



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

ANTONIO HIGINO JUNIOR

**A GEO-HISTÓRIA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA
EM JOÃO PESSOA – PB**

**JOÃO PESSOA
2013**

ANTONIO HIGINO JUNIOR

**A GEO-HISTÓRIA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA
EM JOÃO PESSOA – PB**

Monografia apresentada ao Curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal da Paraíba como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Geografia, sob orientação do Professor Dr. Sérgio Fernandes Alonso.

**JOÃO PESSOA
2013**

Catálogo na publicação
Universidade Federal da Paraíba
Biblioteca Setorial do CCEN

J95g Junior, Antonio Higino.

A geo-história da Avenida Epitácio Pessoa em João Pessoa - PB / Antonio Higino Junior. – João Pessoa, 2013.

56p. : il. –

Monografia (Graduação em Geografia) Universidade Federal da Paraíba.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Fernandes Alonso.

1. Geografia urbana - Paisagem. 2. Expansão urbana - Verticalização.
I. Título.

BS-CCEN

CDU 911.3 (043.2)

ANTONIO HIGINO JUNIOR

**A GEO-HISTÓRIA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA
EM JOÃO PESSOA – PB**

Monografia aprovada em __/__/__ como pré-requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel no curso de Geografia da Universidade Federal da Paraíba, submetida à aprovação da banca examinadora composta pelos seguintes membros:

FOLHA DE APROVAÇÃO

Nota _____

Prof. Dr. Sérgio Fernandes Alonso
Orientador - UFPB

Prof. Dr. José Paulo Marsolo Garcia
Examinador – UFPB

Prfo^a Ms. Maria do Socorro Nicolly Ribeiro de Almeida
Examinadora – FIP - CG

AGRADECIMENTOS

A todos que contribuíram para a conclusão deste trabalho.

RESUMO

A rua é o principal componente de uma cidade, uma célula do tecido urbano e que a partir dela nasce o bairro. Nasce como um caminho que leva a algum lugar. Todos estes componentes juntos formam uma cidade. O objetivo principal deste trabalho é compreender a dinâmica da Geo-História da Avenida, as mudanças ocorridas na mesma, descrevendo o que foi pesquisado. Observando que essas mudanças aconteceram gradativamente ao longo de várias décadas, no prolongamento desse crescimento para o lado da orla da cidade. Esta pesquisa visa mostrar que a Avenida Epitácio Pessoa serve de principal ligação entre o centro e a orla marítima de João Pessoa. Este eixo viário nos revelará uma série de mudanças na paisagem que podem levar ao entendimento daqueles que moram, trabalham e transitam diariamente pelo local. À luz do entendimento do processo Geo-Histórico urbano de João Pessoa são constatadas alterações sofridas pela paisagem da avenida ao longo de nove décadas. No entanto ressaltando que essas transformações ocorrem com maior intensidade a partir da década de 1980, mas iniciada em no final da década de 1960 e início da década de 1970 devido à expansão verticalizada da cidade. Revelar-se-ão as deficiências de um processo conduzido pela especulação imobiliária, descompromissado com a identidade do lugar e com a população a que se destina. A lentidão como se renova a legislação urbana da capital paraibana também é outro fator que em vez de direcionar o processo de crescimento, vem seguindo a reboque das resoluções clandestinas do nosso cotidiano.

Palavras-Chave: Avenida Epitácio Pessoa. Construção. Identidade da Paisagem.

ABSTRACT

A road is the key element in forming a city, is the cell in the urban tissue and it is from it that begins the neighborhoods. It emerges as a pathway and it takes you somewhere. All of these components combined make up a city. The objective of this work is to comprehend the dynamic of the Geo- History of the avenue, the changes that have occurred on it, describing what has been researched. Observing that these changes have happened gradually through many decades, as the growth extension proceeded on the edge of the city. This research is aiming to show that Epitacio Pessoa Avenue is the major link between the city center and the seafront of Joao Pessoa. This essential road will reveal a series of changes on the landscape which may bring an understanding to those who live, work and transit daily through this place. The light of understanding the Urban Geo-historical process of Joao Pessoa is found on the avenue's landscape transformation throughout nine decades. However stressing that such transformations take place with more frequency since the 1980's, it started in the late 1960's beginning of 1970's due to the vertical expansion of the city. It will show deficiency in a process conducted by speculations of state agencies, with no commitment with the identity of the place and neither with the population in which is intended. The slowness in which the urban legislation in the Capital is renewed is another factor that instead of guiding to a progressive growth has been towed along with the undercover resolution on our day to day.

Keywords: Avenue Epitacio Pessoa. Construcion. Identily Landscape.

LISTA DE FIGURAS

Nº	Referência	Página
Figura 01	Avenida Epitácio Pessoa (em vermelho).....	15
Figura 02	Estrada do Tambiá em 1908, ao fundo o Pátio da Igreja Mãe dos Homens, demolida na década de 1920 para dar passagem à rua que se dirige para o limite leste da cidade	21
Figura 03	Estação da Cruz do Peixe, 1907. A locomotiva a óleo agilizava o transporte, mas incomodava os passageiros com suas fagulhas e fuligem.....	22
Figura 04	Usina de Tração Força e Luz da Cruz do Peixe, aproximadamente em 1912.....	26
Figura 05	A concorrência da obra foi ganha pelo engenheiro Alberto San Juan, proprietário da Empresa de Tração Força e Luz instalada na Cruz do Peixe. A concepção arrojada da nova avenida marcava a intenção do governo de promover o mais rápido possível a expansão da cidade para o litoral	28
Figura 06	No processo de doação do terreno havia uma condição básica: a praça deveria manter sempre esse uso, caso contrário, o lote seria restituído à família Guedes Pereira. Nesta Fotografia da década de 1930 vê-se a urbanização resultante da abertura de novas avenidas e logradouros públicos...	29
Figura 07	Fotografia aérea de 1933. Com o seu traçado definitivo a avenida começava a atrair as primeiras edificações de porte. A primeira delas foi o Colégio Nossa Senhora de Lourdes no canto inferior esquerdo	31
Figura 08	Imagens da obra em 1933. Vista de leste para oeste. O corte do platô reduziu a inclinação, possibilitando um futuro tráfego de bondes para Tambaú	32
Figura 09	Aterro das margens do Rio Jaguaribe durante as obras da Avenida Epitácio Pessoa em 1933	33
Figura 10	Finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa durante o governo de Argemiro de Figueiredo em 1936	34
Figura 11	Vista aérea da região central da Avenida Epitácio Pessoa em 1968 tendo o Grupamento de Engenharia em destaque	36
Figura 12	No início da década de 1950 vê-se a Avenida Epitácio Pessoa chegando à orla tendo do seu lado direito, já no final do platô, o bairro de Miramar. Em sua região central, também à direita, delinea-se o bairro dos Expedicionários. Um pouco mais abaixo com um claro arruamento em direção sudeste a Torre. O lado norte da avenida permanece quase sem ocupação.....	37
Figuras 13 – 14	As duas casas datam da construção de Miramar – início da década de 1950. A edificação da esquerda já acomoda um novo uso, enquanto a da direita mantém-se como habitação. Sem a assinatura aparente de algum arquiteto	39

Figura 15	Nesta Fotografia de 1968 visualiza-se o Esporte Clube Cabo Branco na parte inferior. O bairro de Miramar, acima do clube aparece quase que totalmente ocupado e dirigindo sua ocupação para a futura Avenida Rui Carneiro – via ainda em terra batida à direita unindo-se, em ângulo, com a Avenida Epitácio Pessoa.....	40
Figura 16	A fotografia nos permite visualizar – no canto esquerdo – a rodovia BR-230 em direção à Cabedelo	41
Figuras 17 – 18	Na primeira imagem, a Praia de Tambaú em 1968 ainda sem a construção do hotel, com o seu pontal ao fundo coberto de coqueiros. Em 1974, já ocupado pelo hotel, o pontal perdeu a maior parte de sua vegetação. Os problemas viários até hoje não foram bem solucionados, provocando impactos em sua vizinhança.....	43
Figuras 19 – 20 – 21	Apesar de revestidos com nova roupagem, tanto o Comprebem – Antigo Jumbo, ex-Pão de Açúcar - atual Extra o Bompreço e o Rique Center – atual Center França – ainda participam ativamente da vida econômica da avenida. Foto - Marco Antônio Coutinho 2002.....	46
Figuras 22 – 23	A matriz da empresa unifamiliar, estabelecida na Epitácio Pessoa desde 1985, ainda em uma barraca de zinco e atualmente, com instalações modernas, muito bem frequentadas nas madrugadas dos finais de semanas.....	47
Figura 24	Vista de Tambauzinho no início da década de 1980. O Espaço Cultural – final da obra. A Fotografia nos permite visualizar – no canto esquerdo – a rodovia BR-230 em direção à Cabedelo. É possível ter uma ideia da ocupação promovida pela Avenida Epitácio Pessoa até meados da década de 80.....	48
Figuras 25 – 26	Na favela Artur Borges, as chuvas enchem o Rio Jaguaribe, que levava terror as famílias: barracos e casebres precariamente construídos.....	49
Figuras 27 – 28	A área sem a favela (comunidade), arboriza mas com forte degradação	50
Figura 29	Vista aérea do Rio Jaguaribe com o “Bairro São José” criado por Lúcia Braga em 1983. Além das pressões da especulação imobiliária que verticalizam o bairro de Manaíra – à esquerda – o Manaíra Shopping – principal conjunto horizontalizado em baixo e à esquerda da Foto – vem contribuindo para aumentar a poluição e o estreitamento do seu leito.....	51
Figura 30	Figura 30. Processo de verticalização acelerada na orla de João Pessoa	52
Figura 31	Busto de Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa, localizado no início da Avenida, um paraibano do mais alto valor, que chegou a ser presidente da república de 1919 a 1922. Ministro do Supremo Tribunal Federal, Juiz da Corte Internacional de Haia, Senador e Deputado Federal	53
Figura 32	A primeira avenida da praia passou a ser denominada Almirante Tamandaré, em homenagem a Joaquim Marques de Lisboa, patrono da Marinha Nacional. Em 1953, foi inaugurado o Busto de Tamandaré, estrategicamente instalado no encontro das avenidas Epitácio Pessoa, Cabo Branco e Tamandaré, local de importantes eventos até os dias atuais	53

LISTA DE PLANTAS

Nº	Localização e período	Página
Planta 01	João Pessoa e sua configuração em 1960	16
Planta 02	João Pessoa e sua configuração em 1963	17
Planta 03	João Pessoa e sua configuração em 1993	18

LISTA DE SIGLAS

BNB – Banco do Nordeste do Brasil.

CURA – Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada

FUNSAT – Fundação Social de Apoio ao Trabalho

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IHGP – Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba

IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba

PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa

UFPB – Universidade Federal da Paraíba.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO I	
1 A RUA NO ESPAÇO INTRA-URBANO	13
1.1 As etapas da urbanização de João Pessoa	13
1.2 A rua e avenida	19
CAPÍTULO II	
2 AS MODIFICAÇÕES NAS PAISAGENS DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA, DESDE SUA ABERTURA EM 1920 ATÉ 1939	21
CAPÍTULO III	
3 AVENIDA EPITÁCIO PESSOA E AS MUDANÇAS NA SUA PAISAGEM DE 1940 ATÉ 1969	35
CAPÍTULO IV	
4 AS MUDANÇAS NAS PAISAGENS DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA: AS ATIVIDADES PRESENTES AO LONGO DAS ÚLTIMAS DÉCADAS, DE 1970 ATÉ OS DIAS ATUAIS	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
REFERÊNCIAS	

INTRODUÇÃO

Este trabalho de título “A Geo-História da Avenida Epitácio Pessoa em João Pessoa, desde sua abertura até os dias atuais” tem como objetivo compreender por que ocorreu e ainda ocorrem transformações na paisagem na avenida revelando a modernização ao longo dos anos, porém sempre observando que essas mudanças ocorreram ao longo de décadas em maior intensidade a partir da década de 1980.

A cidade é um espaço muito rico onde podemos encontrar diversos temas para desenvolver trabalhos extremamente interessantes. O espaço interurbano, universalmente falando, tem se revelado cada vez mais significativo e fascinante durante o desenrolar dos tempos.

Por este ser um espaço amplo e não ser possível realizar um trabalho sobre a cidade inteira foi delimitado um espaço menor. A partir de então foi selecionada uma avenida, mas especificamente a Avenida Epitácio Pessoa, situada na zona leste da cidade de João Pessoa. Podemos considerar o questionamento seguinte: Por que estudar a Av. Epitácio Pessoa? Esta avenida é um importante corredor viário da cidade, que dá acesso em direção à orla marítima e também passagem para vários bairros, saindo do centro em direção à zona leste da cidade. E a importância da mesma no dia a dia de diversas famílias, em acesso para passeios, laborar e no momento objeto de estudo da pesquisa. Por ser uma avenida longa, com acesso a vários bairros e conjuntos, para a realização da pesquisa foi indispensável:

- ▶ Discutir a definição de Rua e Avenida e analisar esta definição no contexto intra-urbano;
- ▶ Descrever o processo Geo-Histórico e com isso o processo de modificação da paisagem da avenida;
- ▶ Identificando possíveis causas para as transformações (paisagens) das funções da Avenida Epitácio Pessoa.

O objetivo principal deste trabalho é compreender a dinâmica da Geo-História da Avenida, as mudanças ocorridas na mesma, descrevendo o que foi pesquisado. Observando que essas mudanças aconteceram gradativamente ao longo de várias décadas, no prolongamento desse crescimento para o lado da orla da cidade.

O processo de pesquisa metodologicamente utilizado para a execução deste trabalho foi descritivo-paisagístico. As pesquisas bibliográfica e documental foram feitas através de livros, teses, artigos científicos, dissertações, levantamentos através de sites da internet e visitas as instituições públicas: IHGP (Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba), IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba) e foi realizado trabalho de campo para o registro Fotográfico. O que pretendemos, com a pesquisa, é estudar a paisagem como categoria.

A paisagem é tudo aquilo que se encontra no nosso campo de visão, tudo que teve origem no passado, que permanece no presente e que será importante na preparação para o futuro. É sobre isso que Santos (1985 e 2006) diz:

A paisagem é o resultado cumulativo desses tempos (e do uso de novas técnicas). No entanto, essa acumulação a que chamamos paisagem decorre de adaptações (imposições) verificadas nos níveis regional ou local, não só a diferentes velocidades como também em diferentes direções.

A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual. No espaço, as formas de que se compõe a paisagem preenchem, *no momento atual, uma função atual*, como resposta às necessidades atuais da sociedade. Tais formas nasceram sob diferentes necessidades, emanaram de sociedades sucessivas, mas só as formas mais recentes correspondem a determinações da sociedade atual.

No primeiro capítulo será abordado o assunto Rua/Avenida contextualizado no espaço intra-urbano de João Pessoa. Discorreremos sobre a definição de rua/avenida e sua importância para a cidade. Isso dará o embasamento necessário para falarmos sobre o objeto de estudo.

O segundo capítulo tem como foco a Avenida Epitácio Pessoa. Neste capítulo serão abordadas as modificações nas paisagens desde sua abertura em 1920 até 1939.

No terceiro capítulo abordaremos a avenida e as mudanças que ocorreram nas paisagens de tempos em tempos, de 1940 até 1969.

No quarto e último capítulo serão discorridos sobre as mudanças nas paisagens da avenida e as atividades presentes ao longo das últimas décadas, de 1970 até os dias atuais.

CAPÍTULO I

1 - A RUA NO ESPAÇO INTRA-URBANO

Neste capítulo temos a rua/avenida no contexto geral e a rua/avenida brasileira e sua definição inserida no espaço interurbano de João Pessoa. A partir do passado buscamos o embasamento para a compreensão do presente, porém é de extrema importância destacar que o que pretendemos neste capítulo, que é falar do espaço urbano de João Pessoa e da rua/avenida para estabelecer e fundamentar o real foco deste trabalho e deixar claro que a rua é o elemento basilar de uma cidade, além de ser espaço de transformações (paisagens). Primeiramente procurou-se discorrer, de forma sucinta, sobre a capital paraibana, sua formação e as etapas de sua urbanização que surge aqui para compreender melhor como se deu o surgimento da cidade e como a mesma chegou a sua atual conformação.

1.1 AS ETAPAS DA URBANIZAÇÃO DE JOÃO PESSOA

A cidade de João Pessoa apresenta atualmente uma configuração espacial muito diferente de 90 anos e ainda mais do período de sua fundação. Ao longo das décadas a cidade passou por um processo de urbanização que se intensificou na década de 1970, com o surgimento de novos bairros e a construção dos conjuntos habitacionais.

Anteriormente era conhecida como Cidade da Parahyba, foi fundada em 1585, às margens do Rio Sanhauá que recebe essa denominação quando o Rio Paraíba recebe no trecho situado entre a cidade de João Pessoa e a cidade de Cabedelo. (MAIA, 2000). Até o século XIX, se encontrava concentrada nos limites do atual Centro Histórico. Conforme Maia (2001) João Pessoa já nasceu como uma cidade - diferentemente de outras cidades brasileiras que nasceram como vila e só depois passaram a ser cidade - possuindo apenas função de atender necessidades administrativas e comerciais. Assim nasceu uma cidade colonial, como muitas outras cidades brasileiras.

A capital Paraibana chamou-se inicialmente Cidade de Nossa Senhora das Neves. Em 1588 teve o nome mudado para Filipéia de Nossa Senhora das Neves, em homenagem a Felipe I, de Castela na Espanha, que reinava também sobre Portugal e suas colônias. Conquistada a Paraíba em 1634 pelos holandeses, estes no dito ano deram novo nome a capital: Frederica, posto em louvor a Frederico, príncipe de Orange. Expulsos os

holandeses em 1654, passou a denominar-se Paraíba até setembro de 1930, quando o povo exigiu da Assembleia Legislativa que a cidade passasse a se chamar João Pessoa, justa homenagem ao bravo líder autonomista e reformista, sacrificado em defesa dos interesses do povo e do estado. Horácio de Almeida entende que “cada mudança de nome assinalava-se por um banho de sangue” (Jornal Correio da Paraíba – 16/09/1992). A cidade não tinha condições para se urbanizar, pois a princípio o capital existente era investido na cana de açúcar, que era o cultivo que economicamente mantinha a cidade na época, ou seja, pressupõe-se que o capital era pouco para se realizar intervenções e ao mesmo tempo investi-lo nas plantações da cana e produção do açúcar. Segundo Gonçalves (1999) “os esparsos melhoramentos (pinguelas, estradas e pontes) eram de iniciativa particular e, com exceção dos edifícios religiosos, os demais se apresentavam em estado lastimável.”. Os principais incentivos para a urbanização se deram com o progresso da atividade algodoeira e o fim da escravidão. Aos poucos os senhores de engenhos foram se tornando usineiros e as famílias destes passaram a habitar as cidades vivendo nas residências que antes eram temporárias. As antigas residências no engenho passaram a ser as residências temporárias. Com esta mudança do engenho para usina e com a vinda dessas famílias para a capital, surgiu à necessidade de melhorias.

Inicia-se a implantação de equipamentos urbanos A partir da década de 1920 – aberturas de ruas, alargamentos de vias, entre outros. Na década de 1930 a vida econômica permanecia no campo, de onde os recursos provinham. (MAIA, 2001). Foi a partir de sítios e fazendas que surgiram muitos dos bairros e conjuntos habitacionais da cidade, a exemplo do Conjunto Habitacional Mangabeira, (este surgiu com a política de construção dos conjuntos habitacionais a partir de 1970) entre outros. A cidade teve seu processo de urbanização iniciado tardiamente, devido a toda dinâmica sócio - econômica estar centrada no campo, apesar da comercialização e da base administrativa estarem na capital.

No governo de Camilo de Holanda (1916-1920) - Por essa época surgiram as primeiras ideias de conduzir de forma mais consequente à urbanização da capital em direção ao litoral.

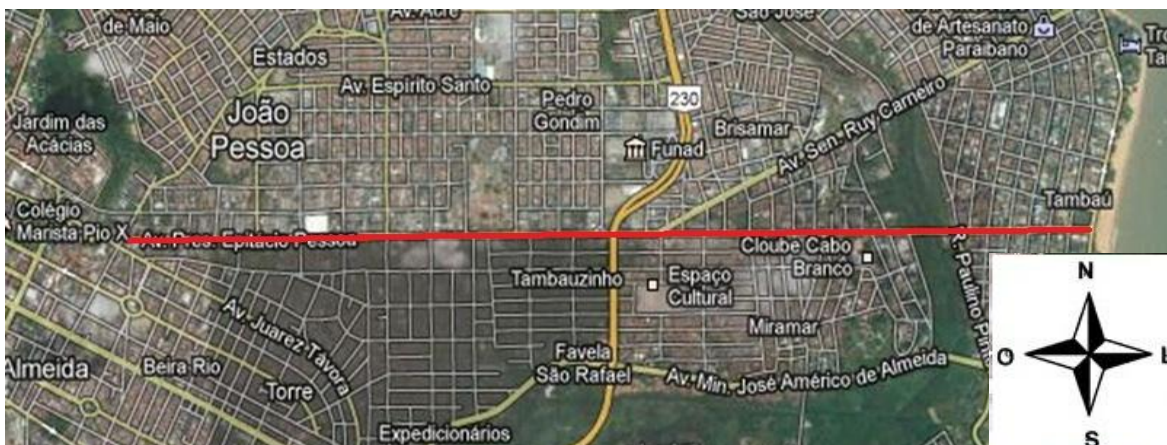
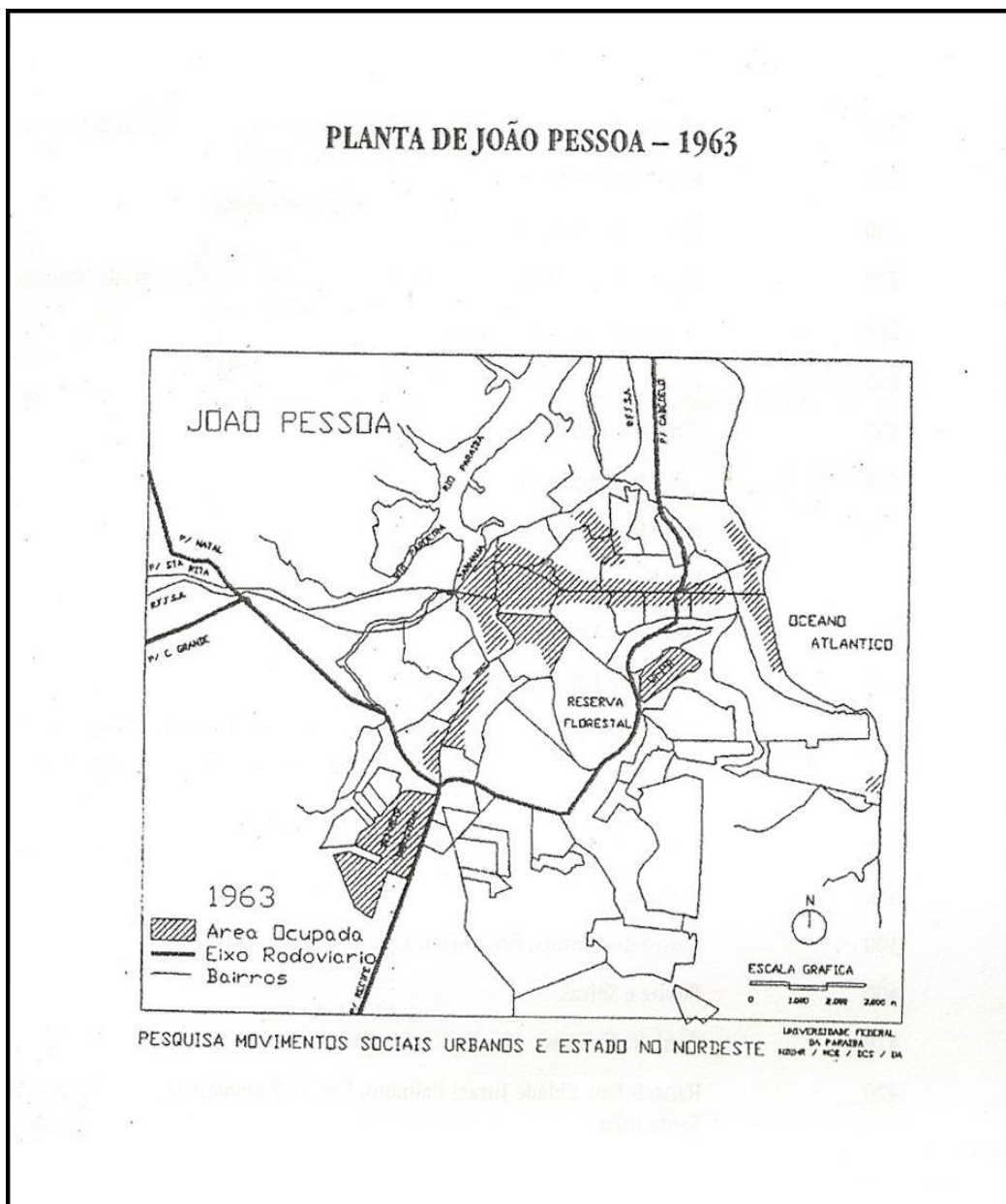


Figura 01: Avenida Epitácio Pessoa (em vermelho)
 Fonte: Google acesso 10/12/2012.

A intenção de criar instalações portuárias em Tambaú – objetivando dinamizar a economia local – motivaria logo em seguida a abertura de uma grande avenida que promovesse definitivamente a ligação do Centro com o litoral. Depois de passar por diversas mudanças ao longo do tempo, a cidade ainda apresentava feições rurais, mas agora bem mais definida em seu traçado e morfologia. Andrade (2004) ilustra muito bem essa situação em que a cidade se encontra ainda ruralizada devido a sua cultura quando diz que “a cidade é um reflexo da sociedade que as forma” (ANDRADE, R., 2004).

A cidade recebeu auxílio do Banco Nacional de Habitação (BNH) na década de 1960, para a construção dos grandes conjuntos habitacionais. Laviere e Laviere (1999) articulam que “em João Pessoa os conjuntos habitacionais passaram a se constituir num elemento chave para a reordenação de sua estrutura urbana, ocupando a linha de frente e funcionamento como vetor de direcionamento do crescimento da cidade [...]”. Para ilustrar este momento na configuração da cidade, observe-se a Planta 01 do período de 1960:



Planta 02 – João Pessoa e sua configuração em 1963.

Fonte: GONÇALVES, Regina Célia et al., 1999. In: A questão urbana na Paraíba.

Ao passar dos anos ocorre o nascimento de novos bairros e conjuntos habitacionais. Mas é a partir de 1970 que estes conjuntos vão sendo construídos de forma mais intensa. Nesta mesma década, o distrito de Tambaú foi incorporado à cidade de João Pessoa como bairro. A Orla marítima passou a ser uma das mais valorizadas da cidade. Surge aí outro eixo de expansão em direção ao norte, de Cabo Branco e Tambaú para Manaíra e Bessa. De 1960 a 1980 a cidade cresceu numa velocidade muito grande, e com este crescimento as melhorias continuaram sendo implementadas. Na década de 1990 a cidade se encontrava em um estágio muito avançado comparando há 70 anos (Planta 03).

Em 1990 a cidade já se possuía em uma configuração semelhante à de hoje, só que nesta última década ainda ocorreram algumas mudanças. A malha urbana de João Pessoa atualmente apresenta sua configuração bem estratificada, conseqüentemente o uso do solo também. Áreas abastadas e as áreas mais carentes acentuaram-se e a cidade continua crescendo. Atualmente o governo criou novos programas para urbanização de comunidades e outros programas habitacionais que visavam ainda mais o progresso.

1.2 A RUA E A AVENIDA

A definição de rua é fundamental para se entender este estudo. A rua é parte fundamental da cidade, pois é a partir dela que nasce o bairro e/ou que se forma uma urbe. As ruas possuem diferenças quando comparadas umas com as outras, tanto na forma quanto no uso, porém é vista como elemento primordial na concepção geral de morfologia urbana. Essa afirmação é reforçada por Maia (2007) quando diz que: “De simples caminhos mal traçados a largas avenidas, a rua continua sendo uma expressão do espaço urbano”.

No século XX, as ruas ícones das cidades correspondem às largas avenidas. Avenida na língua portuguesa significa uma rua mais larga, geralmente com mais de uma via para a circulação de veículos. Essa é a grande característica da forma que a rua adquire nesse período, ou seja, ser voltada para os automóveis em detrimento dos pedestres, das bicicletas, das carroças e de qualquer outro meio de circulação diferente do veículo automotor e individual. Outra característica bastante comum das avenidas é a existência de canteiros muitas vezes arborizados que separam as vias. Esse modelo expressa as contradições essenciais da modernidade. Se, inicialmente, as avenidas são destinadas à residência da burguesia, como a Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa, nos últimos anos, ela vem sendo transformada em espaço comercial e de serviços conforme Maia (2007).

Numa cidade podem existir diversos tipos de ruas e nelas diversos tipos de atividades e usos. Existem as ruas voltadas para pedestres, e as ruas conhecidas como vias expressas que são aquelas voltadas justamente para veículos, ambiente de movimento. Esse tipo de via não possui cruzamentos e visam aliviar e facilitar o tráfego que é o caso da Av. Epitácio Pessoa.

A rua é uma via para circulação urbana de pedestres e veículos, de menor extensão e largura que uma Avenida, que é mais larga e a maioria possuem duas pistas, além de ser voltada principalmente para a circulação de veículos (MAIA, 2007).

CAPÍTULO II

2 - MODIFICAÇÕES NAS PAISAGENS DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA: DA SUA ABERTURA EM 1920 ATÉ 1939

O governo estadual Álvaro Machado/Walfredo Leal (1904-1908) Assistiu a renúncia do chefe político que voltou ao Senado deixando seu fiel escudeiro, Monsenhor Walfredo, à frente do governo. Walfredo procurou ser o mais austero possível trabalhando para sanear as finanças do Estado. Uma importante realização foi à criação da Ferrovia de Tambaú, fortalecendo o vínculo com a ocupação mais oriental do município.



Figura 02. Estrada do Tambiá em 1908, ao fundo o Pátio da Igreja Mãe dos Homens, demolida na década de 1920 para dar passagem à rua que se dirigia para o limite leste da cidade.
Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

Com o prolongamento da linha de Tambiá até o Sítio Cruz do Peixe – nas imediações do atual Hospital Santa Isabel – não tardou a construção de uma estação de trens movidos a óleo, como mostra a figura 03 – popularmente conhecidos como marcha-bombas. Assim, no dia 21 de outubro de 1906 partia a primeira composição da Ferrovia de Tambaú, da Cruz do Peixe para o Sítio da Imbiribeira – atual bairro de Tambauzinho nas proximidades do 1º Grupamento de Engenharia de Construção (RODRIGUEZ, 1981). Um

ano depois, a 12 de outubro, após obras junto ao leito do Rio Jaguaribe, foi possível ligar definitivamente a cidade à praia de Tambaú.



Figura 03. Estação da Cruz do Peixe, 1907. A locomotiva a óleo agilizava o transporte, mas incomodava os passageiros com suas fagulhas e fuligem.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

A importância dessa ferrovia para a época foi enorme. A facilidade de ligação com a orla marítima criava outro meio de veraneio além de Cabedelo. A proximidade de Tambaú do centro da cidade possibilitava passeios nos finais de semana, ampliando as opções de lazer de uma população confinada aos rígidos costumes de uma cidade provinciana.

Os sítios e fazendas situados à margem do percurso da Ferrovia Tambaú iniciariam um processo de valorização que os levaria, mais tarde, à criação de vários dos atuais bairros no percurso entre o Centro e a praia.

A Floresta Atlântica que preenchia todo o espaço entre a área urbana e o litoral começava a ser devastada – primeiro para a abertura de estradas, depois servindo de combustível, na futura Usina Cruz do Peixe que traria a iluminação para a cidade. A região da planície costeira, banhada pelo Rio Jaguaribe, rodeada por charcos e manguezais, também começaria a sofrer com os primeiros aterros para o assentamento dos trilhos da

ferrovia. Esse processo se repetiria ao longo do século XX com o objetivo de ampliar a área comercializável dos bairros de Tambaú e do Gonçalves, futuro bairro de Manaíra.

Localizada no entorno do atual Hotel Tambaú, a comunidade de pescadores, desde os primeiros anos da fundação da capital (LEITÃO, 1988), manteve-se modestamente instalada, dividindo o espaço somente com os franciscanos que haviam construído a Capela de Santo Antônio e uma missão de assistência aos índios ali aldeados. A proximidade dos charcos, e conseqüentemente da malária, foi o principal empecilho para uma ocupação mais efetiva do local. Mesmo assim uns poucos veranistas preservaram suas residências e lentamente foram ganhando vizinhança. Os pescadores assistiram a valorização imobiliária do povoado. Com o passar dos anos negociariam os seus terrenos e moradias com os veranistas, e se alojariam em lotes cada vez mais distantes da praia.

A atração causada por Tambaú e por toda a orla marítima estava apenas começando na vida da Cidade da Parahyba. No início do século XX muitas conquistas urbanas ainda estavam por vir. O poderio conquistado pelos Machados entraria em seu último mandato.

Na sucessão de 1908, a herança coube ao irmão mais moço do Chefe Supremo, o médico João Lopes Machado, que exercia a presidência da Assembléia Legislativa. João Machado fez um governo surpreendentemente operoso e que, marcou o início da modernização da capital e da política de melhoramentos públicos, a que os governos subsequentes tiveram de dar continuidade (AGUIAR, 1992).

Tanto Álvaro quanto João Machado transitavam com frequência na capital federal, Rio de Janeiro, onde moravam suas esposas e filhos. As modificações na paisagem urbana carioca não passaram despercebidas pelos irmãos que procuravam na medida do possível, imprimir algum “sopro de modernidade” na provinciana Cidadela Parahyba. João Machado, talvez por sua formação de médico sanitário, se mostrou mais afeito às questões locais, deixando as discussões intestinas do Partido Republicano para o irmão. Elegeu-se Presidente do Estado para o período de 1908 a 1912, dando início a novo tratamento da coisa pública, procurando alinhar a estrutura organizacional e a agenda de obras públicas ao espírito existente no Rio de Janeiro.

Por essa época grande parte das capitais tentava alterar suas fisionomias instituindo medidas sanitárias que combatessem a imagem colonial que impregnava suas estruturas urbanas, em pleno Centro Histórico da capital paraibana. É com este espírito que se inicia o governo João Machado. A princípio promoveu reformas na organização da

máquina estadual, dinamizando a educação – reformou o sistema de ensino primário e secundário, capacitando o corpo docente; ampliou o prédio da Escola Normal; fundou a Escola Agropecuária da Imbiribeira procurando introduzir técnicas agrícolas de mecanização para um Estado que mantinha rotinas seculares no cabo da enxada.

Para João Machado a mudança da paisagem da cidade estava ligada ao incremento do setor de saúde, especificamente a introdução de medidas de controle sanitário. Dentre essas medidas o sistema de abastecimento d'água era a principal.

Fazia parte da estratégia sanitaria valorizar os espaços abertos onde a ventilação fluísse não deixando qualquer tipo de possibilidade para a proliferação das doenças. A valorização da orla marítima surge deste raciocínio. Assim, áreas litorâneas passam a ser mais procuradas pela população seja para pequenos passeios, seja para temporadas de veraneio.

Devido às inúmeras áreas encharcadas, a praia de Tambaú mantinha focos de malária impedindo a sua ocupação mais efetiva. O governo estadual tratou de sanear o balneário, promovendo também a sua arborização.

O bonde à tração animal vivia seus últimos anos nas rotas principais da cidade. O desejo de um transporte mais rápido e confortável, capaz de servir a um número maior da população já era uma realidade. Afora isto, as ruas por onde passavam os trilhos mantinham-se sujas e mal cheirosas destoando com a pretendida imagem de modernidade e limpeza. Apesar dos esforços de João Machado os novos bondes somente chegariam ao governo Castro Pinto, em 1914.

As intervenções do governo João Machado compreenderam também a pavimentação de ruas e a abertura de novas vias. Com características completamente diferentes da malha colonial, contando com duas faixas de rolamento de cada lado, calçadas de 3,50 metros de largura, e canteiro central arborizado, a Avenida João Machado iniciava uma nova fase na vida da cidade. Com o objetivo de expandir os limites do município e fazer a ligação entre os setores sul – Rua das Trincheiras – e leste – Cruz do Peixe – a avenida induziu um traçado regular aos novos loteamentos que surgiram.

A falta de recursos do tesouro estadual impedira por várias vezes a chegada da energia elétrica na Cidade da Parahyba. O Presidente do Estado liberou o edital para concessão pública logo nos primeiros meses do seu governo, em 1908.

Mas somente em 1910 foi assinado o contrato com a recém-criada Empresa de Tração Força e Luz dos engenheiros Alberto San Juan e Tiago Monteiro. Até então,

somente uns poucos prédios e logradouros públicos mantinham iluminação a base de gás acetileno. A cidade se contentava com os lampiões a querosene além da luz da lua (RODRIGUEZ,1981).

Durante o ano de 1911, nas imediações do Sítio Cruz do Peixe, foi iniciada a construção de um edifício para a usina de força. Todo o posteamento, fiação e maquinário vieram da Alemanha e o sistema foi sendo montado para uma inauguração triunfal no ano seguinte.

Às 7 horas da noite do dia 12 de março de 1912, na Usina do Tambiá, o Presidente Dr. João Machado e o secretário Dr. Pedro Pedrosa, foram recebidos pelos Drs. Tiago Monteiro, empresário e João de Lira Tavares, fiscal. Diante do respectivo quadro distribuidor, aquele eminente homem de governo ligou a chave geral, correndo um frêmito de entusiasmo entre todos os presentes quando a sala e a cidade se iluminaram (RODRIGUEZ, 1981).



Figura 04. Usina de Tração Força e Luz da Cruz do Peixe, aproximadamente em 1912.
Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

No governo de Camilo de Holanda (1916-1920) – Por essa época surgiram as primeiras ideias de conduzir de forma mais consequente a urbanização da capital em direção ao litoral. A intenção de criar instalações portuárias em Tambaú – objetivando

dinamizar a economia local – motivaria logo em seguida a abertura de uma grande avenida que promovesse definitivamente a ligação do Centro com o litoral.

A antiga Estrada de Tambaú, como já vimos, abriu caminho para a instalação dos trilhos do trem que chegaram ao litoral, em 1908. A orla marítima iniciou o processo de atração da população pelo seu potencial paisagístico e ambiental, se transformando em outra opção de veraneio além de Cabedelo. A abertura de uma estrada planejada que ligasse o Centro até a Praia de Tambaú se concretizou no governo de Camilo de Holanda. A condução dessa obra ficou nas mãos de Camilo que procurou unir o ponto mais oriental da zona urbana até o Oceano Atlântico. Nesse período as imediações do Sítio Cruz do Peixe já abrigavam a Usina de Tração Força e Luz, a garagem dos bondes da Ferrovia Tambaú, a Estação da Cruz do Peixe, além do Colégio de Educandos Artífices – onde se situa hoje o Hospital Santa Isabel.

Cruz do Peixe ia terminar nas matas que ensombrevam a estrada de Tambaú, verdadeira floresta, coito de pretos fugidos e malfeitores que, vez por outra, assaltavam os transeuntes, arrebatando-lhes quanto conduziam. E a floresta tomava grandes proporções, especialmente antes do Sobradinho, na Cruz do Caboclo, onde se bifurcava um caminho para Cabo Branco (MARIO GLAUCO DI LASCIO, 1991).

Essa descrição de Coriolano Medeiros se reporta ao ano de 1880. Em 1918 esse panorama somente se diferenciava pela presença dos trilhos do trem e as ruínas da Escola Agropecuária da Imbiribeira – onde foi construído o Grupamento de Engenharia – abandonada após o desmonte da oligarquia Machado. A Floresta Atlântica recobria todo o tabuleiro – platô com mais de 40 metros acima do nível do mar – até proximidades do Rio Jaguaribe. A partir daí encontrava-se a planície costeira – variando de 10 metros acima do nível do mar, até chegar ao oceano – representada pelas praias, terraços, restingas e manguezais. No início do século XX, a área sem qualquer urbanização, continha árvores de médio porte (10 a 15 metros), troncos de diâmetros pequenos, com copas largas e irregulares. Os cajueiros, aroeiras e oitis das praias, entre outras espécies, faziam parte da paisagem (Atlas Geográfico do Estado da Paraíba, 1985, p. 26-44).

Partindo da Usina da Cruz do Peixe a nova avenida seguiria o eixo oeste-leste com cinco quilômetros e meio de extensão, medição feita pelo autor, e trinta metros de largura, uma completa novidade para a cidade. Até as imediações do Rio Jaguaribe o terreno se mantém praticamente plano e com solo firme e seco. A partir daí surgiriam os principais desafios, pois o corte do barranco – na verdade a descida do platô para a planície

costeira – e a construção de uma ponte sobre o Jaguaribe representariam a parte mais difícil da empreitada. Foram utilizados presidiários para a execução das obras, dessa forma, várias turmas de trabalho se adentraram pela floresta a derrubar árvores e abrir a clareira. O difícil trabalho teve início por volta de meado de 1918.



Figura 05. A concorrência da obra foi ganha pelo engenheiro Alberto San Juan, proprietário da Empresa de Tração Força e Luz instalada na Cruz do Peixe. A concepção arrojada da nova avenida marcava a intenção do governo de promover o mais rápido possível a expansão da cidade para o litoral. Foto: Mello, 1990, p. 79.

O Presidente do Estado decidiu instalar os trilhos do trem à medida que a avenida fosse sendo aberta. Esse planejamento arrastou as obras até o final da sua gestão, outubro de 1920, gerando outra frente de trabalho. As dificuldades de abertura do platô para descer às margens do Rio Jaguaribe, e a construção de uma ponte que garantisse a passagem dos automóveis, fizeram com que esse trecho da avenida se estreitasse. Os recursos destinados por Epitácio Pessoa se concentravam nas prospecções da Enseada de Tambaú que poderia abrigar o novo Porto da Parahyba (A União 21/11/1919). Desta forma, a fase final da abertura da Avenida Epitácio Pessoa não se concretizou como desejava Camilo de Holanda. Sendo até necessária a utilização de recursos privados para a construção da pequena ponte sobre o Jaguaribe (A União, 24/09/1920 e 20/10/1920).

Embora precária, estava aberta a ligação para o Oceano Atlântico. Esse fato detonaria um processo de modificação na paisagem que seguiria o percurso da nova avenida durante todo o século XX. Seriam os extremos – o entorno do Sítio Cruz do Peixe e a orla marítima – que se transformariam mais rapidamente, gerando os bairros da Torre e Tambaú durante a década de 1920 (LEITÃO, 1998).

Findava-se o período Camilo de Holanda que marcara profundamente o ambiente urbano, inicialmente transformado por João Machado. A vida da população passara a ter mais opções além das liturgias católicas. A Cidade da Parahyba postava-se definitivamente sob os trilhos que levavam à urbanização de sua antiga malha colonial, ganhando novos ares de modernidade, como ocorria com outras capitais.

Com a aproximação do centenário da Independência, o Prefeito Guedes Pereira fez uma importante doação ao patrimônio municipal ao construir, numa antiga propriedade de sua família, a praça que seria o ponto alto das comemorações. Ao arquiteto Hermenegildo di Lascio foi confiado o projeto do amplo coreto de alvenaria situado na lateral que se limitava com a Rua Tambiá.

A Praça da Independência serviria como elo aglutinador das intervenções urbanísticas do setor leste da cidade, arrematando as expansões dos bairros de Tambiá e do Montepio, além de influenciar na formação do nascente bairro da Torre. No seu entorno surgiram alguns palacetes – inclusive o do futuro Presidente do Estado João Pessoa – o prédio do Colégio Pio X e as instalações do Hospital Santa Isabel. Nos anos que se seguiram toda essa região, juntamente com a Cruz do Peixe começaria a pressionar o início da Avenida Epitácio Pessoa que passaria a receber as suas primeiras grandes construções.



Figura 06. No processo de doação do terreno havia uma condição básica: a praça deveria manter sempre esse uso, caso contrário, o lote seria restituído à família Guedes Pereira. Nesta Fotografia da década de 1930 vê-se a urbanização resultante da abertura de novas avenidas e logradouros públicos.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

Com o final do Governo de Solón e a determinante presença de Guedes Pereira à frente da Prefeitura Municipal, encerrava-se o ciclo iniciado por João Machado.

Durante toda a administração de Guedes Pereira a Avenida Epitácio Pessoa não recebeu qualquer benfeitoria. O Prefeito investiu seus recursos na consolidação da malha urbana existente. Como se veria, as primeiras ocupações do bairro da Torre, além de Tambiá já urbanizado, passariam a pressionar os primeiros lotes em volta da Cruz do Peixe por construções nesse que seria um dos pontos mais elegantes de moradia da cidade. A mística do nome de Epitácio Pessoa, primeiro Presidente paraibano, fora associada à avenida que conduziria um intenso processo de crescimento urbano, concretizando um antigo desejo da Cidade da Parahyba de romper as barreiras físicas e econômicas e enfim atingir o Oceano Atlântico. Com a saída de Epitácio do Palácio do Catete, o Estado voltou a ser desprestigiado pela União que paralisara os trabalhos contra a seca e as demais obras federais.

Não houve melhoramentos no percurso da Avenida Epitácio Pessoa no período da sua abertura— em 1920 — até o governo de João Pessoa. Ao que parece, os governos que sucederam Camilo de Holanda se concentraram no Centro, consolidando a estrutura urbana existente. Provavelmente, os aterros do trecho litorâneo da avenida sofreram com os invernos que se seguiram, tornando sua utilização restrita aos veraneios, quando as chuvas são mais espaçadas. Outro problema grave era a pequena ponte de madeira que não inspirava muita confiança, fazendo com que a população seguisse um caminho paralelo aos trilhos do trem, acessando a orla pelo trecho final da atual Avenida Rui Carneiro que possuía uma ponte mais reforçada.

Durante o governo de João Pessoa a avenida foi ampliada da Usina Cruz do Peixe até a Praça da Independência, ganhando a sua conformação atual. As desapropriações feitas associavam à avenida toda a ambiência e a importância paisagística da praça, pondo fim à simplicidade original do seu traçado que se confundia com o término da Avenida Tambiá.

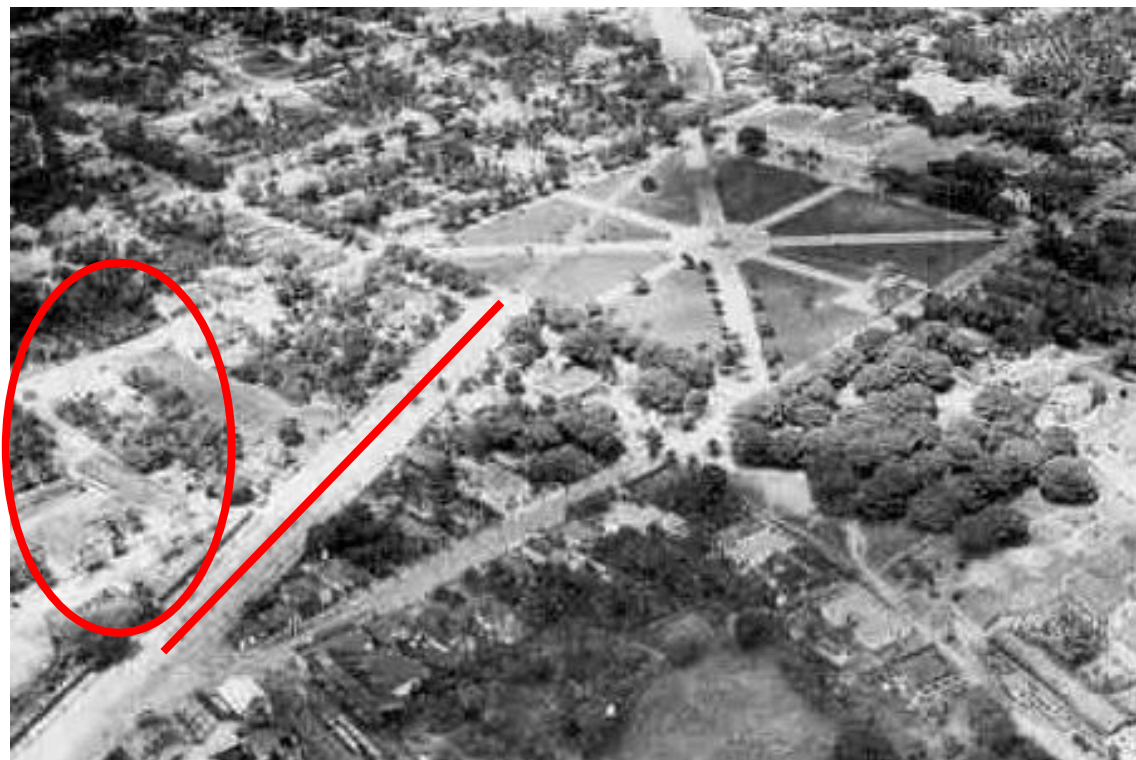


Figura 07. Fotografia aérea de 1933. Com o seu traçado definitivo a avenida começava a atrair as primeiras edificações de porte. A primeira delas foi o Colégio Nossa Senhora de Lourdes no canto inferior esquerdo. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

João Pessoa introduziria ainda na avenida o Campo de Aviação da Imbiribeira – no atual bairro de Tambauzinho. O equipamento, por mais simples que fosse, preenchia parte do imenso vazio entre os dois extremos do percurso. Uma planta datada de 1930 do acervo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano revela que a ocupação ao longo da Avenida Epitácio Pessoa estava somente na esfera do planejamento. Excetuando-se as edificações iniciais do bairro da Torre e das primeiras quadras da Praia de Tambaú, e o traçado quadriculado do Bairro dos Estados que seria ocupado duas décadas mais tarde.

Em 1932 foi contratado Nestor Figueiredo para elaborar um plano urbanístico para João Pessoa. O Jornal A União, de nove de março de 1932, publica uma entrevista com o Nestor Figueiredo. O arquiteto carioca, naquele momento abrira seu escritório em Recife e estava trabalhando em plano semelhante no estado vizinho. Com a morte de Anthenor Navarro em acidente aéreo o Estado passa às mãos de Gratuliano Brito que garante todas as condições para o desenvolvimento dos estudos. O urbanista concluiu que a partir da Lagoa do Parque Solón de Lucena seria estruturado o sistema viário contando com largas avenidas que levariam a um Centro Cívico – nas imediações da Cruz do Peixe; ao Centro Universitário – curiosamente próximo ao atual campus da Universidade Federal da Paraíba. Fonte: Retirada de A União, 09/10/1932.

Mesmo não tendo sido implementado, o plano urbanístico deixaria suas marcas no desenho da cidade. As preocupações do arquiteto em preservar a Mata do Buraquinho – manancial que abastecia a capital – garantiriam a manutenção de uma imensa área verde no coração da cidade. Entretanto, foi com a urbanização do bairro da Torre que Nestor Figueiredo concretizaria parte do seu plano de expansão. A partir da demarcação do loteamento, se iniciaria o processo de fixação de setores mais pobres da população que teria forte influência no percurso da Avenida Epiácio Pessoa. A antiga fazenda de Manoel Deodato mantinha algumas vias abertas inicialmente pelo administrador Joaquim Torres, que emprestaria seu nome ao bairro.

Com o Ministério de Viação e Obras Públicas, uma série de obras se realizaram em todo o país, através de suas Diretorias Estaduais. Em 1933, o engenheiro Ítalo Joffily coordenaria as operações que reiniciariam a abertura definitiva da Avenida Epiácio Pessoa (Figura 08). Um grande corte foi feito no final do platô que descia para as margens do Rio Jaguaribe – imediações do Clube Cabo Branco. Dessa forma, a inclinação da via tornou-se mais suave e foi possível o aterro das áreas encharcadas da planície costeira de Tambaú. As obras, iniciadas em 1933, se estenderiam até 1936 no governo de Argemiro de Figueiredo quando também foram assentados os trilhos da ferrovia.



Figura 08. Imagens da obra em 1933. Vista de leste para oeste. O corte do platô reduziu a inclinação, possibilitando um futuro tráfego de bondes para Tambaú.
Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

As obras de chegada à orla marítima marcam o início dos movimentos impactantes aquele que poderia ter se transformado em um belo parque urbano, o Rio Jaguaribe. A falta de consciência no trato com as questões intimamente ligadas ao espaço natural se revestia de uma espécie de belicosidade característica de uma época, onde a resolução imediata dos problemas prevalecia à reflexão dos acontecimentos futuros. Dessa forma, as margens do Jaguaribe foram sendo aterradas, seu leito assoreado perdeu a largura tradicional, a limpeza de suas águas, além de sua flora e fauna características. Esse processo privilegiou a venda de um loteamento do comerciante Antonio Lyra na sua fazenda cobrindo os bairros de Cabo Branco até Tambaú.



Figura 09. Aterro das margens do Rio Jaguaribe durante as obras da Avenida Epitácio Pessoa em 1933.
Foto: Acervo Jornal O Norte 1988.

Em matéria especial do Jornal O Norte de 25 de dezembro de 1988, mostra claramente como estava desgastado esse trecho da avenida, trabalhado inicialmente em 1920 por Camilo de Holanda. Foi necessário elevar todo o trecho em torno das margens do Rio Jaguaribe para garantir a segurança contra a erosão das chuvas de inverno. A Foto 10, a seguinte, e 1936, deixa bem claro a inflexão no traçado da avenida aberta durante os trabalhos coordenados por Camilo de Holanda em 1920, e a marcação definitiva – mais à direita – feita pela Diretoria de Viação e Obras Públicas.



Figura 10. Finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa durante o governo de Argemiro de Figueiredo em 1936.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

CAPÍTULO III

3 AVENIDA EPITÁCIO PESSOA E AS MUDANÇAS NA SUA PAISAGEM DE 1940 ATÉ 1969

A partir de 1940 assume a Interventoria do Estado Rui Carneiro. Nos trabalhos de regularização da Estrada de Cabedelo, aproveita-se para instalar o Campo de Aviação nas suas imediações – liberando o amplo terreno que margeava a Avenida Epitácio Pessoa e já não garantia a segurança das aeronaves por suas exíguas dimensões. Outra medida foi levar definitivamente o bonde elétrico à Praia de Tambaú, seguindo pelo velho trajeto da Avenida Atlântica – Atual Av. Rui Carneiro. Esse fato ampliou o acesso à orla para uma parcela maior da população e o núcleo inicial de ocupação no entorno do Bar e Restaurante Elite, que passou a receber também as primeiras linhas das “sopas” – pequenos ônibus que faziam a linha Centro-Tambaú.

Durante a década de 1940 a Avenida Epitácio Pessoa passaria a abrigar, além das primeiras edificações do bairro da Torre, o quartel do 1º Grupamento de Engenharia de Construção. Com uma ampla área que se adentrava pelo nascente Bairro dos Estados, o quartel construiu uma pequena vila para os oficiais situada em sua lateral leste e outra interna, próxima às instalações hospitalares de que também dispunha. Era um importante conjunto arquitetônico que trataria de auxiliar na fixação de futuras edificações no seu entorno.

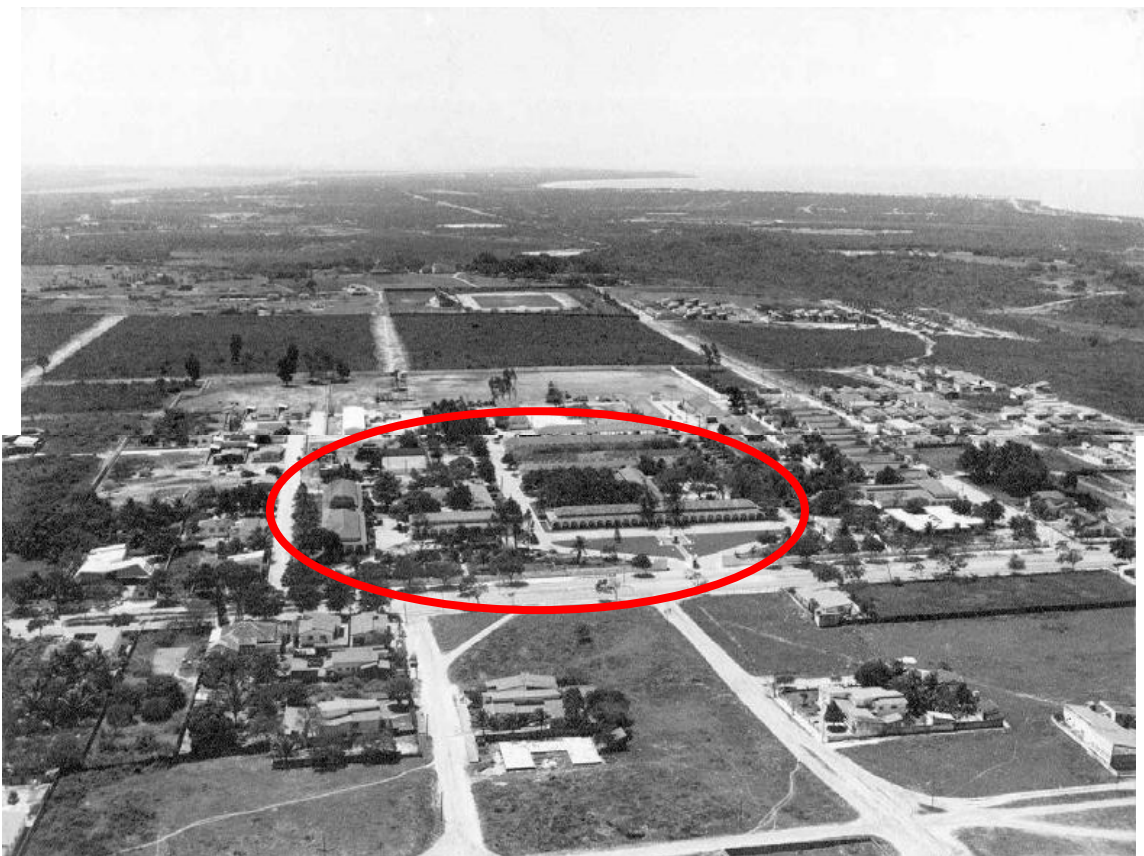


Figura 11. Vista aérea da região central da Avenida Epitácio Pessoa em 1968 tendo o Grupamento de Engenharia em destaque.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

Em 1951, com a volta de Getúlio Vargas à cena nacional, desta feita através de eleições diretas. Aqui na Paraíba vence as eleições seu antigo Ministro de Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida. A influência do novo governador, além de sua força de trabalho, promove uma série de benfeitorias ligadas à infraestrutura básica: água e energia elétrica.

Com José Américo, essa política embrionária ganhou porte de política habitacional chegando a atingir algumas localidades que já detinham algum tipo de infraestrutura, recebendo uma população com padrão de vida diferenciado.

Fica claro que a intenção do governo tinha por objetivo privilegiar parcelas mais bem aquinhoadas da população, em detrimento da maior parte dos habitantes que seria instalada em localidades menos favorecidas pelos serviços municipais. Assim, construiu-se o bairro de Miramar nas imediações da Avenida Epitácio Pessoa, situado no final do platô que se encaminhava para a descida da orla marítima. Essa ocupação foi de grande importância para ampliar o número de edificações ao longo da avenida. Anos mais tarde

foram iniciadas as obras de um conjunto habitacional que originou o bairro dos Expedicionários, também às margens da Avenida Epitácio Pessoa, ao lado da Torre.

Após trinta e dois anos da sua abertura por Camilo de Holanda, a avenida iniciaria uma nova fase de sua vida. Desta feita as mudanças ocorreriam na velocidade das marinetes e dos automóveis que passariam a percorrê-la com maior frequência, transportando as pessoas que já não mais veraneavam em Tambaú, mas passavam a morar definitivamente nas margens do Oceano Atlântico.



Figura 12. No início da década de 1950 vê-se a Avenida Epitácio Pessoa chegando à orla tendo do seu lado direito, já no final do platô, o bairro de Miramar. Em sua região central, também à direita, delinea-se o bairro dos Expedicionários. Um pouco mais abaixo com um claro arruamento em direção sudeste a Torre. O lado norte da avenida permanece quase sem ocupação.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

A pavimentação seria responsável por uma mudança radical no entorno da avenida que, em menos de dez anos, não estaria ligando somente o Centro ao mar, mas promovendo a ocupação de áreas tanto ao sul quanto ao norte.

O fato de existir uma grande via pavimentada capaz de promover o tráfego naquela direção do perímetro urbano passou a facilitar, inclusive, a ligação, mesmo que precária, com as praias ao norte – Manaíra, Bessa e Cabedelo – e ao sul – Cabo Branco, Seixas e Penha.

No início da década de 1960. Na Paraíba, o governo José Américo criara a Universidade da Paraíba após congregar uma série de faculdades existentes em João

Pessoa e em Campina Grande. Não demorou muito para serem escolhidas, em ambas as cidades, os locais para a instalação das respectivas Cidades Universitárias. Na capital, optou-se por uma ampla área, a sudeste do Centro, ao lado da Mata do Buraquinho – a Fazenda São Rafael – que guardava proximidade com o planejado Centro Universitário de Nestor Figueiredo, na década de 1930. Seu acesso se faria através das Avenidas Pedro II – vindo diretamente do Centro – e pela Eptácio Pessoa – a partir da expansão leste. A Cidade Universitária iniciaria um novo processo de ocupação da cidade para a região sul/leste que se concretizaria a partir do final da década de 1960.

A Paraíba mantinha seu ritmo de crescimento populacional um pouco mais lento

Tabela 01 – Crescimento Demográfico do Brasil (1950 – 2000).

	1950	1960	1970	1980	1991	2000
João Pessoa	89.451	135.896	220.065	329.942	497.600	597.934

Fonte: Atlas Geográfico do Estado da Paraíba e Fundação IBGE.

No início dos anos 60 uma série de obras federais, frutos de um planejamento articulado, iniciaria as primeiras mudanças de peso no panorama de João Pessoa. A primeira delas foi a construção do anel viário da cidade, desviando o tráfego da BR-101 e promovendo ligações com o Porto de Cabedelo, Bayeux e Santa Rita sem conturbar a área central.

Nas proximidades do anel viário da BR 230, estava sendo construído o campus universitário da UFPB, e na região sul – saída para Recife – foi implantado o Distrito Industrial que fixaria de uma vez por todas esse braço de expansão da cidade.

Aqui em João Pessoa os conjuntos habitacionais passaram a ser o elemento propulsor no crescimento da estrutura urbana, conduzindo a expansão em direção sudeste (GONÇALVES et al, 1999, p. 43).

O entorno da Avenida Eptácio Pessoa, como uma das principais áreas em franco processo de adensamento e com infraestrutura inicial instalada, passou a receber os primeiros conjuntos destinados à classe média baixa, formada a partir de funcionários públicos estaduais e federais. São desta época os conjuntos Jardim 13 de Maio, Ipês e Pedro Gondim - situados na lateral norte da avenida. Através do mesmo Sistema Financeiro da Habitação abriram-se novas linhas de financiamento para construções isoladas destinadas à classe média alta. Esses recursos se concentraram nos nascentes

bairros situados ao longo do eixo de ligação com a orla marítima. Desta forma, assistiu-se a rápida consolidação do Bairro dos Estados, Tambaú e Cabo Branco e a consequente valorização de todo o percurso da avenida.



Figura 13 e 14. As duas casas datam da construção de Miramar – início da década de 1950. A edificação da esquerda já acomoda um novo uso, enquanto a da direita mantém-se como habitação. Sem a assinatura aparente de algum arquiteto.

Fotos: A primeira Marco Antônio Coutinho 2004 e a segunda Antonio Higinio Junior 2013.



Figura 15 - Nesta Fotografia de 1968 visualiza-se o Esporte Clube Cabo Branco na parte inferior. O bairro de Miramar, acima do clube aparece quase que totalmente ocupado e dirigindo sua ocupação para a futura Avenida Rui Carneiro – via ainda em terra batida à direita unindo-se, em ângulo, com a Avenida Epiácio Pessoa.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

Em 1969 era entregue o maior conjunto habitacional da cidade, até então. O Castelo Branco foi implantado entre a Cidade Universitária e o bairro de Miramar, fortalecendo toda a futura ocupação que se daria em direção sudeste. O conjunto passou a abrigar os moradores da antiga Favela Beira-Rio que haviam sido relocados depois da abertura da Avenida José Américo de Almeida que margeava o Rio Jaguaribe em demanda do bairro do Cabo Branco. O novo corredor era uma alternativa de percurso à Avenida Epiácio Pessoa em direção à orla marítima.

CAPÍTULO IV

4 - MUDANÇAS NAS PAISAGENS DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA E AS ATIVIDADES PRESENTES AO LONGO DAS ÚLTIMAS DÉCADAS, DE 1970 ATÉ OS DIAS ATUAIS

O último governador eleito pelo voto direto João Agripino Filho (1966-1971), construiu a ligação com o Porto de Cabedelo – a BR-230 – ganhou uma passagem de nível que “rasgou” o Bairro de Tambauzinho, da Avenida Beira-Rio até a Avenida Epitácio Pessoa.

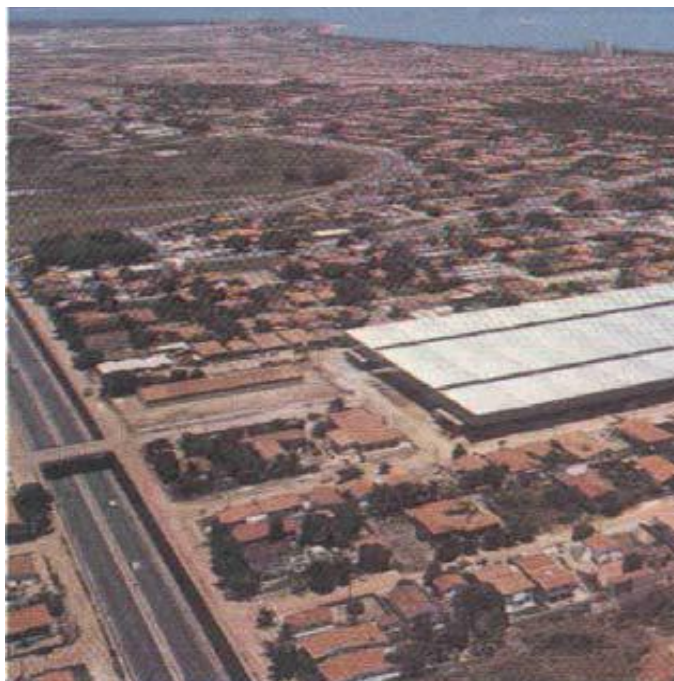


Figura: 16. A fotografia nos permite visualizar – no canto esquerdo – a rodovia BR-230 em direção à Cabedelo.

Fonte: Bloch Editores 1980.

Nesta data, início da década de 1970, a avenida ganhou sua pavimentação asfáltica aumentando significativamente a sua velocidade média. Já estava aberta e pavimentada a antiga Avenida Atlântica que, ao ser inaugurada, ganhou o nome de Senador Rui Carneiro. As duas avenidas trataram de dinamizar a ocupação do restante da orla marítima, notadamente os bairros de Manaíra e Bessa. Com o Projeto CURA (Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada) foi realizado entre 1977 e 1982, após a adesão da PMJP, os bairros da praia receberam o esgotamento sanitário além da ampliação na vazão do abastecimento d’água.

O processo de urbanização da orla marítima da capital guarda algumas peculiaridades dignas de registro. Uma emenda constitucional emitida pelo governo do Estado limitou a construção de edifícios com mais de três pavimentos na orla, preservando a paisagem, além de garantir melhores condições de conforto ambiental para todos os bairros litorâneos e, em última instância, a cidade como um todo. Até o final da década de 1960, somente as três primeiras quadras paralelas à beira-mar estavam ocupadas. Apenas três edifícios residenciais com mais de dez pavimentos haviam sido construídos junto ao mar – o São Marcos em Tambaú, o Beira-Mar e o João Marques de Almeida, ambos no Cabo Branco.

No início da década de 80, começaram a sê construídos os novos edifícios: o Passárgada, o Guaraparí na Epitácio Pessoa, o Solar dos Navegantes na Av. Nossa Senhora dos Navegantes, todos três edifícios situados na praia de Tambaú.

Após estes vários outros edifícios formam construídos e hoje a construção de edifícios em Tambaú, Cabo Branco e especialmente em Manaíra e no Bessa é de impressionar qualquer um.

Contraditoriamente, João Agripino promoveria – em 1969 – a construção de um hotel no pontal da praia de Tambaú. O local, Patrimônio da União – como toda a faixa litorânea do país – recebeu uma arrojada edificação projetada pelo arquiteto Sérgio Bernardes. A construção de 18.576m² não só tomou todo o pontal, como avançou significativamente no mar sem levar em conta qualquer tipo de impacto ao meio ambiente. Com o correr dos anos o Hotel Tambaú transformou-se em cartão postal da cidade e terminou por marcar o início das operações turísticas no Estado.



Figuras 17 e 18. Na primeira imagem, a Praia de Tambaú em 1968 ainda sem a construção do hotel, com o seu pontal ao fundo coberto de coqueiros. Em 1974, já ocupado pelo hotel, o pontal perdeu a maior parte de sua vegetação. Os problemas viários até hoje não foram bem solucionados, provocando impactos em sua vizinhança.

Foto: Acervo Humberto Nóbrega.

Durante meado da década de 1970 foi intensificada a comercialização do bairro de Tambauzinho, completando a ocupação das laterais da avenida. Com chegada de equipamentos comerciais – como os supermercados Bompreço, e Comprebem os moradores do entorno da Avenida Epitácio Pessoa ganharam mais uma opção em relação aos estabelecimentos do Centro e de Jaguaribe. Outro equipamento que ajudou a urbanizar a área foi o Rique Center, hoje Center França – pequeno centro comercial construído simultaneamente.







Figuras 19, 20 e 21 - Apesar de revestidos com nova roupagem, tanto o Comprebem – Antigo Jumbo, ex Pão de Açúcar - atual Extra o Bompreço e o Rique Center – atual Center França – ainda participam ativamente da vida econômica da avenida. Foto - Marco Antônio Coutinho 2002.

O primeiro Plano Diretor de João Pessoa, aprovado em 1975, pelo Prefeito Hermano Almeida, previa uma ocupação bastante rarefeita para a Avenida Epitácio Pessoa. O trecho era considerado a primeira Zona Comercial Eixo onde prevalecia uma baixa densidade – aproximadamente 50 hab/hectare.

Em 1979, após os contatos da Prefeitura com a metodologia paranaense. A nova tabela, após a revisão do Plano Diretor, desenhava uma nova Avenida Epitácio Pessoa, mais adensada e com uma variação maior de novas tipologias. Além do uso residencial unifamiliar, seria permitido o uso multifamiliar com três ou mais pavimentos sobre pilotis.

Aqui começa a se concretizar a real vocação da avenida – comércio e serviços, além do uso institucional também incentivado. As tipologias sugeridas são de edificações isoladas ou mistas, mesclando comércio sempre nos primeiros pisos e alterando o uso residencial ou serviços nos demais pavimentos. A chegada de grandes supermercados na avenida ampliaria as comodidades à ocupação residencial do seu entorno. Na década de 1970, a maioria das edificações se mantinha residencial, mas já assistíamos a um claro movimento de chegada do comércio e de alguns serviços. A concentração dessas edificações se fazia maior entre a Praça da Independência e o Grupamento de Engenharia. O Comprebem, instalado do lado norte – antigo Jumbo, ex Pão de Açúcar e atual Extra – passou a ser a maior loja da cidade. Depois, a pequena loja do Bompreço, construída do lado sul, antes da Galeria Rique Center, ampliava os atrativos da principal avenida de João Pessoa. Essas primeiras edificações comerciais seriam responsáveis pela chegada de outras

tantas e pelo primeiro movimento de alteração no uso do solo da Avenida Eptácio Pessoa, ficando o restante da avenida com uma predominante ocupação residencial ou com lotes ainda vazios. A mudança do centro de negócios da cidade ainda não havia se concretizado, permanecendo o Centro com a maior concentração de bancos, lojas comerciais, além dos principais edifícios institucionais.



Figuras 22 e 23: A matriz da A Samaritana Lanches, empresa, unifamiliar, estabelecida na Eptácio Pessoa desde 1985, ainda em uma barraca de zinco e atualmente, com instalações modernas, muito bem frequentadas nas madrugadas dos finais de semanas.

Fotos: Acervo da família Pereira 1989 e Antonio Higinio Junior 2013.

Durante o primeiro governo Tarcísio Burity (1979-1982). O Governo do Estado construiu os conjuntos Mangabeira I e II e Valentina Figueiredo, além de um polo turístico

ao sul da Praia da Penha – Projeto Costa do Sol – atual Estação Cabo Branco, reforçando uma tendência da capital de encaminhar-se para essas áreas ainda desocupadas.

No entorno da Epiácio Pessoa foi edificado o Espaço Cultural José Lins do Rego, onde anteriormente funcionava o Campo de Pouso da Imbiribeira – um lote com 40.850m² em Tambauzinho.



Figura 24 - Vista de Tambauzinho no início da década de 1980. O Espaço Cultural – final da obra. A Fotografia nos permite visualizar – no canto esquerdo – a rodovia BR-230 em direção à Cabedelo. É possível ter uma ideia da ocupação promovida pela Avenida Epiácio Pessoa até meados da década de 80. Foto: Bloch Editores.

O crescimento lento de João Pessoa tem conferido tempo suficiente para a criação de uma mentalidade preocupada com o Meio Ambiente. Diferentemente de outras capitais litorâneas do Nordeste, a cidade começou a sofrer com esse processo a partir do meado da década de 1970, mesmo assim de forma lenta, ampliando-se no decorrer dos anos 90.

A paisagem natural começaria a ser atingida de maneira mais sistemática a partir do governo Wilson Braga (1983 – 1986) com o assentamento mal planejado de populações de baixa renda nos vales de alguns rios e nas encostas dos poucos morros que cortam a malha urbana. As ações da FUNSAT – Fundação Social de Apoio ao Trabalho – coordenada então pela primeira-dama, Lúcia Braga, criaram conjuntos – ditos urbanizados – com um grau mínimo de infraestrutura que mais tarde se transformariam em favelas devido à precariedade de suas instalações.

O Rio Jaguaribe passou a abrigar em vários pontos das suas margens, populações inteiras que convivem com a alta densidade, falta de saneamento básico, limpeza urbana, falta de lazer, além das doenças causadas pela poluição e pelo assoreamento. As encostas dos morros vêm perdendo sua cobertura vegetal e, por vezes, sofrendo deslizamentos em épocas de chuva.



Figuras 25 e 26: Na favela Artur Borges, as chuvas enchiam o Rio Jaguaribe, que levava terror as famílias: barracos e casebres precariamente construídos.

Fotos: Jornal A União em 29/09/1992.



Figuras 27 e 28. A área sem a favela (comunidade), arboriza mas com forte degradação.
Fotos: Antonio Higinio Junior 2013.



Figura 29. Vista aérea do Rio Jaguaribe com o “Bairro São José” criado por Lúcia Braga em 1983. Além das pressões da especulação imobiliária que verticalizam o bairro de Manaíra – à esquerda – o Manaíra Shopping – principal conjunto horizontalizado em baixo e à esquerda da Foto – vem contribuindo para aumentar a poluição e o estreitamento do seu leito.

Foto: Mano de Carvalho in Honorato 1999.

A legislação urbanística – que deveria ser revista de cinco em cinco anos – passaria catorze anos para receber novamente a atenção dos técnicos municipais. Neste ínterim a cidade assistia – como de resto todo o país – à exacerbação da segregação espacial. A degradação do espaço urbano passa atingir diretamente a paisagem não construída – em muitas cidades a paisagem residual – retirando o restante de cobertura vegetal dos morros, aterrando as margens já assoreadas dos rios, criando espaço para construir onde antes só existia a natureza.

Após a Constituinte de 1988, a Paraíba detalharia o polêmico artigo da sua Constituição Estadual tratando da ocupação de toda a sua orla marítima, originalmente formulada em 1971. A faixa inicial de 500 metros teria o gabarito controlado – variando de 12,90 metros até 35,00 metros. Objetivando o controle da expansão vertical que poderia deixar o litoral com gravíssimos problemas de conforto e de saúde ambiental, a legislação procurava também preservar a variedade da paisagem litorânea composta de farta vegetação e formações de falésias.

O Plano Diretor de 1992, construído na administração do Prefeito Carlos Mangueira (1991-1994), teve ampla participação da sociedade civil organizada, da capital, garantindo a atualização do pensamento urbanístico. A introdução de medidas de gestão

urbana – como a criação das Zonas Especiais de Interesse Social – para fortalecer o combate às desigualdades sociais fez do Plano Diretor pessoense um dos precursores, ao nível nacional, da formulação de instrumentos legais que mais tarde seriam apresentados ao país através do Estatuto da Cidade. A partir de 1994, as Zonas Especiais de Preservação passaram a sofrer constantes invasões, chegando a ser permitida a construção de postos de combustíveis e grandes equipamentos.

No cenário da Avenida Epitácio Pessoa, oitenta e três anos após a sua abertura, assiste-se a uma intensificação na mudança de uso do solo. Os últimos anos foram pródigos em demolições, reformas e novas construções. À tranquila ocupação residencial do início – com algumas edificações educacionais – foram se somando as primeiras edificações comerciais e de serviços que passavam a ocupar os vazios existentes. Ao perfil de edificações com no máximo dois pavimentos se uniram os edifícios mais verticalizados, seja para fins residenciais, seja para abrigar comércio e serviços. A porção litorânea da avenida concentra a maioria do uso residencial e é também a parte mais verticalizada e o trecho com a menor cobertura vegetal.



Figura 30. Processo de verticalização acelerada na orla de João Pessoa.
Fonte: Lenygia Maria Formiga A. Morais, 2008.

A Av. Epitácio Pessoa é a única avenida da cidade que inicia e termina em bustos: o do Pres. Epitácio Pessoa e o do Almirante Tamandaré.



Figura 31. Busto de Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa, localizado no início da Avenida, um paraibano do mais alto valor, que chegou a ser presidente da república de 1919 a 1922. Ministro do Supremo Tribunal Federal, Juiz da Corte Internacional de Haia, Senador e Deputado Federal.
Foto: Antonio Higino Junior 2013.



Figura 32. A primeira avenida da praia passou a ser denominada Almirante Tamandaré, em homenagem a Joaquim Marques de Lisboa, patrono da Marinha Nacional. Em 1953, foi inaugurado o Busto de Tamandaré, estrategicamente instalado no encontro das avenidas Epitácio Pessoa, Cabo Branco e Tamandaré, local de importantes eventos até os dias atuais.
Foto: Antonio Higino Junior 2013.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mística do nome de Eptácio Pessoa, primeiro Presidente paraibano, fora associada à avenida que conduziria um intenso processo de crescimento urbano, concretizando um antigo desejo da Cidade da Parahyba de romper as barreiras físicas e econômicas e enfim atingir o Oceano Atlântico.

Sendo a maior avenida da cidade, a Eptácio Pessoa é também a mais importante, pois além de ligar o centro a área, mais nobre (zona leste, onde se localiza a orla marítima), a Eptácio Pessoa dá acesso também aos principais bairros da cidade.

Mas não é só pelo tamanho que a Eptácio Pessoa tem tanto destaque. Por ser também uma das mais antigas avenidas da cidade, ela possui em seu conjunto arquitetônico belos casarões vindo de um passado de glória do qual a Paraíba também faz parte, e ao mesmo tempo possui construções arrojadas e modernas, todas convivendo numa perfeita harmonia. Por sua nobreza a Eptácio Pessoa valoriza não apenas os seus imóveis, mas também todos os que ficam em suas imediações. Isto faz com que aumente muito o preço dos imóveis naquela localidade, transformando-os num excelente patrimônio.

“Enfim, a Eptácio Pessoa é uma grande cidade numa rua, que divide diversos bairros e liga o centro da cidade ao mar”.

REFERÊNCIAS

A CARTA – João Pessoa, J. Godim publicações Ltda. 6 (261) L: 1-52, 1992.

AGUIAR, Wellington Hermes Vasconcelos de. **Cidade de João Pessoa: a memória do tempo**. João Pessoa, Gráfica e Ed. Persona, 1992 356 p.

AGUIAR, Wellington & OTÁVIO, José. **Uma cidade de quatro séculos**. 2.ed. João Pessoa: FUNCEP, 1989. 279 p.

ANDRADE, Rita de Cássia Gregório de. As ruas da Cidade Baixa: Cotidiano e Espacialidade: As Ruas João Suassuna e Visconde de Inhaúma. **Relatório final de pesquisa PIBIC-UFPB** (Programa de Bolsas de Iniciação Científica) João Pessoa, 2004.

BARROS, Paulo Cezar de; FERREIRA, Fernando da Costa. A Importância Do Estudo Da Geografia Histórica Para A Compreensão Do Espaço Urbano. In: **Revista Geo-Paisagem** (online) Ano 8, n. 15, Janeiro/Junho de 2009.

CENTER BAIRRO. João Pessoa, O Norte. 1 (05): 1.8,31 mar. 1991.

COUTINHO, Marco A.F. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa**. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

FREIRE, Carmem Coelho de Miranda. **História da Paraíba**. 3.ed. João Pessoa: A União, 1981. 240 p.

GONÇALVES, R. C. et al. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: EDUFPB, 1999

LAVIERI, João R.; LAVIERI, Maria B. F. Evolução urbana de João Pessoa pós-60. In: GONÇALVES, Regina C. et al. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Ed. Ufpb, 1999, p.39-65.

LEANDRO, Aldo Gomes. Reestruturação urbana, turismo e imagem da cidade. In: _____ . **O turismo em João Pessoa e a construção da imagem da cidade**. (Dissertação de Mestrado). João Pessoa: UFPB, 2006. Cap. 1, p. 18-25

LEITÃO, Deusdedit. **Ruas de Tambaú**. João Pessoa: SEC, 1988.

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

_____. Notas sobre a urbanização da cidade de João Pessoa: do processo e do seu reverso. In: **Revista Paraibana de Geografia**. Vol.III, nº 1 – Julho de 2001. UFPB.

_____. A Rua e a cidade. In: **Com Ciência**: Revista eletrônica de Jornalismo científico. (On line) nº88, Junho de 2007. Disponível em: <http://www.comciencia.br/comciencia/?section=8&edicao=25&id=277>. [Acesso em 28.01.2013]

_____. Ruas, casas e sobrados da cidade histórica: entre ruínas e embelezamentos, os antigos e os novos usos. In: **Scripta Nova**: Revista Eletrônica de Geografia Y Ciências Sociais. (On line) Vol. XII, nº 240 – 1 de Agosto de 2008. [Acesso em 10.02.2013]

MELLO, Jose O. de A. **História da Paraíba**. João Pessoa: A União, 2002.

OCTÁVIO, J.; AGUIAR, W. **Uma cidade de quatro séculos**: evolução e roteiro. Fundação Cultural do Estado da Paraíba (FUNCEP). 2.ed. João Pessoa: A União. 1989. 310 p.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DE JOÃO PESSOA. João Pessoa, Prefeitura Municipal, 1994. 64 p.
<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/legislacao/seplan/planodiretor.pdf> [Acesso em 22.02.2013]

RODRIGUEZ, Janete Lins. **Acumulação de capital e produção do espaço**. João Pessoa: UFPB, 1980. 124 p.

_____. **A evolução urbana da grande João Pessoa**. João Pessoa: A União, 1980. 63 p.

_____. **Crescimento de uma capital**. João Pessoa: Fundação José Américo, 1981. 64 p.

_____. **Evolução e problemas sociais na cidade de João Pessoa**. João Pessoa: A União, 1983. 83 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985. (Coleção Espaços).

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4.ed. 2. reimpr. - São Paulo: USP, 2006. Disponível em: <http://www.4shared.com/>.

SILVA, Cristiane Dias da. **A dinâmica do uso do solo da Avenida Cruz das Armas em João Pessoa – PB**. Trabalho Monográfico. João Pessoa, 2012, 69p.

STUCKERT FILHO, Gilberto Lyra. **Parahyba**: capital em Fotos. João Pessoa: F & A, 2004.