernidade e progresso, refletindo a visão do governo militar de um Brasil em um processo contínuo de desenvolvimento. Nesse sentido, a construção dessas estruturas pode ser interpretada como parte das estratégias adotadas para legitimar o regime cívico-militar, buscando respaldo no apoio popular.

A interseção entre a política e as obras evidencia-se inclusive pelas denominações atribuídas a estes equipamentos:

Doze deles [os estádios] tinham outra característica em comum: a homenagem, em seus nomes, a governadores da Arena. Em dez casos, o nome era o do próprio governador que realizou a inauguração. Nove desses estádios tiveram suas obras iniciadas durante o governo do presidente Médici (1969-1974), que, como apontado por Guterman (2004) e Cordeiro (2014a e 2015) era conhecido como “presidente-torcedor”. Outra característica observada foi a aceleração das obras e a inauguração precoce dos equipamentos esportivos, para que os governadores pudessem realizar a cerimônia de inauguração dentro da vigência de seu mandato. (Malalaia, 2020. p. 4)

O Estádio Ernani Sátiro (1975), de João Pessoa, atualmente denominado Estádio José Américo de Almeida Filho, expressa o empenho do poder público na produção do espaço público, configurando-se como uma poderosa ferramenta simbólica para o governo.

A escolha de sua localização próxima à BR-230, conforme observado por Araújo (2014), foi motivada pela facilidade de acesso e pela intenção de minimizar possíveis transtornos durante

os dias de eventos esportivos, ao mesmo tempo em que estava distante do tecido urbano já consolidado. É relevante destacar que, durante o período de sua construção, o estádio figurava entre os dez maiores do país, comportando até 45 mil espectadores (ARAÚJO, 2014).

Imagem 23: Vista aérea da construção do Estádio Ministro José Américo de Almeida, 1971



Fonte:, Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer da Paraíba, 2017

Imagem 24: Vista aérea do Estádio Ministro José Américo de Almeida, S/D



Fonte: Araújo, 2014

Ademais, é importante salientar que, por integrar uma iniciativa federal que disseminou esse tipo de infraestrutura por todo o país, o estádio possui uma configuração bastante comum para a época, seguindo um modelo que se caracteriza por uma forma elíptica principal e uma estrutura fechada, com um eixo de

simetria que reflete a planta (CERETO, 2003).

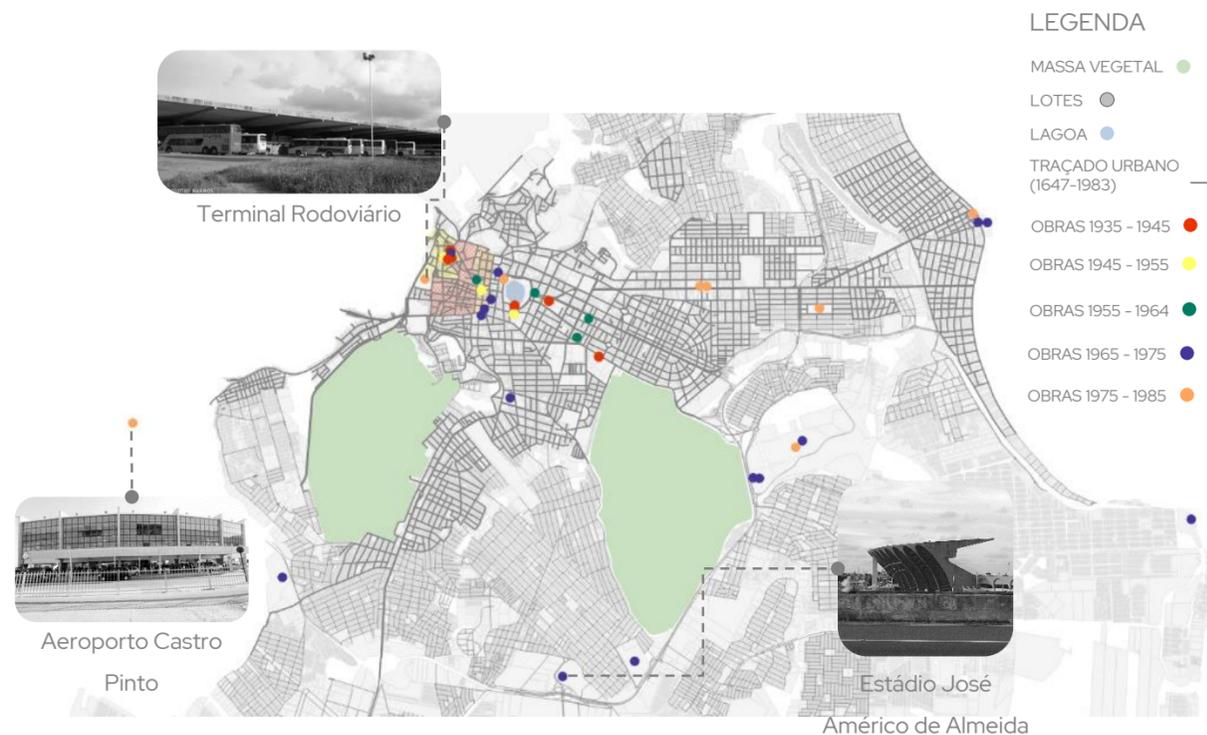
Quanto à materialidade e grandiosidade do estádio de João Pessoa, características típicas do período do milagre econômico, é possível afirmar que

[...] construtivamente, o estádio se caracterizou, ao mesmo tempo, pela suntuosidade da estrutura utilizada na cobertura em balanço do setor das cadeiras, e pela simplicidade formal e espacial do restante da elipse baseada em conceitos de racionalidade e modulação. Com grande sensibilidade estrutural, o arquiteto projetou uma estrutura protendida em balanço que definiu o caráter formal do estádio. Dezoito pórticos semelhantes, em formato de arcos, marcaram a entrada ao edifício. Também definiu a expressividade da obra o predomínio do uso do concreto bruto e aparente, o qual foi utilizado tanto na macroestrutura quanto nos detalhes construtivos e acabamentos: arquibancadas, escadas, guarda-corpos, panos de quebra-sóis, bancadas, etc. Material, por sinal, utilizado comumente nesse período nas grandes obras patrocinadas pelo governo militar. (ARAÚJO, 2014, p. 187)

Em virtude do crescimento urbano e dos problemas

decorrentes da dependência do transporte automotivo, foram implementadas medidas visando mitigar tais impactos. Entre estas ações, destacam-se a instauração de um anel viário que conectaria o núcleo central da cidade aos bairros periféricos emergentes, acompanhada pela abertura e pavimentação de novas vias, conforme abordado por Lavieri (1999).

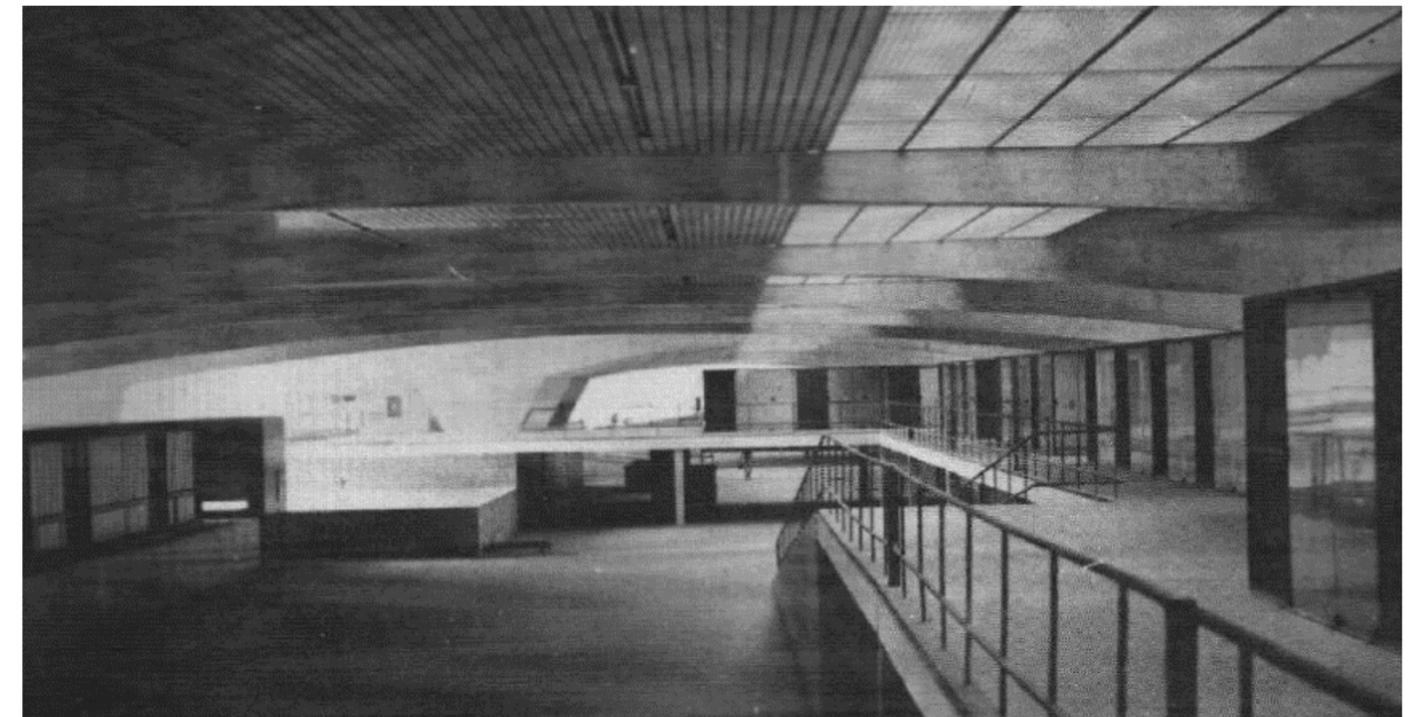
Mapa 10: Mapa com a localização do Terminal Rodoviário e do Estádio José Américo de Almeida



Fonte: Autora, 2024

Adicionalmente, uma medida relevante foi a realocação do Terminal Rodoviário de João Pessoa, anteriormente inadequado para lidar com o aumento do fluxo de viagens na cidade durante a década de 1970 (ARAÚJO, 2014). Dessa forma, uma nova localização foi selecionada, próxima à Estação Ferroviária preexistente, com o intuito de estabelecer uma intermodalidade eficaz, em consonância com exemplos de sistemas de transporte integrados, a exemplo do modelo adotado em Curitiba.

Imagem 25: Vista interna do Terminal Rodoviário antes da sua inauguração



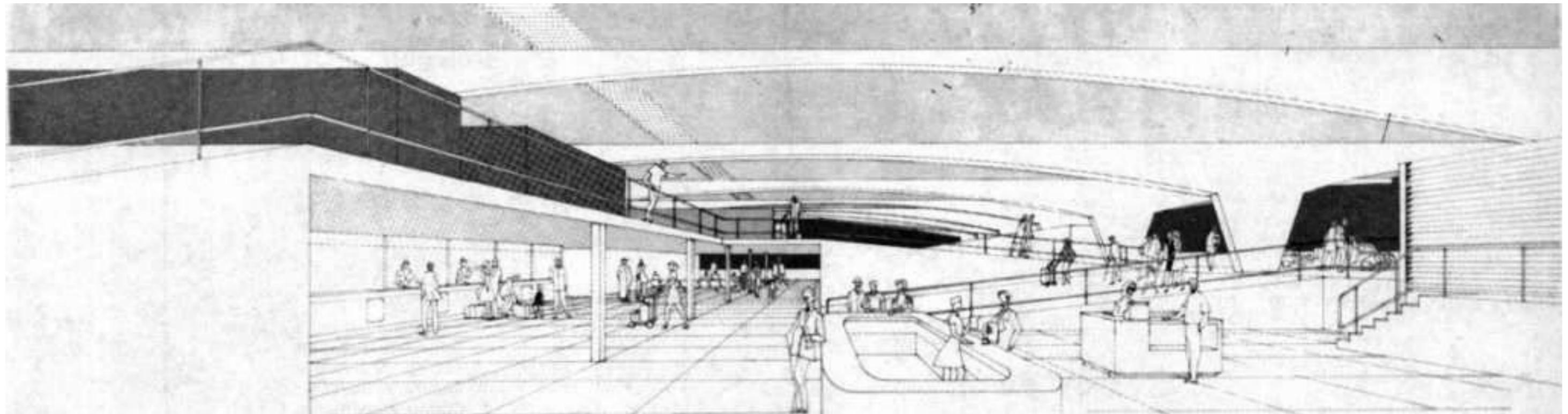
Fonte:, Revista Projeto n°35/1981

A execução dessa obra, que contou com incentivos fiscais tanto do Governo do Estado da Paraíba quanto do Governo Federal, ocorreu mediante a realização de um concurso, no qual os arquitetos Glauco Campello e José Luiz Pinho emergiram como vencedores do projeto (1978 - 1982), sendo este amplamente divulgado em periódicos especializados nacionais.

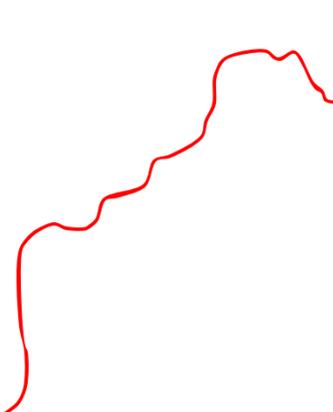
Destaca-se a peculiaridade do projeto estrutural, garantindo um vão livre superior a 20 metros, cujas

características construtivas de sua cobertura evidenciaram os caminhos dos esforços estruturais, mas principalmente a intenção de articulação e continuidade de toda esplanada, em cujo interior foi disposta uma clarabóia que percorreu todo sentido longitudinal para iluminação

Imagem 26: Perspectiva do Terminal Rodoviário antes da sua inauguração



Fonte:, Revista Projeto nº35/1981



natural dos espaços. Em sua largura, os pórticos com modulação de 25m de vãos, possibilitaram uma planta livre, onde foram distribuídos, linearmente, os diversos setores, em três níveis alternados e interligados apenas por rampas. (ARAÚJO, 2014, p. 183)

Durante o período em análise, diversas intervenções urbanas foram realizadas na cidade de João Pessoa, na Paraíba, as quais resultaram em significativas transformações na paisagem urbana e na infraestrutura local. Entre estas intervenções, destacam-se o Aeroporto Castro Pinto e o Espaço Cultural José Lins do Rego, projetos emblemáticos concebidos pelo arquiteto Sérgio Bernardes, os quais introduziram inovações significativas na utilização de estruturas metálicas na região, rompendo com a predominância do concreto enquanto material construtivo preponderante. Este fenômeno de transição material é discutido por Zein e Bastos (2010), os quais observam uma mudança gradual no uso de materiais de construção, evidenciada pela emergência da estrutura metálica como uma alternativa viável e atrativa.

Segundo Lima e Vasconcelos (2010), o Aeroporto Castro

Pinto e o Espaço Cultural José Lins do Rego representam marcos significativos no panorama arquitetônico da Paraíba, não apenas pela inovação estrutural que incorporam, mas também pelo seu impacto na escala urbana de João Pessoa. Ambos os projetos contribuíram para consolidar a expansão urbana da cidade em direção às áreas periféricas, reconfigurando sua dinâmica espacial e inserindo-a em um novo circuito de desenvolvimento.

É digno de nota que o Aeroporto Castro Pinto, encomendado pelo Governo do Estado da Paraíba durante a gestão de Tarcísio de Miranda Burity, teve como objetivo primordial substituir o antigo terminal construído em 1957 (ARAÚJO, 2014). Localizado dentro dos limites da região metropolitana de João Pessoa e acessível pela BR - 230, este empreendimento não apenas se destaca pelo seu porte e localização estratégica, mas também por sua integração aos diversos modais de transporte da cidade, contribuindo assim para a consolidação da capital paraibana como um importante centro regional.

Essas intervenções urbanas, portanto, não só marcaram uma



mudança significativa na materialidade das construções na região, mas também influenciaram profundamente a dinâmica socioespacial de João Pessoa, conferindo-lhe uma nova escala urbana e consolidando sua expansão em direção às áreas periféricas.

REFLEXÕES SOBRE A TRAMA

Além das temáticas abordadas nos últimos dois capítulos, é relevante ressaltar o processo preliminar de catalogação e mapeamento realizado. Essa etapa consistiu na sistematização de uma bibliografia preexistente, visando contribuir para a historiografia da arquitetura moderna e do contexto da expansão urbana em João Pessoa. O objetivo primordial desses registros é fornecer uma base de dados georreferenciados, os quais incluem informações sobre o traçado urbano da cidade desde 1647 até 1983. É importante salientar que, com base nos dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de João Pessoa, há a possibilidade de expansão deste mapeamento até o ano de 2021. Esses registros, portanto, constituem uma valiosa fonte de pesquisa para estudos futuros, podendo ser utilizados como referência em investigações posteriores sobre o tema.

Do ponto de vista da arquitetura, tem-se que essa desempenhou um papel crucial como instrumento de poder e manutenção da imagem do Estado na construção das cidades do Brasil durante o período da ditadura militar. Em João Pessoa, não foi diferente, destacando-se o caso da construção do Estádio



José Américo de Almeida. Esta edificação não apenas serviu como um espaço para a prática esportiva, mas também foi concebida como um símbolo do progresso e modernidade, refletindo a visão do governo militar de um Brasil em desenvolvimento, particularmente durante o período do chamado "milagre econômico". Através do estádio, o regime buscava promover uma imagem positiva do estado, demonstrando sua capacidade de realizar grandes projetos.

Além disso, as obras de construção de edifícios administrativos, estradas e conjuntos habitacionais desempenharam um papel significativo na ordenação do crescimento urbano de João Pessoa. Estas intervenções foram planejadas de forma a direcionar o desenvolvimento da cidade para determinadas regiões, criando novos centros de atividades econômicas e concentrando a expansão populacional em áreas específicas. No entanto, é importante observar que essa ordenação do crescimento urbano também resultou em uma divisão socioespacial na cidade. Cada zona ou área urbana passou a ser associada a uma determinada camada da população, refletindo as desigualdades sociais

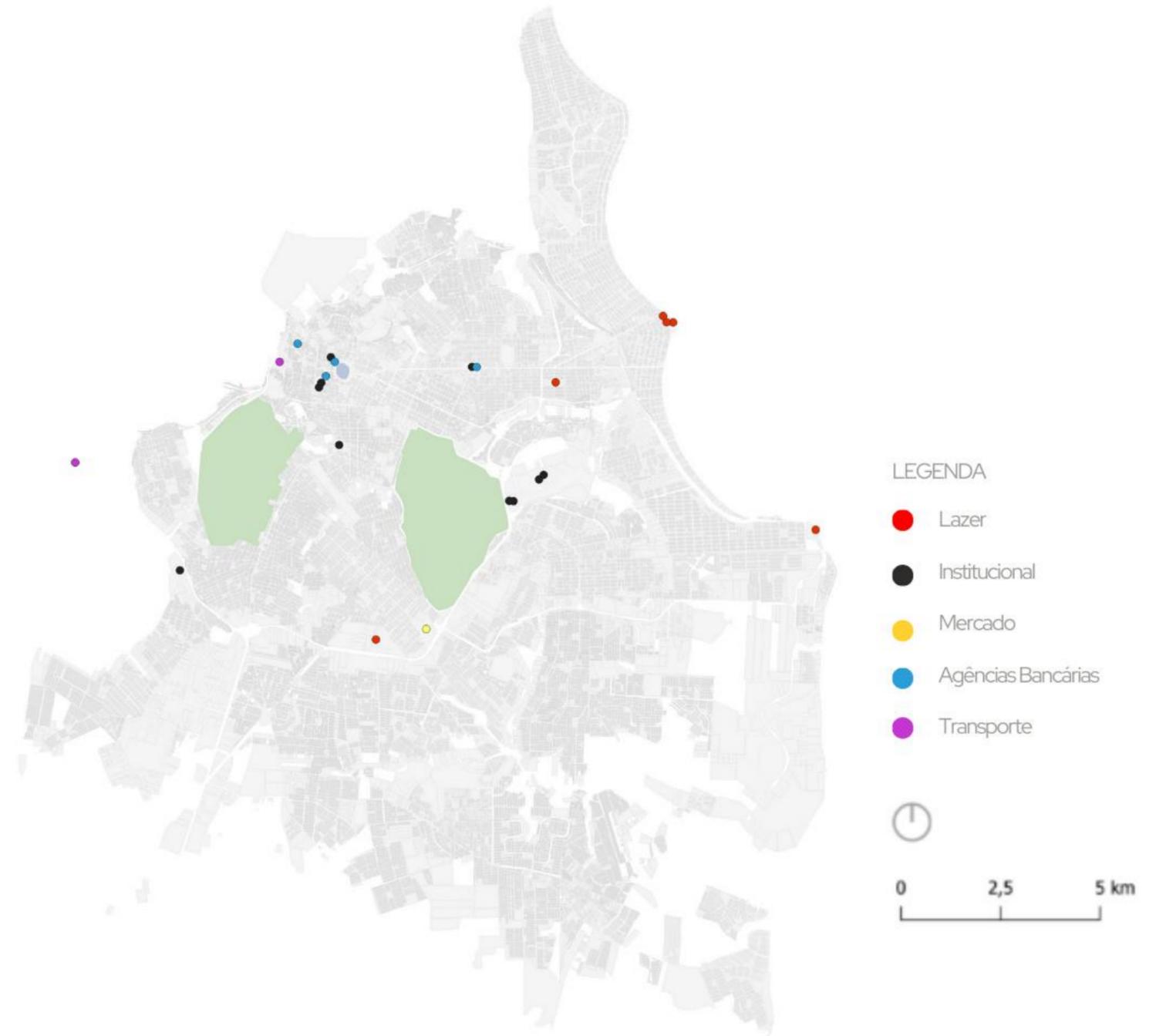
existentes, além de que cada área passou a ser associada a algum tipo de serviço. À exemplo, tem-se que a zona litorânea da cidade, sobretudo compreendida entre os bairros de Manaíra e Cabo Branco, a qual tem um perfil voltado ao turismo, servindo de vitrine para cidade (Mapa 11).

As obras de infraestrutura, muitas das quais localizadas nos limites da cidade e próximas às principais rodovias, exerciam uma influência não apenas sobre João Pessoa, mas também sobre os municípios vizinhos, contribuindo para o senso de integração regional promovido pelo Estado. Importante destacar que tais obras foram, em sua maioria, financiadas pelo Governo Federal, mesmo que por meio de repasses para o Governo Estadual. Esse tipo de financiamento evidencia a lógica de conexão entre o Governo do Estado e o Brasil, presente durante a ditadura militar, onde o governo central exercia uma forte influência sobre as políticas de desenvolvimento urbano e regional.

Apesar de nem todas as obras realizadas durante este período serem monumentais, elas carregavam consigo a ideia de interligar o país e promover o desenvolvimento nacional. Através de

projetos de infraestrutura, como a construção de estradas e a expansão da rede habitacional, o governo militar buscava integrar diferentes regiões do país e promover o crescimento econômico e social de forma equitativa. Embora tais iniciativas fossem frequentemente utilizadas como instrumentos de controle político, elas também tiveram um impacto significativo na formação e no desenvolvimento das cidades brasileiras, incluindo João Pessoa.

Mapa 11: Mapa com a distribuição das tipologias



Fonte: Autora, 2024

REFERÊNCIAS

AFONSO, Filipe Valentim. *As Casas de Mário di Lascio: Projeto, Tempo e Lugar*. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

ALONSO, Patrícia; COUTINHO, Marco; VIDAL, Wynna. *Expansão no Campus da UFPB em João Pessoa: entre o diálogo e a alienação*. In: TINEM, Nelci (org.); AMORIM, Luiz Manuel do Eirado (org.); *Morte e vida severinas. Das ressurreições e conservações (im)possíveis do patrimônio moderno no Norte e Nordeste do Brasil*. Editora Universitária PPGAU/ UFPB, João Pessoa; 1ª edição, 2012.

ALMEIDA, D. W. G.; BRAMBILLA, A.; VANZELLA, E.; *A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA HOTELARIA NA CIDADE DE JOÃO PESSOA: uma revisão bibliográfica*. Revista Mangaio, João Pessoa, v. 1, n. 1, p. 36–44, jan./jun. 2016.

ARAÚJO, Darlene Karla. *O impacto da nova arquitetura pública na paisagem da capital paraibana: 1900 – 1950*. 2008. 140 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008.

A rua e a cidade: múltiplos olhares/ organizadoras Doralice Sátyro Maia, Maria Berthilde Moura Filha, Paula Dieb Martins. João Pessoa : Editora UFPB, 2020.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964–1985*. 2012. 539f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense. Departamento de História, 2012.

CARVALHO, P. C. P. *Amor (não) se explica : torcida, topofilia e estádio de futebol*. FuLiA/UFMG , Belo Horizonte/MG, Brasil, v. 5, n. 2, p. 52–78, 2021. DOI: 10.35699/2526–4494.2020.22131. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/fulia/article/view/22131>. Acesso em: 19 abr. 2024.

CHAVES, Carolina. *Verticalização em João Pessoa: novo ciclo de modernização (1950–1970)*. in: TINEM, Nelci; COTRIM, Marcio. *Na Urdidura da Modernidade: Arquitetura Moderna na Paraíba*. João Pessoa: Editora Universitária PPGAU/UFPB, 2014. 340 P. IL

CORREA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo, Ática, 1995.

REFERÊNCIAS

COUTINHO, Marco Antônio Farias. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa, João Pessoa-PB.** 2004. 209 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

Fridman, F. (2013). **Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras.** Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais, 15(2), 213. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2013v15n2p213>

GALVÃO, Carolina Marques Chaves. **Casa (moderna) brasileira: difusão da arquitetura moderna em João Pessoa 1950-60's.** 2012. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012. doi:10.11606/D.18.2012.tde-20062012-161801. Acesso em: 2024-02-20.

GORELIK, André. **Das Vanguardas a Brasília: Cultura Urbana e Arquitetura na América Latina.** Belo Horizonte, Minas Gerais. Editora UFMG. 2005.

LAVIERI, J. R. & Lavieri, M. B. F. **Evolução da Estrutura Urbana recente de João Pessoa / 1960-1986.** Textos UFPB/NDIHR. No. 29, Jul. 1992.

Evolução urbana de João Pessoa – pós 60. In: GONÇALVES, R. C.; LAVIERI, M. B. F.; LAVIERI, J. R.; RABAY, G. (Org.) **A questão urbana na Paraíba.** João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1999, p. 39-66.

LEANDRO, Aldo Gomes. **A Orla Marítima de João Pessoa: Da Apropriação Urbana à (Re)Apropriação.** Artigo. Recife. Observatório Regional de Geografia Acesso em: 05 de abril de 2024.

MORAES, Mário. **CEASA : a organização do abastecimento de alimentos e a desigualdade em Uberlândia - MG (1978-2009).** 2015. 204 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. DOI <https://doi.org/10.14393/ufu.di.2015.514>

MAIA, Doralice Sátyro; **A cidade em transformação: Primeiros sintomas da modernidade urbana no século XIX.** In: MOURA FILHA, Maria Berthilde; COTRIM, Márcio; CAVALCANTI FILHO, Ivan. **Entre o rio e o mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa.** João Pessoa: Editora da UFPB, 2016. P. 14-89.

MARTINS, Paula Dieb. **Paisagem em movimento: as transformações da Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.

REFERÊNCIAS

MELO, Marieta Dantas Tavares de. **Acácio Gil Borsoi: arquitetura residencial paraibana**. 2013. 217 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. **A ditadura nas universidades: repressão, modernização e acomodação**. *Ciência. Culto.*, São Paulo, v. 4, pág. 21-26, dezembro de 2014. Disponível em <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252014000400010&lng=en&nrm=iso>. acesso em 23 de abril de 2024. <http://dx.doi.org/10.21800/S0009-67252014000400010>.

OKUMURA, Stella Harumi. **Política de transportes terrestres no Brasil no período 1964-1974: para além da concorrência entre modais**. 49º Encontro Nacional de Economia, [s. l.], 2021. Disponível em: https://www.anpec.org.br/encontro/2021/submissao/files_/i3-ff7b1b2a317e738b282e2a6c26a5f90a.pdf. Acesso em: 20 fev. 2024.

PEREIRA, Fúlvio Teixeira de Barros. **Difusão da arquitetura moderna na cidade de João Pessoa (1956-1974)**. 276 p. Dissertação de mestrado. São Carlos. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. **1964-85 Arquitetura brasileira em transe**. *Arquitextos* (São Paulo), v. 167, p. 1-15, 2014.

SANTOS, Erika Diniz Araújo dos. **Recepção e dispersão da arquitetura moderna em João Pessoa (1970-1985)**. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

SANTOS, João Manuel Casquinha Malaia; FORTES, Rafael. **'Brasil-grande, estádios gigantesco': toponímia dos estádios públicos da ditadura civil-militar brasileira e os discursos de reconciliação, 1964-1985**. *Tempo*, Niterói, v. 27, n. 1, p. 166-183, 2021.

SALES, Andréa Leandra Porto. **O centro principal de João Pessoa: espacialidade, historicidade e centralidades**. 2009. 147 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

REFERÊNCIAS

SILVA , Caroline Santos da Silva. *Centenário da Abertura da Avenida Epitácio Pessoa: Expansão Urbanas e Transformações na Paisagem*. TFG. Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2020.

SILVEIRA , José Augusto Ribeiro da. *Percursos e processos de evolução urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa*. 2004. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

SOUZA, Alberto; ARAÚJO, Darlene. *A arquitetura do poder público e a transformação da paisagem na capital paraibana, 1915-1940*. Artigo. *Arquitextos*. Vitruvius. Ano 11. Jan. 2011. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.128/3719> Acesso em: 08 de out. de 2023.

URDIDURA DA MODERNIDADE. *Arquitetura Moderna na Paraíba I* / organizadores Marcio Cotrim e Nelci Tinem. João Pessoa: Editora Universitária PPGAU/UFPB, 2014. 340 P. IL.

D.V.O.P.: arquitetura moderna, estado e modernização (Paraíba, década de 1930). Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

VIDAL, Wynna. *Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 e 1940*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Firmino Saldanha	Agência Bancária	Agência Banco do Brasil	Rua Gama e Melo	1939	Varadouro	Federal	3	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Roberval Guimarães	Agência Bancária	Banco do Povo	Rua Gama e Melo	1939	Varadouro	Federal	3	SANTOS, 2023
Acácio Gil Borsoi e Roberval Guimarães	Agência Bancária	Banco do Estado da Paraíba	Rua Maciel Pinheiro	1954	Varadouro	Estadual	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008; CHAVES, 2012
Álvaro Vital Brasil	Agência Bancária	Banco da Lavoura de Minas Gerais	Avenida General Osório	1963	Centro	Estadual (Minas Gerais)	6	MELO, 2008
Não identificado	Agência Bancária	Banco do Brasil	Praça 1817	1971	Centro	Federal	17	ARAÚJO, 2014
Gerhard Ernest Bormann, José Liberal de Castro e Reginaldo Rangel	Agência Bancária	Banco do Nordeste	Rua Gama e Melo	1969	Varadouro	Federal	4	SANTOS, 2023; ARAÚJO, 2014
Clodoaldo Gouveia	Educacional	(Instituto de Educação da Paraíba) Lyceu Paraibano	Avenida Getúlio Vargas	1939	Centro	Estadual	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Leonardo Stuckert Filho	Educacional	Escola de Engenharia da UFPB	Campus Universitário	1965	Cidade Universitária	Federal	1	SANTOS, 2023
Acácio Gil Borsói	Educacional	Biblioteca da UFPB (atual Reitoria da UFPB)	Campus Universitário	1968	Cidade Universitária	Federal	4	SANTOS, 2023

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
José Galbinski	Educacional	Biblioteca Central da UFPB	Cidade Universitária	1978	Castelo Branco	Federal	6	SANTOS, 2023
Serviços de Engenharia Emílio Baumgart	Esporte	Estádio Ministro José Américo de Almeida	Avenida Agrônomo Álvaro Ferreira	1972	Cristo Redentor	Federal	1	PEREIRA, 2008
Clodoaldo Gouveia	Hospitalar	Manicômio judiciário	Avenida Dom Pedro II	1943	Torre	Estadual	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Sérgio Bernardes	Hotelaria	Hotel Tambaú	Avenida Almirante Tamandaré	1968	Tambaú	Federal/Estadual	2	SANTOS, 2023
Clodoaldo Gouveia	Institucional	Secretaria da Fazenda e Finanças	Rua Gama e Melo	1935	Varadouro	Estadual	4	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Benedicto de Barros	Institucional	Edifício Sede do IPASE	Avenida Guedes Pereira	1949	Centro	Estadual	6	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Leonardo Stuckert Filho	Institucional	Reitoria da UFPB (Atual INSS)	Avenida Getúlio Vargas	1963	Centro	Federal	12	SANTOS, 2023
Leonardo Stuckert Filho	Institucional	Bloco de Administração do Centro de Tecnologia	Campus Universitário	1965	Cidade Universitária	Federal	1	SANTOS, 2023
Adauto Ferreira	Institucional	Gerência do INSS	Rua Barão do Abiaí	1969	Centro	Federal	13	SANTOS, 2023

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Tertuliano Dionísio	Institucional	Centro Administrativo do Governo do Estado	Avenida João da Mata	1973	Jaguaribe	Estadual	5	SANTOS, 2023
Mario Di Lascio	Institucional	Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba	Praça Venâncio Neiva	1973	Centro	Estadual	7	SANTOS, 2023
Leonardo Stuckert	Institucional	Sede do DER	Avenida Ministro José Américo de Almeida	1958	Centro	Estadual	4	SANTOS, 2023
Pedro Dieb	Institucional	Quartel do Corpo de Bombeiros da Paraíba	Rodovia BR-101	1968	Jardim Veneza	Estadual	2	TEIXEIRA (2008)
Tertuliano Dionísio	Institucional	Câmara Municipal de João Pessoa	Rua das Trincheiras	1974	Centro	Municipal	2	TEIXEIRA (2008)
Linhares da Fonseca e Mário Di Lascio	Lazer	Clube Astréa	Avenida Ministro Walfredo Leal	1956	Tambiá	Privado	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Acácio Gil Borsói	Lazer	Esporte Clube Cabo Branco	Rua Coronel Souza Lemos	1956	Miramar	Privado	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Não Identificado	Lazer	Sede da AABB	Avenida Dom Pedro II	1957	Centro	Federal	1	SANTOS, 2023
Acácio Gil Borsoi	Lazer	late Clube da Paraíba	Avenida Argemiro de Figueiredo	1966	Jardim Oceania	Privado	1	SANTOS, 2023

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Sérgio Bernardes	Lazer	Espaço Cultural José Lins do Rêgo	Avenida Abdias Gomes	1980	Tambauzinho	Estadual	2	SANTOS, 2023
Tertuliano Dionísio	Lazer	Mercado de Artesanato de Tambaú	Avenida Almirante Tamandaré	1973	Tambaú	Estadual/Federal	3	PEREIRA, 2008
Antônio Bezerra Baltar	Mercado	Mercado Público Central	Avenida Dom Pedro II	1948	Centro	Municipal	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
HIDROSERVICE ENGENHARIA	Mercado	CEASA	Rua Diógenes Chianca	1972	Água Fria	Federal/Estadual	2	PEREIRA, 2008
-	Misto	Edifício Nações Unidas	Avenida Padre Meira	1957	Centro	Privado	5	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Ulisses Bulamarqui	Misto	Edifício Presidente João Pessoa (18 andares)	Rua General Osório	1959	Centro	Estadual	18	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Construtora Unaldo Cruz	Misto	Edifício Borborema	Avenida Monsenhor Odilon Coutinho	1962	Cabo Branco	Privado	11	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Incorporadora Lynaldo Menezes	Misto	Edifício Régis	Ponto de Cem Réis	1964	Centro	Privado	18	SANTOS, 2023; CHAVES, 2008
Walter Vinagre	Misto	Edifício Viñas del Mar	Avenida Miguel Couto	1965	Centro	Privado	12	SANTOS, 2023

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mário Di Lascio	Misto	Edifício Paraná	Rua Padre Meira	1968	Centro	Privado	5	SANTOS, 2023
Alberto Carneiro Cunha	Misto	Edifício Manoel Pires	Parque Solon de Lucena	1973	Centro	Privado	15	SANTOS, 2023
Florismundo Marques Sobrinho	Religioso	Igreja do Colégio Lourdinás	Avenida Eptácio Pessoa	1972	Torre	Privado	1	TEIXEIRA, 2008
	Residencial Multifamiliar	Edifício Santa Rita	Avenida Getúlio Vargas	1968	Centro	Privado	10	TEIXEIRA, 2008
Construtora Romildo Marques	Residencial Multifamiliar	Edifício Caricé	Avenida Getúlio Vargas	1964	Centro	Privado	14	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Construtora Romildo Marques	Residencial Multifamiliar	Edifício João Marques de Almeida	Avenida Cabo Branco	1965	Cabo Branco	Privado	13	SANTOS, 2023
Walter Vinagre	Residencial Multifamiliar	Edifício Beira Mar	Avenida Cabo Branco	1967	Cabo Branco	Privado	10	SANTOS, 2023
Mário Di Lascio	Residencial Multifamiliar	Edifício São Marcos	Avenida Almirante Tamandaré	1968	Tambaú	Privado	11	SANTOS, 2023
Delfim Amorim	Residencial Multifamiliar	Edifícios Candeno e Nossa Senhora de Lourdes	Avenida João Machado	1969	Centro	Privado	4	SANTOS, 2023

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mario Di Lascio	Residencial Multifamiliar	Residencial Santo Antônio	Avenida Almirante Tamandaré	1960	Tambaú	Privado	3	SANTOS, 2023
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Pompeu Maroja Pedrosa	Rua Diogo Velho	1954	Centro	Privado	2	SANTOS, 2023; CHAVES, 2012
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Cassiano Ribeiro Coutinho	Avenida Eptácio Pessoa	1955	Torre	Privado	2	SANTOS, 2023; CHAVES, 2012
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Ivan Cavalcanti	Rua João Amorim	1957	Centro	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Joaquim Augusto da Silva	Avenida Eptácio Pessoa	1957	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008; CHAVES, 2012
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Lourenço e Ângela Freire	Avenida Getúlio Vargas	1958	Centro	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Austregésilo de Freitas	Avenida Cabo Branco	1958	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008; CHAVES, 2012

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Renato Ribeiro Coutinho	Avenida Eptácio Pessoa	1958	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008; CHAVES, 2012
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência João Cavalcanti	Rua Francisca Moura	1960	Centro	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Pinheiro	Avenida Cabo Branco	1960	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Diocélio Nascimento	Avenida Eptácio Pessoa	1962	Torre	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Mário Di Lásio	Rua Odon Bezerra	1962	Tambiá	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Adrião e Creuza Pires	Avenida Eptácio Pessoa	1963	Miramar	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Bronzeado Sobrinho	Avenida Eptácio Pessoa	1963	Torre	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência João Soares de Carvalho	Avenida Eptácio Pessoa	1965	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	SITUAÇÃO	GABARITO	FONTE
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Pedro Gondim	Avenida João Maurício	1965	Manaíra	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Otacílio Campos	Avenida Epitácio Pessoa	1966	Tambauzinho	Privado	1	SANTOS, 2023, CHAVES, 2012
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Mário Grissi Faracco	Avenida João Maurício	1967	Manaíra	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Acácio Gil Borsoi	Residencial Unifamiliar	Residência Antônio de Pádua	Rua Giacomo Porto	1969	Miramar	Privado	2	SANTOS, 2023; MELO, 2013
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Claudio de Paiva Leite	Rua Deputado Odon Bezerra	1972	Roger	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Pedro Alves de Carvalho	Rua Doutor Frutuoso Dantas	1972	Cabo Branco	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Francisco Antônio Cavalcante	Rua Álvaro de Carvalho	1973	Tambauzinho	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Joana Guerra Galvão	Rua Padre Ayres	1973	Miramar	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Américo	Avenida Minas Gerais	1973	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Farias Neves	Avenida Eptácio Pessoa	1973	Miramar	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Edivaldo Pinheiro	Rua Presidente Kennedy	1974	Tambauzinho	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Gilson Guedes	Avenida Cabo Branco	1974	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência João Bosco	Avenida Goiás	1974	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Clóvis Bezerra Cavalcante	Avenida Rio Grande do Sul	1975	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Expedito Arruda	Residencial Unifamiliar	Residência Haroldo Lucena	Avenida Argemiro de Figueiredo	1979	Bessa	Privado	2	SANTOS, 2023
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Onildo Cavalcanti	Avenida Clemente Rosas	1979	Torre	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Marco Aurélio Duarte	Rua José Florentino Júnior	1979	Tambauzinho	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Manoel Fernandes Sobrinho	Avenida Goiás	1979	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Luiz Gonzaga	Rua Maria Cândida Sena	1979	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Carlos da Silva	Rua Evaldo Wanderley	1979	Tambauzinho	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Amaro Muniz de Castro e Armando Ferreira	Residencial Unifamiliar	Residência Edísio Souto	Rua Osírs de Belli	1978	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Gustavo Fernandes	Avenida Pará	1978	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Everaldo Ferreira Júnior	Rua Deputado Geraldo Mariz	1978	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Múcio Souto	Avenida Cabo Branco	1978	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Wilson Marinho	Rua Eutiquiano Barreto	1977	Manaira	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Rejane Vieira	Rua das Acácias	1977	Miramar	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Maria Eulina Vieira	Rua das Acácias	1977	Miramar	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Laureano Casado	Avenida Ruy Carneiro	1977	Miramar	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência José Francisco da Nóbrega	Avenida Cabo Branco	1977	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Flávio Satiro	Rua Lucinéia Cabral Batista	1977	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Brauner Amorim Arruda	Avenida Juarez Távora	1977	Torre	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mário Di Lásccio	Residencial Unifamiliar	Residência Antônio Cristóvão de Araújo	Avenida Minas Gerais	1977	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

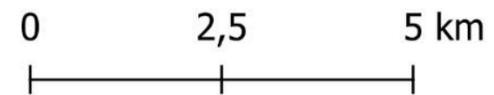
ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Sérgio Vasconcelos	Avenida Presidente Afonso Pena	1976	Bessa	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Pedro Madeira de Melo	Avenida Cabo Branco	1976	Cabo Branco	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência João Bezerra	Avenida Minas Gerais	1976	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Ivan Rodrigues de Carvalho	Avenida João Maurício	1976	Manaíra	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Diógenes Santos Júnior	Avenida Rio Grande do Sul	1976	Estados	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Augusto Rodrigues da Silva	Rua Doutor Frutuoso Dantas	1976	Cabo Branco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Pedro Alves Carvalho	Avenida Santa Catarina	1975	Estados	Privado	1	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019
Mario Di Lascio	Residencial Unifamiliar	Residência Francisco Xavier Sobrinho	Avenida Antônio Lira	1975	Cabo Brnco	Privado	2	SANTOS, 2023; AFONSO, 2019

ARQUITETO	TIPO	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO	BAIRRO	ESFERA	GABARITO	FONTE
João Correa Lima	Restaurante	Cassino da Lagoa	Parque Sólon de Lucena	1939	Centro	Estadual	1	SANTOS, 2023; PEREIRA, 2008
Glauco Campelo	Transporte	Terminal Rodoviário de João Pessoa	Rua Francisco Londres	1980	Varadouro	Estadual/Federal	2	SANTOS, 2023
Sérgio Bernardes	Transporte	Aeroporto Castro Pinto	Bayeux	1980	Bayeux	Estadual/Federal	3	ARAÚJO, 2014
Régis Cavalcanti	Lazer	Centro Turístico de Tambaú	Avenida Almirante Tamandaré	1980	Tambaú	Estadual	2	ARAÚJO, 2014
Antônio Carlos de Almeida e Sylvania Maria Andrade	Institucional	Ministério da Fazenda	Avenida Epitácio Pessoa	1983	Estados	Federal	3	ARAÚJO, 2014
Maria Grasiela de A. Dantas	Agência Bancária	Caixa Economica Federal	Avenida Miguel Couto	1985	Centro	Federal	4	ARAÚJO, 2014



LEGENDA

- MASSA VEGETAL ●
- LOTES ●
- LAGOA ●
- TRAÇADO URBANO (1647-1983) —
- OBRAS PÚBLICAS ●
- OBRAS PRIVADAS ●

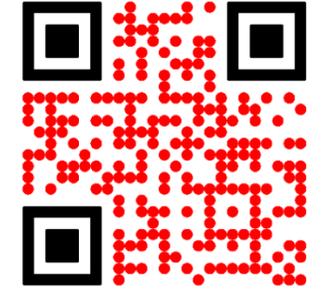


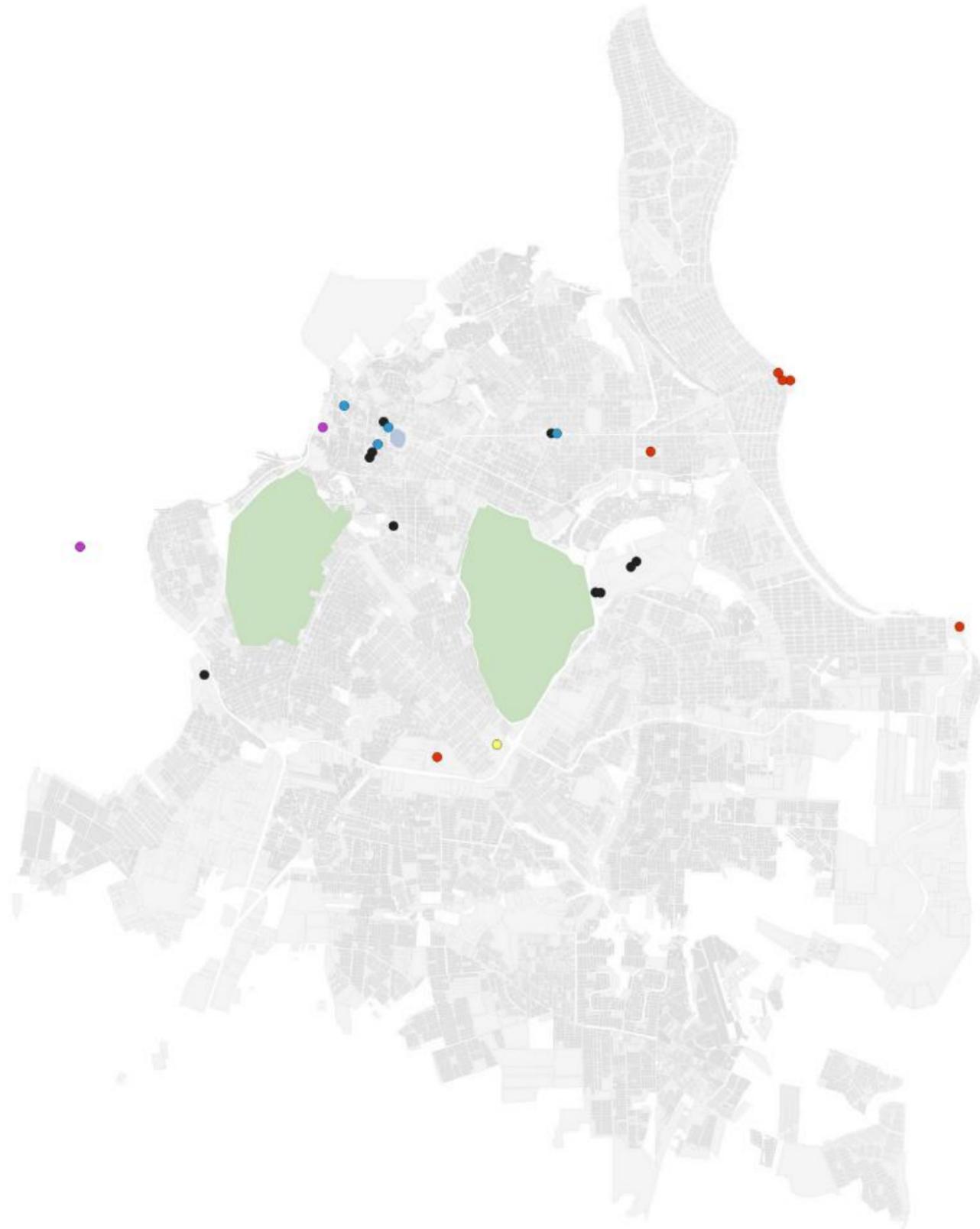
Mapa 02: Disposição das obras

Público x Privado

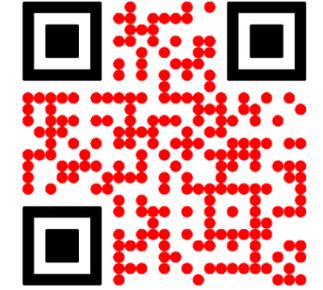
Fonte: Autora, 2024

ACESSE OS MAPAS
ANIMADOS



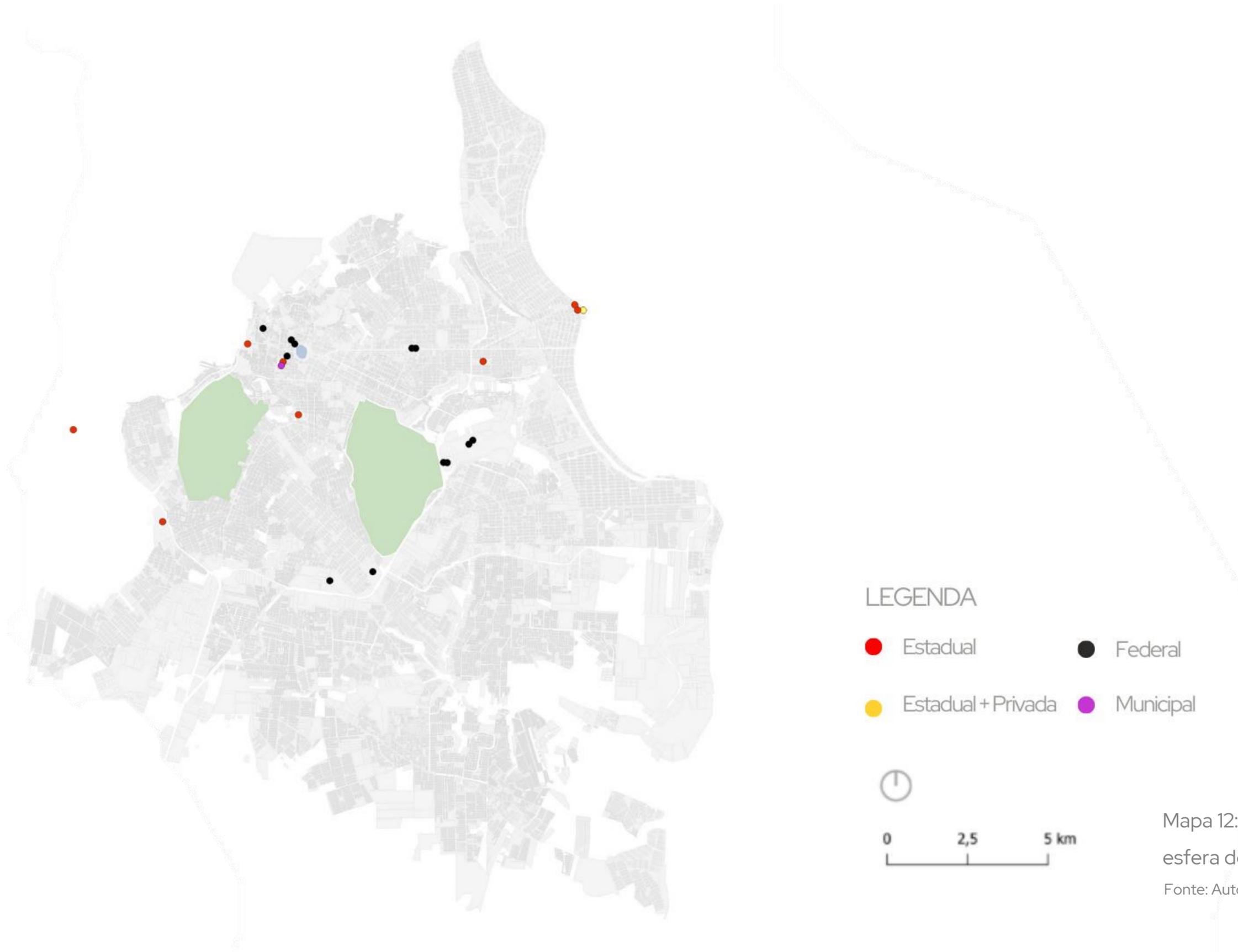


ACESSE OS MAPAS
ANIMADOS

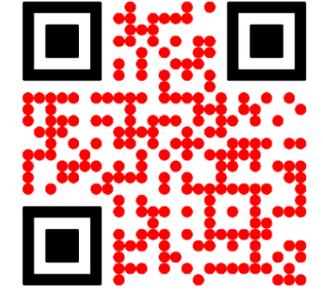


Mapa 12: Mapa com a
distribuição das tipologias

Fonte: Autora, 2024

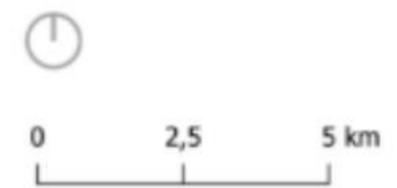


ACESSE OS MAPAS ANIMADOS



LEGENDA

- Estadual
- Estadual + Privada
- Federal
- Municipal



Mapa 12: Mapa com a distribuição por esfera de financiamento

Fonte: Autora, 2024