



Universidade Federal Da Paraíba

Centro de Tecnologia

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA E AMBIENTAL
- MESTRADO -

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANA DE UM SETOR LITORÂNEO DE UMA
CAPITAL BRASILEIRA: O CASO DO BESSA EM JOÃO PESSOA - PB

MARCELA FERNANDES SARMENTO

João Pessoa – Paraíba

Março - 2012

Marcela Fernandes Sarmento

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANA DE UM SETOR LITORÂNEO DE UMA
CAPITAL BRASILEIRA: O CASO DO BESSA EM JOÃO PESSOA - PB

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Programa de pós-graduação em
Engenharia Urbana e Ambiental da
Universidade Federal da Paraíba, como
requisito parcial para obtenção do título
de Mestre.

Orientador: Dr. Alberto José de Sousa

JOÃO PESSOA
2012

S246p Sarmiento, Marcela Fernandes.

O processo de ocupação urbana de um setor litorâneo de uma capital brasileira: o caso do Bessa em João Pessoa-PB/ Marcela Fernandes Sarmiento. -- João Pessoa: [s.n.], 2012.

107f. : il.

Orientador: Alberto José de Sousa.

Dissertação (Mestrado)-UFPB/CT.

1. Engenharia urbana. 2. Engenharia Ambiental. 2. Urbanização litorânea. 3. Parcelamento do solo - Bessa - João Pessoa/PB.

UFPB/BC

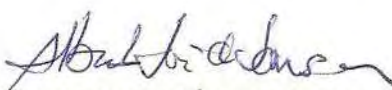
CDU: 62:711(043)

**“O PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANA DE UM SETOR LITORÂNEO DE UMA
CAPITAL BRASILEIRA: O CASO DO BESSA EM JOÃO PESSOA-PB”,**

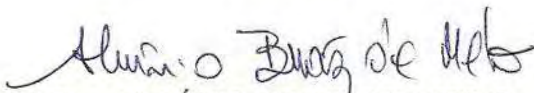
MARCELA FERNANDES SARMENTO

Dissertação aprovada em 27 de março de 2012

Período Letivo: 2011.2



Prof. Dr. ALBERTO JOSÉ DE SOUSA – UFPB
Orientador



Prof. Dr. ALUÍSIO BRAZ DE MELO - UFPB
Examinador Interno



Prof. Dr^a. GUILAH NASLAVSKY – UFPE
Examinador Externo

João Pessoa-PB
2012

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus e a Nossa Senhora, por me abençoar em todos os momentos de minha vida e neste momento em especial, dando-me força, coragem e perseverança para completar mais uma fase acadêmica.

Aos meus pais, Anaildes e Sarmento, pelo apoio e incentivo, além da confiança e credibilidade depositadas em mim.

Ao meu esposo Marcus, a quem agradeço pelo amor, pela paciência nos momentos de angústia e nos momentos de ausência. Seu companheirismo, amizade e incentivo foram essenciais para conclusão desta etapa.

Às minhas irmãs Juliana e Catarina, que mesmo distantes, estavam presentes. Agradeço sempre pelos momentos de descontração e alegrias.

Em especial ao meu orientador Prof. Dr. Alberto José de Sousa pela atenção, paciência, generosidade e pelo conhecimento compartilhado durante todo o trabalho. Muitos dos obstáculos encontrados durante este trabalho só foram superados com sua ajuda e dedicação.

Ao meu Tio Mousinho, sempre disposto a contribuir com seu vasto conhecimento.

Aos todos os meus amigos, mais próximos e mais distantes, em especial a Herllange e Manuela, muitíssimo obrigado pela confiança e certeza em mostrar que no final tudo daria certo.

Aos colegas e professores do Programa de pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, pelo conhecimento adquirido durante todo o processo.

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para realização deste, com destaque para os funcionários do setor de cadastro da PMJP que gentilmente cederam as plantas dos loteamentos para serem fotografadas.

RESUMO

Esta dissertação analisa o processo de ocupação urbana do Bessa, o maior setor litorâneo (quase 638 hectares) do município de João Pessoa, desde seu início, por volta de 1950, até 2011. Antes disso o setor era uma área rural subdividida em sítios e fazendas, sendo hoje uma área urbana, composta de três bairros – Jardim Oceania, Aeroclube e Bessa -, que concentra mais de 3.700 edificações. Para explicar tal ocupação, foi mostrado como se processou o parcelamento do solo para fins urbanos, através da análise de cada um dos onze loteamentos que o compuseram, e foi traçado um histórico do processo de ocupação edilícia do setor, onde se detalhou o estágio por ele atingido em épocas selecionadas. A pesquisa baseou-se principalmente num levantamento efetuado nos arquivos da PMJP (Prefeitura Municipal de João Pessoa) e na análise de projetos de loteamentos e de plantas da cidade e fotografias aéreas existentes. Com o estudo do caso em foco, esta dissertação se propõe a dar uma contribuição significativa à compreensão do fenômeno da urbanização de setores litorâneos das cidades brasileiras.

Palavras chaves: urbanização litorânea, parcelamento do solo, Bessa – João Pessoa.

ABSTRACT

This dissertation examines the process of urban occupation in Bessa, the largest coastal sector (almost 638 hectares) in the city of Joao Pessoa, since its beginning around 1950, until 2011. Previously, that sector was a rural area subdivided in farms, and is now an urban area, composed of three districts - Jardim Oceania, Aeroclube and Bessa - which concentrates over 3.700 buildings. To explain this occupation, the work shows how land was subdivided, by analyzing the eleven subdivisions that were created, and traces a history of the building occupation of the sector, in which some of its stages are examined in depth. The dissertation was based mainly on a survey conducted in the archives of Joao Pessoa city council and on the analysis of subdivision projects, maps of the city and bird-eye photographs. By study the case in question, this dissertation aims at making a significant contribution to the understanding of the urbanization process of coastal areas in Brazilian cities.

Keywords: costal urbanization, land subdivision, Bessa - João Pessoa

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: a) Brasil – Paraíba - Grande João Pessoa; b) O Bessa em destaque na planta de João Pessoa.....	13
Figura 2: Planta planialtimétrica do Bessa.....	15
Figura 3: Desvio do curso do Rio Jaguaribe fazendo-o desaguar no Rio Mandacaru	16
Figura 4: Antiga desembocadura do Rio Jaguaribe	17
Figura 5: Cobertura vegetal do Bessa em 1949	18
Figura 6: Rosa anual de ventos baseada em dados de ventos entre 1996 e 2001.....	19
Figura 7: Os três primeiros loteamentos do Bessa, em versão modificada da planta da cidade de 1992.	24
Figura 8: Trecho do projeto de ampliação do loteamento Oceania I.....	26
Figura 9: Áreas alagadas no loteamento Jardim América em planta de 1974	27
Figura 10: Projeto do loteamento Jardim América.....	29
Figura 11: Trecho do projeto de loteamento do Jardim Bessamar	31
Figura 12: Outro trecho do projeto de loteamento do Jardim Bessamar.....	32
Figura 13: O Bessa em fotografia aérea de 1968 e planta de 1974.....	34
Figura 14: Ocupação edilícia no Bessa em 1976 (segundo as ortofotocartas de 1976/1978)	38
Figura 15: O Bessa na divisão territorial do código de urbanismo de 1975	40
Figura 16: Localização dos loteamentos existentes no Bessa no final de 1979 (as áreas sombreadas foram loteadas antes de 1976; os demais loteamentos foram aprovados em 1979).	43
Figura 17: Localização dos loteamentos existentes no Bessa no final de 1989.....	44
Figura 18: Áreas residuais no parcelamento do Bessa.....	46
Figura 19: Loteamentos Portal do Bessa II (polígono menor) e Portal do Bessa I, envolvendo o primeiro	47
Figura 20: Plano geral do loteamento Jardim Oceania IV – 1ª etapa.....	49
Figura 21: Bloco 1 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa.....	52
Figura 22: Bloco 2 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa.....	53
Figura 23: Bloco 3 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa.....	54
Figura 24: Loteamentos Morada Nobre (1), Santa Lúcia (2), Oceania V (3) e Portal do Bessa (4) em planta da cidade de 2011	55
Figura 25: Projeto do loteamento Morada Nobre	56
Figura 26: Projeto do loteamento Santa Lúcia.....	56

Figura 27: Projeto do loteamento Oceania V	57
Figura 28: Projeto do loteamento Portal do Bessa.....	58
Figura 29: Projeto do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	60
Figura 30: Setor 1 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	61
Figura 31: Setor 2 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	62
Figura 32: Setor 3 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	62
Figura 33: Setor 4 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	64
Figura 34: Setor 5 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa	64
Figura 35: Ilhas de retorno na Av. Campos Sales, em fotografia aérea de 1989	66
Figura 36: O Bessa no zoneamento do uso do solo instituído em 1975.	69
Figura 37: Ocupação edilícia em 1976 e em 1989.....	72
Figura 38: O condomínio Lucy e dois conjuntos de casas em fotografia aérea de 1989	73
Figura 39: Localização dos bares de praia dos jardins América em 1989.	75
Figura 40: O setor Bessa após a divisão oficial da cidade em bairros	77
Figura 41: O setor Bessa no zoneamento do município de João Pessoa.....	80
Figura 42: A Av. Nilo Peçanha em foto de 1998	81
Figura 43: Artérias do Bessa pavimentadas pelo prefeito Cícero Lucena (em amarelo).	83
Figura 44: Binários litorâneos do norte do setor Bessa (em amarelo)	84
Figura 45: Ocupação edilícia em 1989 e em 1998	87
Figura 46: Ocupação edilícia em 1998 e em 2008/2009.....	90
Figura 47: Estabelecimentos comerciais e de serviços existentes no Bessa em 2011...	93
Figura 48: Situação do Bessa em 2008.	94
Figura 49: Vetores da urbanização do litoral pessoense nos anos 1940	95
Figura 50: Vetores da urbanização do Bessa até 1976	96
Figura 51: Vetores da urbanização do Bessa entre 1976 e 1989	97
Figura 52: Vetores da urbanização do Bessa entre 1989 e 2009	98
Figura 53: Vetores da urbanização do litoral sul carioca até 1910.....	100
Figura 54: Vetores da urbanização do litoral sul recifense até os anos 1960	102

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO I - CARACTERIZAÇÃO DO SETOR ANTES DA OCUPAÇÃO.....	13
1.1 Localização e dimensões	13
1.2 Topografia e Geomorfologia	14
1.3 Hidrografia.....	16
1.4 Vegetação	17
1.5 Condições de ventilação	19
1.6 Acessos anteriores à ocupação urbana.....	20
CAPÍTULO II – DOS PRIMÓDIOS DA OCUPAÇÃO ATÉ 1976	22
2.1 Introdução	22
2.2 O Aeroclube da Paraíba.....	23
2.3 O parcelamento do solo	23
2.3.1 O loteamento Oceania I.....	25
2.3.2 O loteamento Jardim América	26
2.3.3 O loteamento Jardim Bessamar	30
2.4 Os acessos viários.....	33
2.5 A ocupação do setor.....	35
CAPÍTULO III – A URBANIZAÇÃO ENTRE 1976 E 1989.....	39
3.1 Introdução	39
3.2 O parcelamento quase integral do setor	41
3.2.1 Os loteamentos do período	42
3.2.2 Loteamentos Pontal do Bessa I e Pontal do Bessa II	46
3.2.3 Loteamento Jardim Oceania IV – 1ª etapa	48
3.2.4 Loteamentos Morada Nobre, Santa Lúcia, Oceania V e Portal do Bessa	55
3.2.5 Loteamento Jardim Oceania IV – 2ª etapa	59
3.3 A ocupação edilícia da área	65
3.3.1 Fatores favoráveis	65
3.3.1.1 A ocupação de Manaíra.....	65
3.3.1.2 Pavimentação da artéria principal	66

3.3.1.3 Abastecimento de água e drenagem.....	67
3.3.2 A influência da legislação urbanística	68
3.3.3 A evolução da ocupação	71
CAPÍTULO IV – URBANIZAÇÃO ENTRE 1989 E 2011	76
4.1 Introdução	76
4.2 Fatores que influenciaram a ocupação	79
4.2.1 Modificações da legislação urbanística.....	79
4.2.2 Melhoria da rede viária	81
4.3 A ocupação edilícia entre 1989 e 1998	85
4.4 A ocupação edilícia entre 1998 e 2008/2009.....	88
4.5 A expansão do comércio e dos serviços	91
CAPÍTULO V - CONCLUSÃO.....	95
REFERÊNCIAS	103

INTRODUÇÃO

O Bessa é o setor mais setentrional do município de João Pessoa, capital do estado da Paraíba. Situado entre o rio e o mar, ele destaca-se pela beleza de suas praias, ornadas de coqueiros, e do seu litoral recortado, composto de duas meias-enseadas separadas por uma ponta de areia.

Essa qualidade paisagística foi a principal razão de ser da fase inicial de sua urbanização, que principiou apenas nos anos 1950. Antes disso o setor era uma área rural subdividida em sítios e fazendas, e dotada em vários trechos de uma rica vegetação arbórea.

Hoje o Bessa é uma área urbanizada, composta de três bairros (Jardim Oceania, Aeroclube e Bessa¹), que concentra mais de 3.500 edificações, aí incluídos muitos condomínios verticais e variados estabelecimentos comerciais e de serviços.

A urbanização desse setor constitui o objeto desta dissertação, cujo objetivo geral é mostrar, com um certo aprofundamento, como tal processo se desenrolou entre meados do século passado e os últimos anos. Já os principais objetivos específicos do trabalho são (a) explicar como se processou o parcelamento do solo para fins urbanos no Bessa e analisar cada um dos fragmentos (loteamentos) que o compuseram; e (b) traçar um histórico do processo de ocupação edilícia do setor, detalhando o estágio por ele atingido em épocas selecionadas.

Segundo Panerai (2006, p. 77-78), os tecidos urbanos são o somatório de três componentes: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações. Aos dois primeiros refere-se o primeiro desses objetivos específicos, e ao terceiro refere-se o segundo objetivo.

A dinâmica das cidades tem sido motivo de diversos estudos ao longo dos anos, como também o crescimento de setores delas tem sido objeto freqüente de pesquisas no campo da história urbana, no qual essa dissertação se insere. A preocupação com os vetores de crescimento tem sido uma temática cada vez mais

¹ Doravante quando usado sem complemento o termo Bessa designará sempre o setor assim denominado e não o bairro homônimo que faz parte deste.

abordada, uma vez que a expansão horizontal afeta a capacidade da gestão municipal em oferecer e implantar a infraestrutura básica.

Ao analisar a evolução física de um setor urbano que é importante devido ao seu tamanho, sua localização litorânea e suas belezas naturais, esta dissertação faz um tipo de estudo que tem sido comum na história urbana, o que assegura a pertinência dela e justifica a escolha do tema a ser tratado.

Este não é o primeiro estudo sobre o Bessa, pois este setor, além de reunir as condições privilegiadas aqui mencionadas, é, na capital paraibana, um dos que mais cresce em número de construções e um dos mais valorizados em termos imobiliários, o que tem feito dele o objeto de algumas pesquisas.

Lenygia Moraes (2009), em seu estudo sobre a expansão urbana e a qualidade ambiental no litoral de João Pessoa, analisou a dinâmica da ocupação de toda a faixa litorânea do município, incluindo o Bessa, com o objetivo de caracterizar e hierarquizar os diferentes tipos de interferências humanas resultantes do processo de ocupação, relacionando estas com a qualidade ambiental.

Tânia Maria (2002), quando estudou a problemática da drenagem em áreas urbanas planas em João Pessoa, fez levantamentos e análises abrangendo os problemas naturais, as leis ambientais e as técnicas de implantação de loteamentos. A partir dos resultados obtidos, ela propôs um “loteamento auto-sustentável” no Bessa, com o objetivo de mostrar, à luz da legislação ambiental e dos conceitos analisados, como um loteamento pode ser economicamente viável, mais confortável e menos impactante em relação ao meio ambiente.

João Manoel de Vasconcelos Filho (2010) estudou o processo histórico da formação da estrutura fundiária urbana do litoral norte de João Pessoa. Ele fez em cartórios um levantamento dos loteamentos implantados no Bessa, listando os proprietários das glebas loteadas e as datas do registro cartorial de tais parcelamentos. Ele também discutiu a questão da segregação sócio-espacial na área estudada.

Porém nenhum desses autores fez uso do tipo de abordagem aqui empregado, que está sintetizado nos dois objetivos específicos acima citados. Portanto, esta dissertação é o primeiro trabalho científico a estudar a expansão urbana do Bessa, efetuando uma análise detalhada da morfologia do parcelamento do solo e da ocupação edilícia desse importante setor urbano.

Através do estudo do caso do Bessa, esta dissertação propõe-se a dar uma contribuição à compreensão do fenômeno da urbanização dos setores litorâneos das cidades costeiras brasileiras, que tem sido um dos principais componentes do processo de expansão física delas.

O principal referencial teórico para a análise do parcelamento do solo que será aqui apresentada foi o consagrado livro *The City Shaped: Urban Patterns And Meanings Through History*, de Spiro Kostof (edição de 1999). Nele seu autor faz um estudo aprofundado dos traçados urbanos, dividindo-os em quatro grandes categorias – duas das quais, os de desenho irregular e as quadrículas (capítulos II e III), têm a ver com esta dissertação –, que ele analisa tanto numa ótica histórica quanto em função de atributos marcantes de cada uma delas.

Em relação aos traçados irregulares, que Kostof separou em espontâneos e planejados, interessam a esta pesquisa os últimos, que ele agrupou numa subcategoria por ele batizada *planned picturesque* (p.70-93) e que se distinguem por reproduzir traços dos primeiros, apesar de serem criações concebidas pela mente de um projetista.

Quanto às quadrículas, Kostof mostrou que elas se diferenciam entre si através de características como ângulos formados pelas vias, forma e proporções das quadras, ritmo dos espaçamentos entre as ruas, distribuição das praças no tecido, etc. Dois tipos de quadrícula relacionam-se com esta pesquisa: as ortogonais com quadras longas e múltiplas praças, e aquelas nas quais as ruas não se cruzam, encontrando-se em junção em forma de T – que embora se tenham difundido só no século XX, foram utilizadas já na Idade Média (p. 141).

No que concerne à ocupação edilícia do Bessa, o principal referencial teórico desta dissertação foi o livro *Análise urbana*, de Philippe Panerai, tradução brasileira de uma original em francês.

Nele seu autor fez uma análise aprofundada dos elementos e processos envolvidos no fenômeno da expansão urbana e propôs alguns conceitos que foram usados nesta dissertação, como crescimento contínuo e descontínuo, linha de crescimento, pólo de crescimento e barreira (p. 55-74)

Num segundo nível de importância, outros três trabalhos, mencionados em seguida, também constituíram referenciais teóricos para esta dissertação.

José Ressano Garcia Lamas, em seu livro *Morfologia urbana e desenho da cidade*, investigou a história da forma urbana e analisou a morfologia da cidade em

duas e três dimensões (traçado e volumetria). Para ele, o desenho urbano exige um domínio profundo de duas áreas do conhecimento: o processo de formação da cidade (histórico e cultural) e a reflexão sobre a forma urbana enquanto objetivo do urbanismo.

Em *Loteamentos urbanos*, Juan Luiz Mascaró discorre sobre os traçados urbanos considerando as leis da economia e a racionalidade dos espaços. Ele reúne critérios importantes para projetar loteamentos, levando em consideração as variáveis funcionais, formais e econômicas.

Já o artigo “Large urban extensions planned in Brazil and Uruguay in the 19th century”, de Alberto Sousa e Patrícia Queiroga, a ser publicado na revista *Habitat International*, utiliza um método de análise dos traçados urbanos que serviu de parâmetro para aquele adotado nesta pesquisa.

Alberto Sousa proporcionou outro balizamento teórico a esta dissertação, que ele orientou, através de suas idéias sobre o crescimento físico da cidade de João Pessoa, por ele transmitidas à autora desta pesquisa em diversos diálogos. Sousa tem estudado a história urbana pessoense durante anos, tendo publicado quatro artigos e um livro (*Sete plantas da capital paraibana, 1858–1940*) sobre tal tema.

A metodologia utilizada na construção desta dissertação envolveu os seguintes componentes principais.

No que concerne à estruturação global do trabalho o método utilizado foi dividir a urbanização do Bessa – desde seus primórdios até o ano passado – em quatro fases sucessivas separadas pelos anos 1976, 1989 e 1998.

Estes anos foram escolhidos como limites das fases por existirem fotografias aéreas neles obtidas que retratam satisfatoriamente o estado da urbanização do Bessa em cada um deles, o que tornou possível reconstituir o processo de ocupação edilícia do setor. Sem essas fotos isso não teria sido possível, pois não foram encontradas outras fontes que possibilitassem a reconstituição pretendida.

Em cada fase foram estudados os fatores que influenciaram a urbanização (em especial a evolução da legislação urbanística e da rede viária principal), os loteamentos aprovados no período e a expansão da ocupação edilícia nela ocorrida.

O estudo dessa legislação foi feito a partir de pesquisa bibliográfica, e o da rede viária, a partir de depoimentos verbais, de plantas e fotografias existentes e de investigação em campo.

O estudo dos loteamentos foi baseado em pesquisa efetuada nos arquivos da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), na cartografia existente, em entrevista com o autor de um dos maiores parcelamentos do setor e na análise morfológica do traçado de cada um dos loteamentos aprovados, fundamentada nas referências teóricas acima indicadas.

Para analisar a ocupação edilícia fez-se uso de um método comparativo consistindo na confrontação das situações (retratadas em fotografias aéreas) existentes no início e no fim de cada uma das fases aqui delimitadas. Tais situações foram representadas esquematicamente em quatro plantas temáticas, de nossa autoria, que apresentam as informações relevantes proporcionadas pelas referidas fotografias.

O estudo que esta dissertação faz será apresentada em cinco capítulos, nos quais não está incluída esta introdução.

O Capítulo I caracteriza fisicamente o setor antes da ocupação, descrevendo sua localização, relevo, hidrografia, vegetação e rede viária. Ele foi desenvolvido com base no mapa de João Pessoa de 1949, elaborado pelo Serviço Geográfico do Exército (que retrata a situação existente alguns anos antes), num levantamento topográfico da área e na bibliografia disponível, entre outras fontes.

O segundo capítulo examina a fase inicial da ocupação urbana do Bessa, desde seus primórdios até 1976, ano da realização do levantamento aerofotogramétrico que deu origem às ortofotocartas de 1978, da PMJP. Em três seções distintas ele (a) faz uma análise do traçado dos loteamentos criados no decorrer dessa fase; (b) estuda a ocupação edilícia nesta ocorrência; e (c) delineia um retrato da evolução da rede viária do setor.

O período compreendido entre 1976 a 1989 é tratado no Capítulo III, que está dividido em duas grandes partes (sem contar sua introdução). A primeira tem por objeto os oito loteamentos aprovados (e seus traçados, em particular), que fizeram com que nesse último ano o setor estivesse quase inteiramente dividido em quadras e lotes urbanos. A segunda é dedicada a uma análise da expansão da ocupação edilícia, onde está incluída uma seção preliminar em que são colocados em evidência alguns aspectos que influenciaram tal expansão, como a legislação urbanística e a melhoria do acesso viário principal.

Já o capítulo IV é consagrado à fase compreendida entre 1989 e 2011. Como não surgiu nenhum novo loteamento no decorrer dela, ele se ocupa apenas da

evolução da ocupação edilícia, que foi dividida em dois subperíodos, separados pelo ano de 1998 (no qual foi feito, pela PMJP, um levantamento aerofotogramétrico que proporciona um retrato da ocupação nesse ano) e tratados em duas seções distintas. Numa seção anterior a essas são discutidos dois fatores que influíram decisivamente na evolução da ocupação em questão: mudanças na legislação urbanística e a melhoria da rede viária do setor. E como na fase em pauta muita das edificações surgidas eram estabelecimentos comerciais e de serviços, dedicou-se uma seção final à análise da expansão deles.

Por fim, o quinto e último capítulo sintetiza o processo de ocupação urbana do Bessa, reunindo as principais conclusões fornecidas pelos capítulos precedentes. Ademais ele evidencia a especificidade desse processo – *descontínuo*, segundo a terminologia de Panerai (2006, p. 58-59), e iniciado a partir de dois focos –, comparando-o sucintamente com a urbanização do litoral sul de duas das principais cidades costeiras brasileiras: Rio de Janeiro e Recife.

CAPÍTULO I - CARACTERIZAÇÃO DO SETOR ANTES DA OCUPAÇÃO

1.1 Localização e dimensões

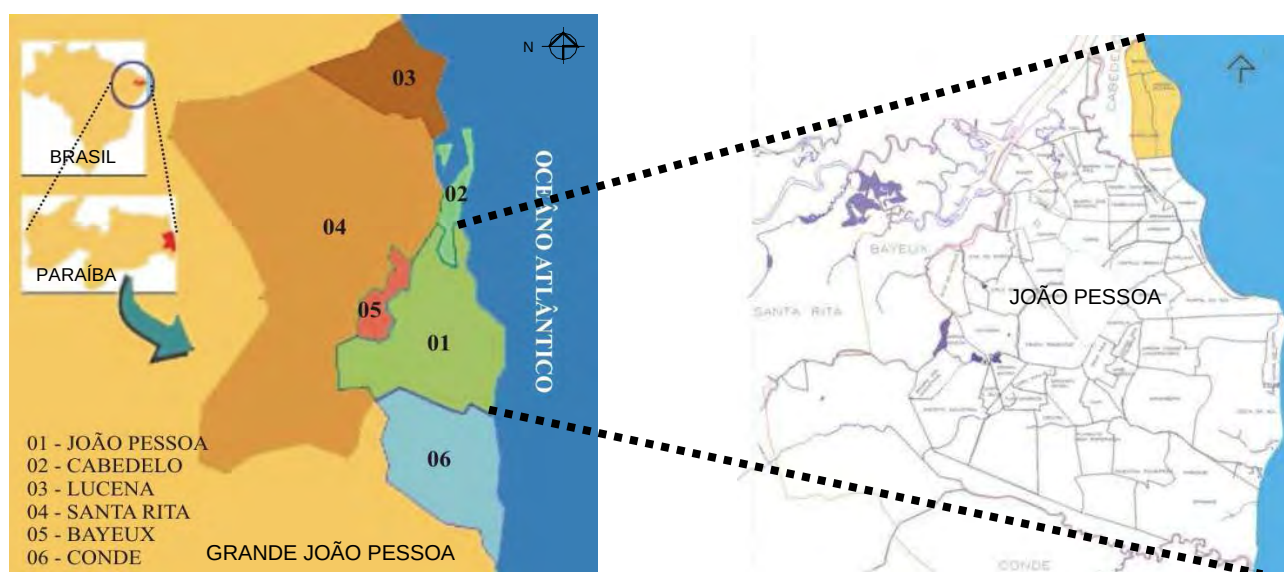
O setor estudado está localizado no extremo norte do município de João Pessoa, limite com o município de Cabedelo. Tem uma área de 637 hectares, que representa cerca de 3% da área total da cidade. (Figura 1) Seu limite sul dista cerca de 2,5 quilômetros da Av. Epitácio Pessoa (o mais importante corredor viário pessoense) e seu vértice sudoeste está a 4,5 quilômetros (em linha reta) do Parque Sólón de Lucena no centro da cidade.

Seus limites ao norte, a leste e a oeste, são o manguezal existente na antiga desembocadura do Rio Jaguaribe, o Oceano Atlântico e o braço norte do Rio Jaguaribe, respectivamente. Esses três ecossistemas fazem parte da hidrografia e da paisagem local, além de contribuírem de forma significativa para a complexidade da flora e fauna da região. A proximidade com o mar garante poucas variações de temperatura devido à maritimidade (FREITAS, 2011).

O único limite não natural é o meridional: a retilínea Av. Flávio Ribeiro Coutinho, com direção próxima ao eixo leste-oeste e com extensão de 1.350 metros, fronteira entre o setor e o bairro de Manaíra.

Os limites norte e oeste separam o Bessa do município de Cabedelo.

Figura 1: a) Brasil – Paraíba - Grande João Pessoa; b) O Bessa em destaque na planta de João Pessoa



Fonte: Sarmento, 2005

O limite oeste é uma linha encurvada quase paralela à direção norte-sul. Já o limite leste é uma linha curva composta de três segmentos, correspondentes aos contornos de duas meias-enseadas e uma ponta que as separa.

O setor mede cerca de 4,6 quilômetros de norte a sul. Sua largura varia de pouco mais de 700 metros (junto ao manguezal, ao norte) a quase dois quilômetros (na ponta acima mencionada, situada mais ou menos no meio do setor).

1.2 Topografia e Geomorfologia

Trata-se de uma região praticamente plana com baixo gradiente topográfico, dificultando bastante as soluções de drenagem tanto de águas servidas como de águas pluviais.

As cotas variam entre três e seis metros. As mais baixas estão mais próximas da beira-mar, mas há setores elevados na porção leste da área, ao sul da ponta do Bessa, com cotas entre cinco e seis metros.

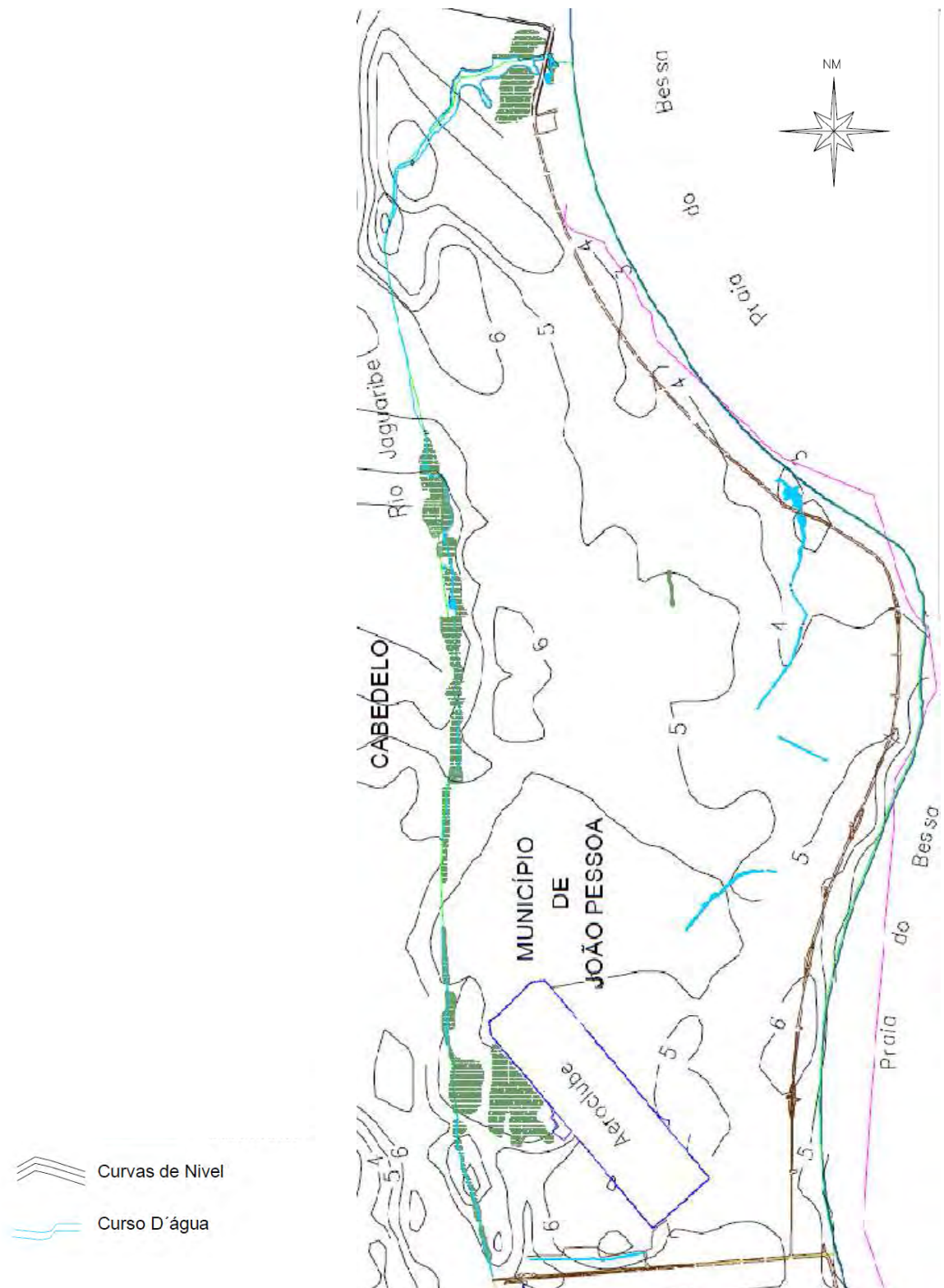
Já na faixa costeira entre essa ponta e o município de Cabedelo há cotas variando entre três e quatro metros.

No interior do setor, as cotas predominantes são as situadas entre cinco e seis metros. As mais altas encontram-se na faixa que margeia o Rio Jaguaribe. Por mais sutil que seja a inclinação, a aclividade do terreno acontece gradativamente do mar em direção ao rio. (Figura 2)

O setor tem características de planície costeira de restinga. Seu terreno é arenoso e salino, formado por compostos variados que resultam da acumulação de sedimentos marinhos, fluviais e flúvio marinhos. Suas feições geomorfológicas são divididas em praias, terraços marinhos, planícies flúvio marinhas, planícies fluviais e terraços fluviais (FURRIER, 2007 apud MORAIS, 2009).

Em termos geológicos, a área é homogênea e o solo superficial é constituído de areia de granulação fina até a profundidade de cinco metros, seguindo de uma camada argilosa de cor cinza a amarela com vinte metros de espessura que isola a camada superficial e provoca encharcamento dos terrenos.

Figura 2: Planta planialtimétrica do Bessa



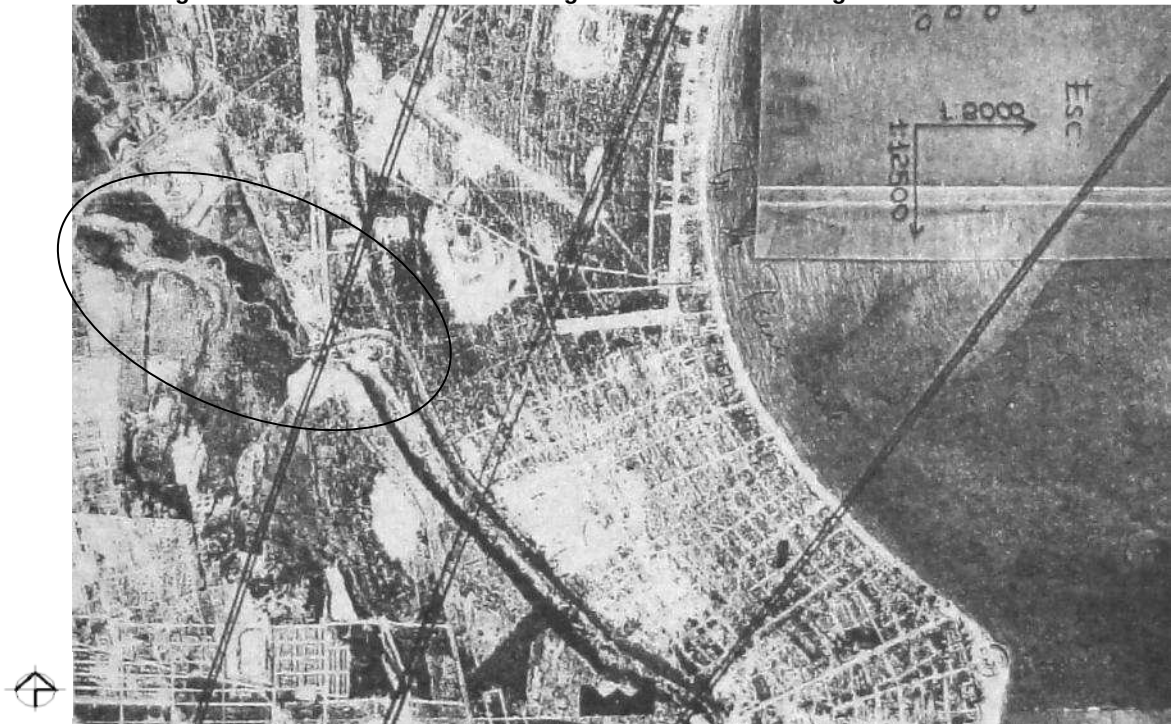
Fonte: Nóbrega, 2002

1.3 Hidrografia

O Bessa está assentado na sub-bacia do Rio Jaguaribe, responsável por quase toda sua drenagem. Hoje um rio urbano, esse curso de água tem uma extensão aproximada de 21 quilômetros, desde sua nascente até sua antiga desembocadura no mar, entre os municípios de João Pessoa e Cabedelo.

Até os anos 1920, o Rio Jaguaribe terminava nessa desembocadura. Mas nessa década, seu curso foi desviado para o Rio Mandacaru, que faz parte do sistema estuarino do Rio Paraíba. Esta mudança de percurso ocorreu nas proximidades do local onde hoje está situado o Manaíra Shopping. (Figura 3)

Figura 3: Desvio do curso do Rio Jaguaribe fazendo-o desaguar no Rio Mandacaru



Fonte: Fotografia aérea de 1968, feita pelo Serviço Geográfico do Exército.

Este procedimento estagnou o trecho final do rio, que passou a ser chamado “braço morto” ou “rio morto”. Segundo o geógrafo Paulo Rosa em entrevista ao jornal O Norte, em 10 de maio de 2010, o objetivo da obra foi “diminuir os mosquitos da febre amarela”, tendo ela transformado tal trecho do rio em “várias poças de água parada”. A água existente nesse trecho não provém mais da nascente do rio, mas das marés e das chuvas.

Além desse rio, o setor contém um maceió – com seis hectares aproximadamente e localizado a três quilômetros do limite sul do setor – e um curto riacho que nele deságua, depois de correr do sul para o norte.(Figura 4)

Figura 4: Antiga desembocadura do Rio Jaguaribe



Fonte: Ortofotocarta 1976/1978, PMJP



1.4 Vegetação

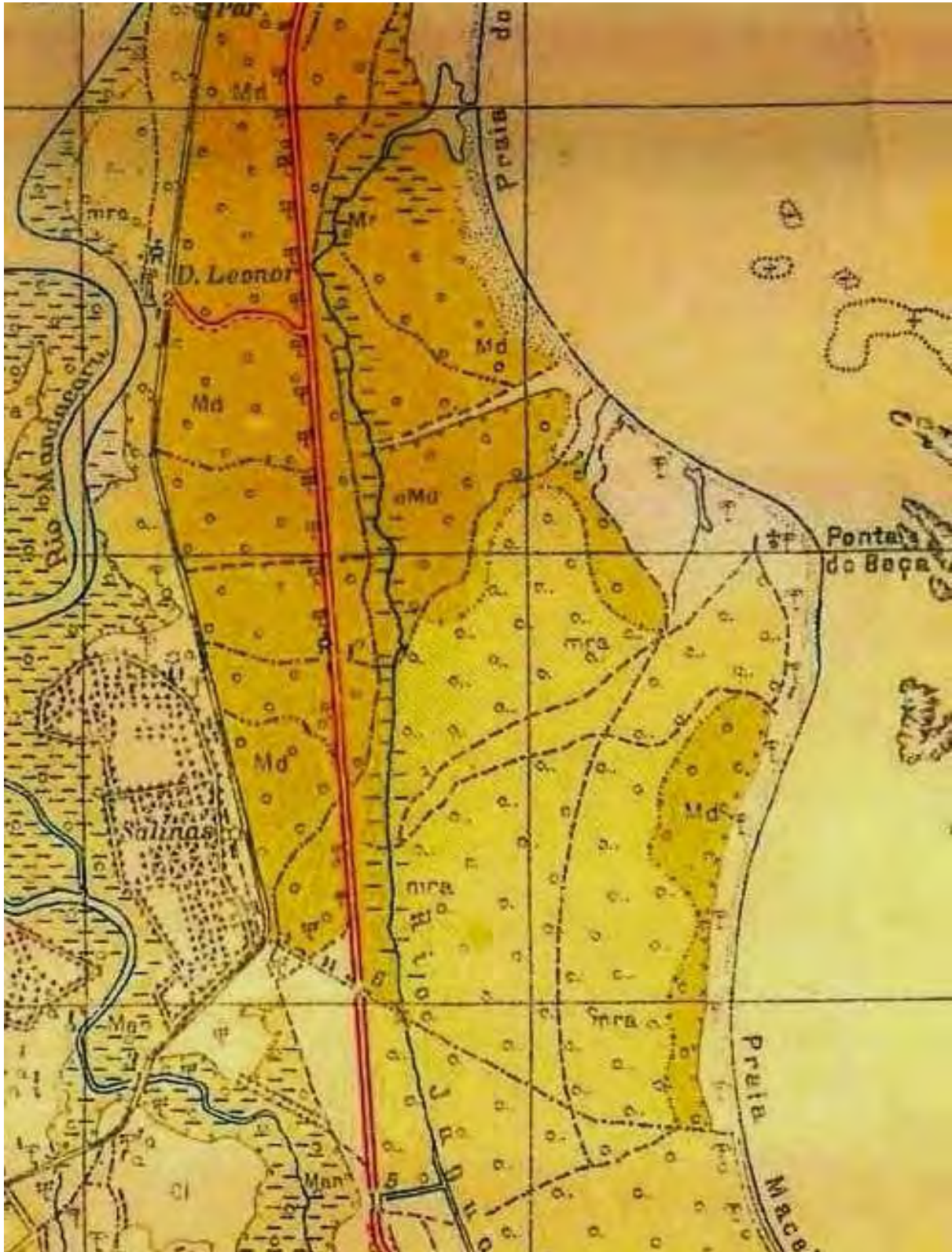
A vegetação do Bessa, como a da planície litorânea de João Pessoa de um modo geral, foi quase toda dizimada pela urbanização.

Salvou-se da destruição o manguezal contíguo à extremidade norte do setor. Manguezais são formações vegetais que se desenvolvem em ambientes de intensa decomposição, como foz de rios. Ocorrem em solos com pouca declividade e sob a ação das marés, têm alto teor de salinidade e enxofre, e solo com bastante lodo, com coloração escura e com boa profundidade. Caracterizada por formações arbóreas densas, a vegetação dos manguezais possui poucas espécies vegetais e estas apresentam adaptações tanto estruturais como fisiológicas para sobreviver nesse ambiente de solo pouco compactado e pouco oxigenado. (MORAIS, 2009)

De acordo com uma planta de 1949 (Figura 5), além dos espécimes herbáceos adaptados às condições locais de alta salinidade, e dos coqueiros na beira-mar, a maior parte do Bessa era ocupada por vegetação silvestre de pequeno

porte e por uma mata rala e alta formada por coqueiros e cajueiros, preenchendo aproximadamente 65% da área do setor.

Figura 5: Cobertura vegetal do Bessa em 1949



Fonte: Planta de 1949, feita pelo Serviço Geográfico do Exército



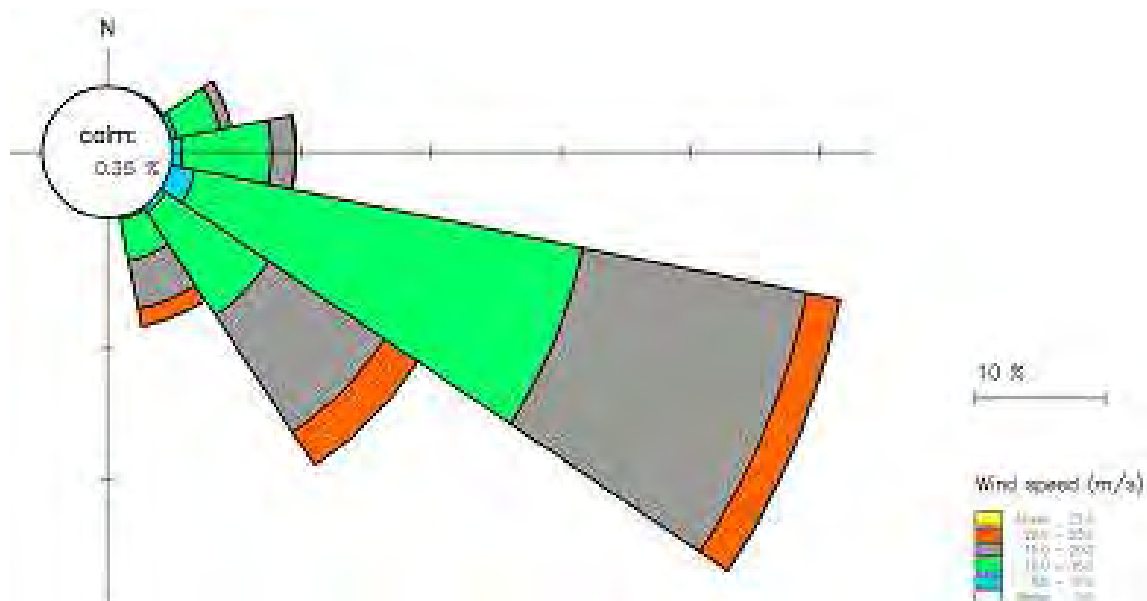
Apenas dois trechos do setor eram cobertos por uma mata densa e alta além da vegetação silvestre de grande porte, representando 35% da área. O menor deles estendia-se ao longo da enseada sul e tinha aproximadamente 62 hectares, dois quilômetros de extensão e largura variando entre 100 e 400 metros. O maior trecho, com cerca de 167 hectares, ocupava uma ampla porção norte do setor que se estendia por uns dois quilômetros da desembocadura do Rio Jaguaribe em direção ao sul.

Outro tipo de cobertura vegetal do setor se desenvolvia ao longo de cursos d'água e em locais planos e alagados, a exemplo do que acontece na região entre o Aeroclube e a BR 230. Eram os campos de várzea chamados de campos hidrófilos (quando o terreno é muito encharcado) e higrófilos (quando menos alagado). Sua vegetação é rasteira, incluindo espécimes como o *Panicum virgatum* (Gramineae) e o *Cyperus giganteus* (Ciperaceae). (NÓBREGA 2002)

1.5 Condições de ventilação

De acordo com os estudos do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH (2001), os ventos em João Pessoa sopram preferencialmente nos quadrantes SE a S com a intensidade média horária variando de 0,28m/s a 6,11m/s.

Figura 6: Rosa anual de ventos baseada em dados de ventos entre 1996 e 2001.



Fonte: INPH, 2001

Entretanto, para a análise do clima urbano é necessário observar a topografia do sítio e os modelos de morfologia urbana, visto que a forma da superfície afeta principalmente a força e direção dos fluxos de ar, que podem ser desviados ou canalizados dependendo da topografia (ROMERO, 2000, p. 91).

Romero (2000, p. 91) também analisa que “de todos os elementos climáticos, as condições do vento são as mais modificadas pela urbanização. Por sua vez, o vento urbano é também o elemento climático que mais pode ser controlado e modificado pelo desenho urbano”. Deste modo, descrever como os ventos se comportam no espaço urbano do Bessa, em qualquer recorte temporal, é bastante arriscado neste momento. Contudo, se a variável “topografia” for analisada isoladamente, pode-se dizer que não há nenhum acidente geográfico na região que interfira na passagem dos ventos.

1.6 Acessos anteriores à ocupação urbana

A planta de 1949 mostra que eram duas as ligações existentes entre o Bessa e João Pessoa nesse ano: a estrada de rodagem, pavimentada em 1942 no governo de Rui Carneiro, que unia a cidade ao seu porto, em Cabedelo, e a Av. Litorânea que vinha de Tambaú e chegava até o limite sul do setor (Figura 5). Seria a partir delas que se daria a ocupação urbana da área.

Da última saía um caminho carroçável que inicialmente tomava o rumo do oeste e depois se dirigia para o noroeste, atravessando obliquamente o Bessa, cruzando a estrada de rodagem e continuando até terminar na ferrovia que ligava João Pessoa a Cabedelo (possivelmente num ponto desta onde existia uma estação). Desse caminho saía uma trilha, com 3,6 quilômetros de comprimento, que seguia para o norte, quase paralelamente à beira-mar, e terminava na praia, num ponto da enseada norte, situado a sudeste de um riacho.

Na estrada de rodagem iniciava-se outro caminho carroçável tortuoso que se dirigia para o nordeste e terminava num outro ponto da praia na mesma enseada, a noroeste do referido riacho.

Duas trilhas saíam de um mesmo local, situado na margem direita do Rio Jaguaribe, e terminavam em dois pontos da ponta que separa as duas enseadas do

setor. Ambas tinham cerca de dois quilômetros de extensão e atravessavam uma mata rala. Suas extremidades junto à praia estavam interligadas por outra trilha.

Uma terceira trilha saía também do rio para a praia na direção sudoeste, cruzando a mata densa. Havia ainda três outras trilhas menos importantes.

De todos esses caminhos, apenas um seria preservado – e só parcialmente – pela urbanização (o que ligava a via litorânea à ferrovia), os demais tendo sido eliminados quando do parcelamento do solo do setor para fins urbanos.

CAPÍTULO II – DOS PRIMÓRDIOS DA OCUPAÇÃO ATÉ 1976

2.1 Introdução

Neste capítulo será visto como se deu a ocupação urbana do Bessa, desde seus primórdios até 1976. Esse ano foi escolhido como limite temporal porque existe um levantamento aerofotogramétrico desta data que permite analisar com segurança sua ocupação. Ademais foi nesse ano que entraram em vigor as normas do primeiro Plano Diretor de João Pessoa, que teve forte repercussão na ocupação da área.

A urbanização do Bessa só principiou depois de 1950, ainda que uma ou outra casa de praia possa ter existido no setor antes dessa data. Esse processo foi iniciado, ainda de forma suburbana, com a construção de casas de veraneio num estreitíssimo e extenso loteamento que no começo da década foi aberto, à beira-mar, no sul do setor. Composto de uma única fila de quadras e do arruamento que as definiam, ele foi ampliado em 1954, quando ganhou uma segunda fila de quadras e cresceu cerca de 1.000 metros em extensão.

Em 1953, outro loteamento foi criado no setor, agora na sua porção mais setentrional. Ao contrário do primeiro ele não tinha forma linear, ocupando não só uma estreita faixa litorânea, mas estendendo-se da praia até a estrada de Cabedelo. Nos anos seguintes, casas de veraneio, em pequeno número, foram gradualmente sendo erguidas nele, em geral nas quadras mais próximas da praia.

Nesse mesmo ano foi instalado no sul do Bessa um campo de pouso de aviões e o Aeroclube da Paraíba.

Em 1968 a ocupação residencial limitava-se às casas desses loteamentos, que formavam dois núcleos distintos que nenhuma via direta conectava (a ligação entre eles se fazia indiretamente, através da estrada de Cabedelo) e que estavam separados por amplas áreas desocupadas e um maceió. Nesse ano, já estavam abertas algumas vias que faziam a ligação entre tal estrada e a praia.

Na primeira metade da década seguinte, foi aberto no norte um novo loteamento, que estendia para o sul aquele criado em 1953 – e logo algumas residências de veraneio foram nele edificadas.

São esses acontecimentos, em suma, que sintetizam a ocupação do Bessa entre 1950 e 1976, e serão detalhados nas seções seguintes.

A análise foi feita principalmente a partir de informações constantes em fotografia aérea de 1968; nas plantas de 1949, 1974 e 1975; nas ortofotocartas de 1978, feitas a partir de fotografias de 1976; nos projetos dos três loteamentos mencionados; e em informações adicionais fornecidas por depoimentos orais obtidos em entrevistas informais, pesquisa bibliográfica e consulta à Internet.

2.2 O Aeroclube da Paraíba

A história do Aeroclube da Paraíba iniciou-se em 1940 com um aeródromo no antigo Campo da Imbiribeira, localizado no bairro de Tambauzinho, onde hoje está o Espaço Cultural José Lins do Rego. Após a deflagração da 2ª Guerra Mundial em 1939, a Paraíba e outros estados da Federação fundaram o seu Aeroclube com o objetivo de aumentar do número de aviadores para a Força Aérea Brasileira.

Segundo o *site* oficial do aeroclube paraibano, foi em 1953 que o governador José Américo de Almeida comprou para essa entidade um terreno situado no Bessa (desmembrado da Fazenda Ribamar ou Boi Só, pertencente a Izidro Gomes da Silva), para onde ela deveria transferir suas instalações.

Com cerca de 30 hectares, ele situava-se próximo a uma via existente que ligava a estrada de Cabedelo à rua que margeava a praia de Manaíra. Essa localização garantiria o acesso ao aeroclube a partir dessas duas vias. O terreno tem os lados oblíquos em relação à estrada de Cabedelo (cujas direção se aproxima da norte-sul) para melhor acomodar a pista de pouso, que deveria ficar na direção noroeste-sudeste, que é aquela dos ventos predominantes no local.

2.3 O parcelamento do solo

Esta pesquisa não conseguiu encontrar nos arquivos da Prefeitura Municipal de João Pessoa o projeto original do primeiro loteamento do Bessa, acima mencionado. Foi encontrado o plano de ampliação dele, datado de 1954, no qual é possível identificar as quadras que compunham o parcelamento inicial. O loteamento ampliado tem o nome de Oceania I e corresponde a quase 10% da área do Bessa.

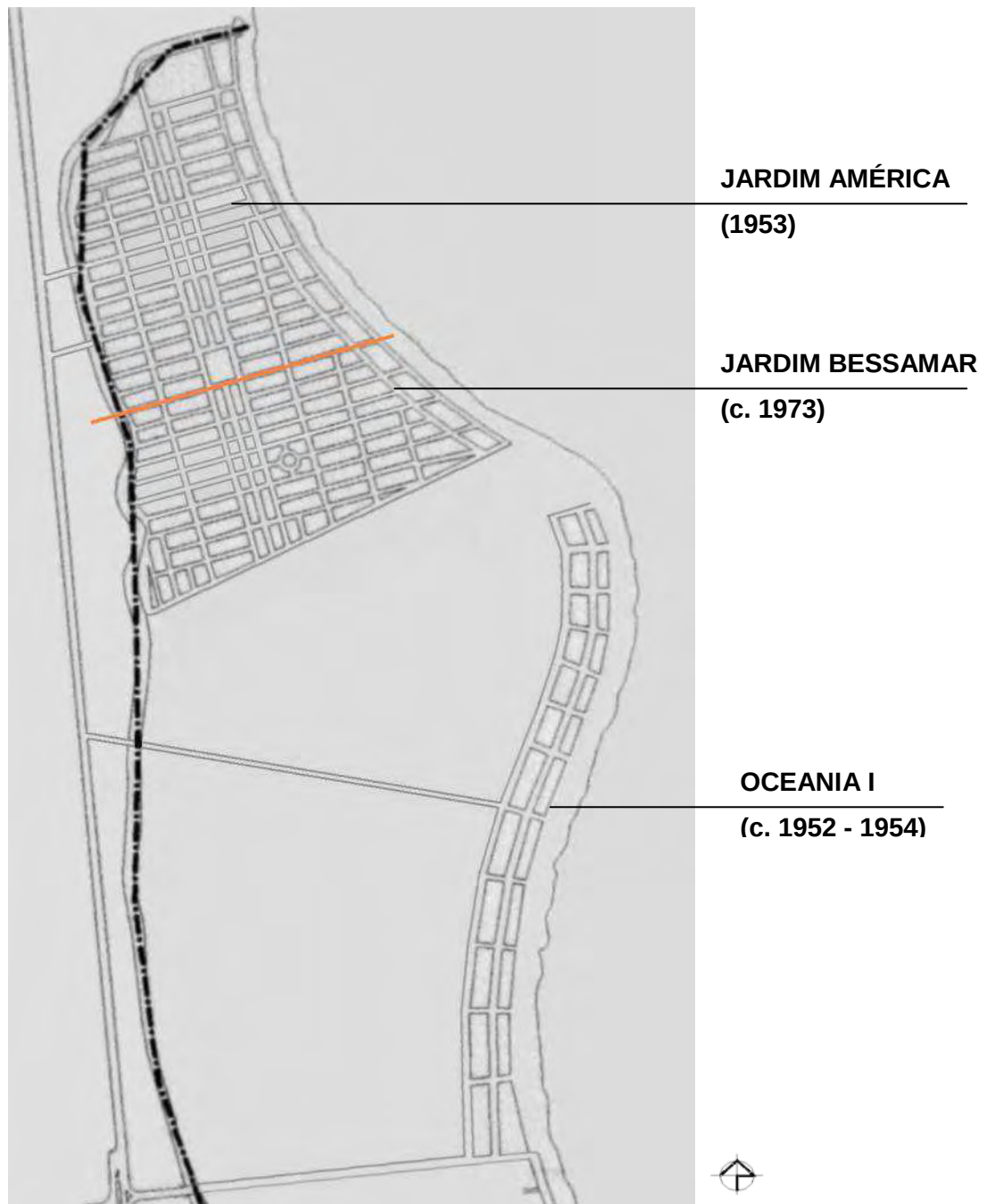
O segundo loteamento implantado foi o Jardim América, aprovado em 1953. Ele cobre 17% da área do setor e situa-se na extremidade norte deste, junto ao

manguezal existente na antiga desembocadura do rio Jaguaribe.

Por volta de 1973 é aprovado um terceiro loteamento no setor, o Jardim Bessamar, contíguo ao limite sul do segundo. Ele elevaria para quase 40% o percentual da área loteada no Bessa.

Nos parágrafos que se seguem será feita uma análise urbanística desses três loteamentos.

Figura 7: Os três primeiros loteamentos do Bessa, em versão modificada da planta da cidade de 1992.



Fonte: PMJP, 1992

2.3.1 O loteamento Oceania I

Inicialmente esse parcelamento se estendia por quase 1.700 metros na direção norte, a partir do limite sul do Bessa, e continha apenas seis quadras, cinco das quais tinham 50 metros de largura e comprimento de 250 metros, e compunham-se de lotes estreitos (com dez metros de testada) que ocupavam toda a largura delas. A outra quadra, a mais meridional, era maior, nas duas dimensões (tinha mais de 300 metros de extensão), e estava dividida em duas filas de lotes.

Esse loteamento apresentava uma interessante particularidade: não havia nele uma rua entre a praia e as quadras, o que daria aos ocupantes destas, mais sossego e um contato direto com a costa, qualidades apreciadas pelos veranistas (o acesso veicular aos lotes era proporcionado por uma rua que passava diante da divisa oeste deles). Talvez essa peculiaridade tenha sido o recurso que o lotador utilizou para tornar seu parcelamento competitivo com os de Manaíra, que tinham a vantagem de estarem mais próximos de Tambaú e do centro da cidade.

O projeto de ampliação desse empreendimento inicial foi feito pelo engenheiro Luiz Carrilho Filho, em 1954 (Figura 8).

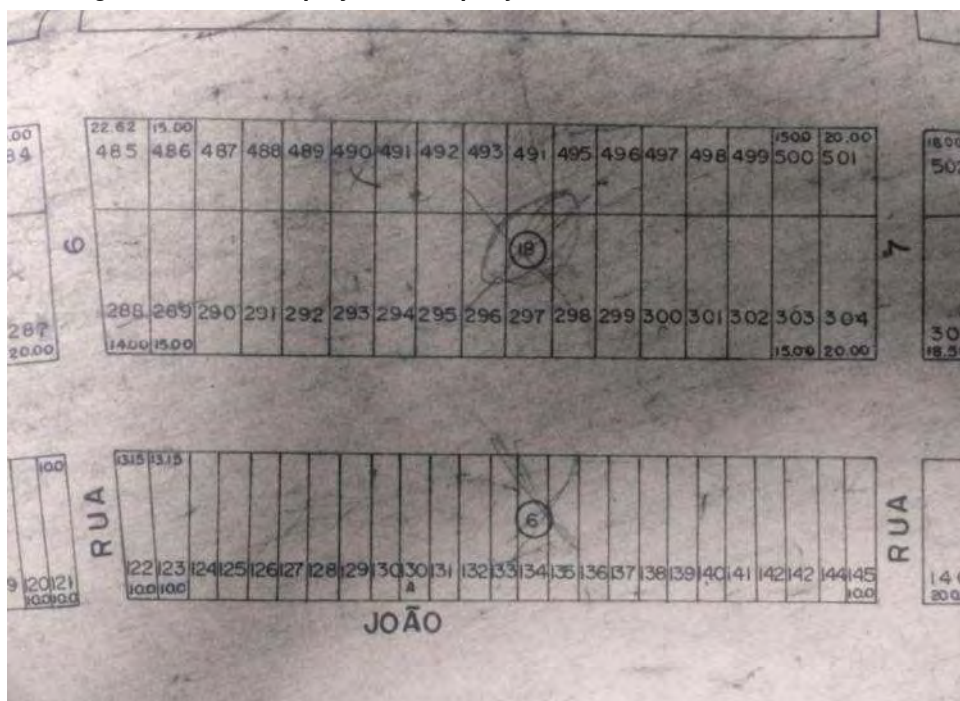
O loteamento ampliado cobre uma faixa litorânea com 190 metros de largura e cerca de 2.700 metros de extensão. Seu traçado é uma quadrícula, parecida com a de Copacabana, com vias longitudinais paralelas à linha da costa e travessas mais ou menos perpendiculares a elas, em regra geral. As primeiras são duas avenidas com 30 metros de largura e as últimas, ruas com 15 metros de largura. No projeto de ampliação aparece uma estrada reta que ligaria um ponto médio do loteamento à estrada de Cabedelo, via dotada de pavimentação.

Acertadamente o engenheiro Carrilho deu uma extensão menor – 160 metros, em geral – às seis novas quadras lindeiras à praia (as existentes eram longas demais, o que é inconveniente para o pedestre). E fez o mesmo com as seis quadras vizinhas a elas no lado poente. À nova fileira de quadras ele deu uma largura maior (80 metros) e dividiu suas doze unidades em duas filas de lotes com profundidades diferentes: 50 e 30 metros. Ele corrigiu outro defeito do loteamento inicial, que era a pouca largura dos seus lotes: em regra geral, ele deu aos lotes de esquina a largura de 20 metros e aos demais, a de 15 metros.

Um aspecto criticável desse tipo de traçado é o fato de ele gerar um grande número de lotes com frente para o poente.

Mais tarde, em data anterior a 1975 que esta pesquisa não conseguiu precisar, duas quadras foram acrescentadas a esse loteamento, na sua extremidade norte.

Figura 8: Trecho do projeto de ampliação do loteamento Oceania I.



Fonte: PMJP

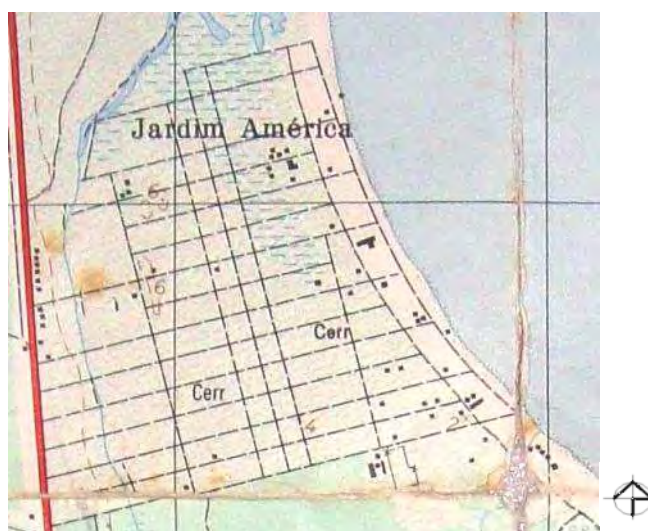
2.3.2 O loteamento Jardim América

Com traçado quadriculado, o loteamento Jardim América foi implantado no governo municipal de Luís de Oliveira Lima (1951-1955) numa área de 108 hectares, situada no extremo norte do Bessa e tendo como limites duas vias (uma das ruas dele, ao sul, e a estrada de Cabedelo, a oeste) e dois acidentes naturais: a praia, a leste, e o mangue, a noroeste e ao norte (Figura 7). Propriedade da Sociedade Imobiliária Jaguaribe Ltda, ele foi registrado em cartório em 22/09/1953.

É provável que esse loteamento tenha constituído uma tentativa de criar, de forma planejada e com maior porte, um núcleo de veraneio distante da cidade, como os que existiam ao norte, na praia do Poço e na ponta de Mato, mas que não fosse tão afastado quanto esses.

A comparação da planta de 1949 (Figura 5) com as imagens da Figura 13 mostra que para a implantação deste loteamento foi preciso destruir uma mata densa. Outro desrespeito ambiental do empreendimento foi abrir ruas e criar quadras em áreas alagáveis, fato que a Figura 9 revela com clareza.

Figura 9: Áreas alagadas no loteamento Jardim América em planta de 1974



Fonte: SUDENE, 1974

“La estructura fundamental de la ciudad es su trazado o la adición de los sucesivos trazados que la constituyen” (CORREA, 1989, p. 58).

Para Lamas (2010) o traçado estabelece a relação entre o território e a cidade, relacionando-se com a formação e crescimento da última, em função da importância funcional do deslocamento, do percurso e da mobilidade.

O uso da quadrícula ortogonal, traço do urbanismo renascentista, é uma das características do loteamento Jardim América. Conforme explica LAMAS (2010), a quadrícula serve às necessidades distributivas, de organização habitacional e divisão cadastral, atendendo aos ideais renascentistas de uniformização estética e racional do espaço. Para MASCARÓ (2005) normalmente os traçados geométricos se adaptam bem aos terrenos planos ou de baixa e uniforme declividade, como ocorre no Bessa.

Nas primeiras décadas do século XX, as quadrículas ortogonais eram vistas por muitos como um tipo de traçado indesejável, em razão das críticas que lhes fez o respeitado urbanista Camillo Sitte em fins do século precedente (SITTE, 1996). Contudo esta percepção não mais prevalecia nos anos 1950, quando elas foram

bastante empregadas, e algumas décadas depois, um dos especialistas que melhor estudaram os traçados urbanos, Spiro Kostof, considerou a quadrícula uma das notáveis criações da mente humana (KOSTOF, 1999, p. 103)

São quatro os elementos principais do traçado do loteamento Jardim América: a avenida margeando o rio Jaguaribe, uma faixa central diferenciada, uma fila de quadras contíguas à praia, acompanhando o desenho da costa, e a quadrícula geral.

As ruas desta formam ângulos de 10° e 80° com a direção norte-sul, devido à intenção de que elas ficassem paralelas ou perpendiculares a um trecho do rio.

Margeando este, foi proposta uma ampla Av. Canal com duas pistas de 15 metros de largura, separadas por um canteiro central de 20 metros tendo o rio por eixo. Suas características são as de um importante corredor viário de fluxo rápido que cortaria parte do Bessa paralelamente à estrada de Cabedelo. Apenas duas ruas transversais do loteamento cruzariam essa avenida, ligando a referida estrada à via litorânea. As demais se encontrariam com ela sem atravessá-la (junção em T).

A faixa central diferenciada dava ao loteamento um eixo longitudinal claramente evidenciado. Ele compunha-se de uma grande quadra (destinada a um campo de futebol) e duas filas de quadras menores, algumas quase quadradas, flanqueando uma longa rua central com 20 metros de largura. Sete dessas quadras foram destinadas a espaços verdes. As quadras que não eram quase quadradas tinham largura de 44 metros e comprimento de 135 metros, disposto na direção norte-sul, estando divididas em 16 lotes com 22 metros de profundidade; elas podem ser vistas como o resultado da fusão de duas quadras menores e do trecho de rua existente entre elas. Já as quadras menores mediam 44 metros por 60 metros, essa última medida sendo igual à largura da maioria das quadras do loteamento.

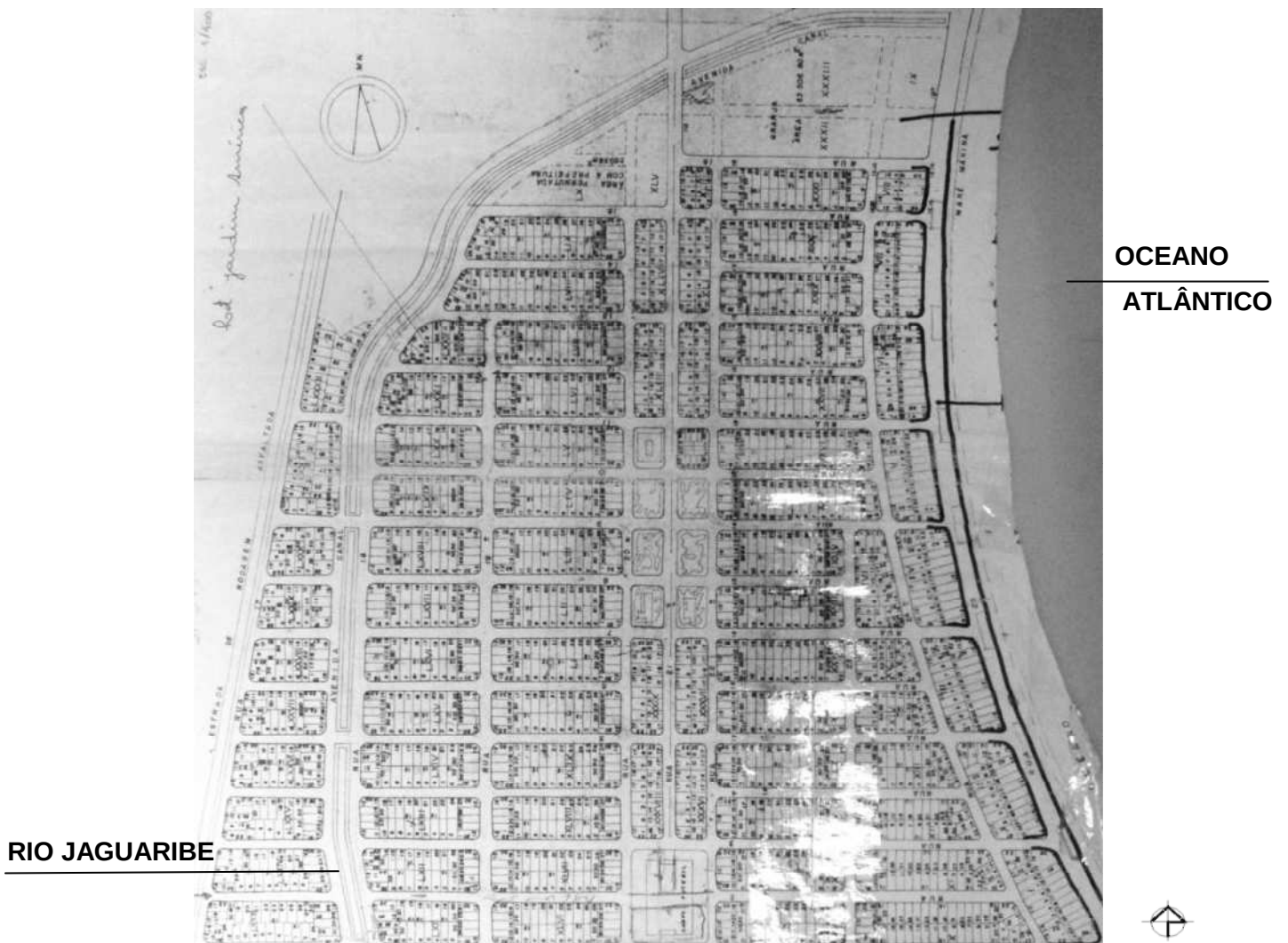
A fila de quadras contíguas à praia ficava compreendida entre duas ruas longitudinais, encurvadas e paralelas, que acompanhavam o desenho da costa. Essas quadras e ruas constituíam um elemento compositivo que abrandava a rigidez da quadrícula ortogonal dominante (cujas ruas tinham em geral 15 metros de largura).

Quanto a esta, ela era formada por três blocos de quadras: um compreendido entre a estrada de rodagem e o rio; outro, entre o rio e a faixa diferenciada central; e o último entre esta e fila de quadras contíguas à praia. Quase todas as quadras tinham largura de 60 metros (acomodando dois lotes com 30 metros de profundidade).

O primeiro bloco era formado por quadras trapezoidais de diferentes tamanhos. O segundo continha duas filas de quadras separadas por uma rua longitudinal paralela ao eixo central do loteamento. Todas as quadras estavam orientadas corretamente, com a maior dimensão voltada para o norte ou o sul. A grande maioria das quadras da fila oriental tinha formato retangular e comprimento de 180 metros, estando subdivididas em trinta lotes com doze metros de testada.

O terceiro bloco continha duas filas de quarteirões, os quais tinham extensões diferentes em razão da curvatura do litoral. Cerca de um terço deles tinham forma retangular e comprimento de 180 metros, estando subdivididas em trinta lotes com doze metros de frente. Os demais tinham formatos trapezoidais de diferentes comprimentos, por fazer a transição entre a quadrícula ortogonal e a fila encurvada de quadras contíguas à praia.

Figura 10: Projeto do loteamento Jardim América



Fonte: PMJP

2.3.3 O loteamento Jardim Bessamar

Este loteamento foi aprovado pela Prefeitura Municipal na gestão de Dorgival Terceiro Neto (1971-1974), numa data que não foi possível precisar com segurança.

O loteamento foi uma iniciativa da empresa Ramos – Empreendimentos Imobiliários e, apesar de aprovado na primeira metade dos anos 1970, seu registro em cartório foi feito apenas em 1990.

Foi projetado numa área com cerca de 73 hectares, contígua ao limite sul do loteamento Jardim América. Suas demais fronteiras eram: a leste, a praia; a oeste, o rio Jaguaribe; e ao sul, uma via do loteamento que ligava esse rio à praia no rumo nordeste-sudoeste.

Seu projeto urbanístico segue a mesma linguagem do Jardim América, dando continuidade ao seu traçado.

Todas as vias longitudinais do Jardim América foram prolongadas através da área do novo loteamento e quatro outras ruas, paralelas a elas, foram nele criadas. Todas as ruas que ligavam o rio à praia foram traçadas paralelamente às vias transversais do Jardim América, e com o mesmo espaçamento destas. Apenas uma de tais ruas atravessava o rio para se entroncar com a estrada de Cabedelo.

Os blocos de quadras do Jardim América foram repetidos no Jardim Bessamar.

Porém na faixa central quase todas as quadras tomaram a forma de um retângulo com 135 metros por 44 metros, disposto na direção norte-sul, e foram destinadas ao uso residencial – só duas quadras, reservadas para edifícios públicos, ficando com as dimensões de 44 metros por 60 metros (Figura 11).

Um único traço diferencia os dois loteamentos: um conjunto de cinco pequenas quadras ocupando uma área correspondente a duas quadras de 60 metros por 160 metros, contígua às duas quadras reservadas para prédios públicos. Uma delas era um círculo central (com 60 metros de diâmetro) destinado a um supermercado, as demais sendo quadras pentagonais com um lado curvo, envolvendo a primeira – cada uma contendo cinco lotes, com frente para o círculo, e uma pequena área verde. (Figura 11).

As quadras contíguas à praia seguiam o mesmo padrão daquela do Jardim América. E como acontecia neste, havia muitas quadras de formato trapezoidal.

Segundo MASCARÓ (2005) do ponto de vista da economia, pode-se dizer que os traçados não ortogonais têm custos maiores do que os ortogonais. Tal deve-se ao fato de que os primeiros têm taxas de aproveitamento menores porque formam quadras irregulares, e suas vias são mais extensas. Esse autor também afirma que quando não se utiliza a quadrícula ortogonal, tem-se um custo entre 20% a 50% maior do que o obtido com o uso de tal quadrícula (neles incluídos os custos de vias e redes em geral).

Como ocorria no Jardim América, em geral os lotes ocupavam os quatro lados da quadra. Segundo Mascaró (2005), essa disposição dos lotes resulta em um acréscimo de quase 20% nos custos com infraestrutura se comparado aos casos onde há frente de lotes apenas nos dois lados maiores da quadra.

Figura 11: Trecho do projeto de loteamento do Jardim Bessamar



Fonte: PMJP

2.4 Os acessos viários

Quando o Bessa começou a ser urbanizado por volta de 1950, duas vias davam acesso ao setor. A estrada de Cabedelo, pavimentada em 1942, conectava-o diretamente ao tecido urbano e a via litorânea de Manaíra, denominada Av. João Maurício, ligava-o ao arrabalde de Tambaú (que se interligava à cidade através da Av. Epitácio Pessoa, pavimentada em 1952).

A primeira artéria do setor foi a avenida do loteamento Oceania I, com quase 1.700 metros, paralela à linha da costa e denominada Campos Sales. Ela articulava-se com a Av. João Maurício através de um pedaço de rua perpendicular às duas.

Em 1953 surgiu oficialmente a malha viária do loteamento Jardim América. Ela continha quatro vias principais: uma via litorânea, duas ruas paralelas que a conectavam com a estrada de Cabedelo, e uma avenida de duas pistas flanqueando o rio Jaguaribe (a qual nunca seria implantada).

No ano seguinte, a aprovação da ampliação do loteamento Oceania I prolongou a Av. Campos Sales para o norte até as imediações do maceió da ponta do Bessa, aumentando seu comprimento para cerca de 2.700 metros. Ademais, uma avenida paralela a essa foi oficialmente criada com tal ampliação (ela demoraria a se materializar, pois em 1976 ainda estava só parcialmente implantada), que também gerou uma via ligando o loteamento à estrada de Cabedelo – via que aparece em fotografia de 1968 e que desapareceu posteriormente quando foram loteadas as terras que ela atravessava.

Essa imagem mostra também duas outras ligações entre tal estrada e a Av. Campos Sales, ambas retilíneas e muito estreitas, uma terminando no princípio dessa avenida e a outra, perto do seu final. A primeira seria alargada e pavimentada alguns anos depois, passando a se chamar Av. Flávio Ribeiro Coutinho. A segunda seria eliminada pelos loteamentos implantados nas áreas por ela cortadas.

Por volta de 1973 a malha viária do loteamento Jardim América foi estendida para o sul com a aprovação do loteamento Jardim Bessamar. Mas em 1976, as ruas deste ainda não haviam sido abertas.

Em termos da rede viária, são três as novidades importantes que as fotografias aéreas desse último ano mostram são: uma ligação retilínea entre a extremidade norte da Av. Campos Sales e estrada de Cabedelo (já então

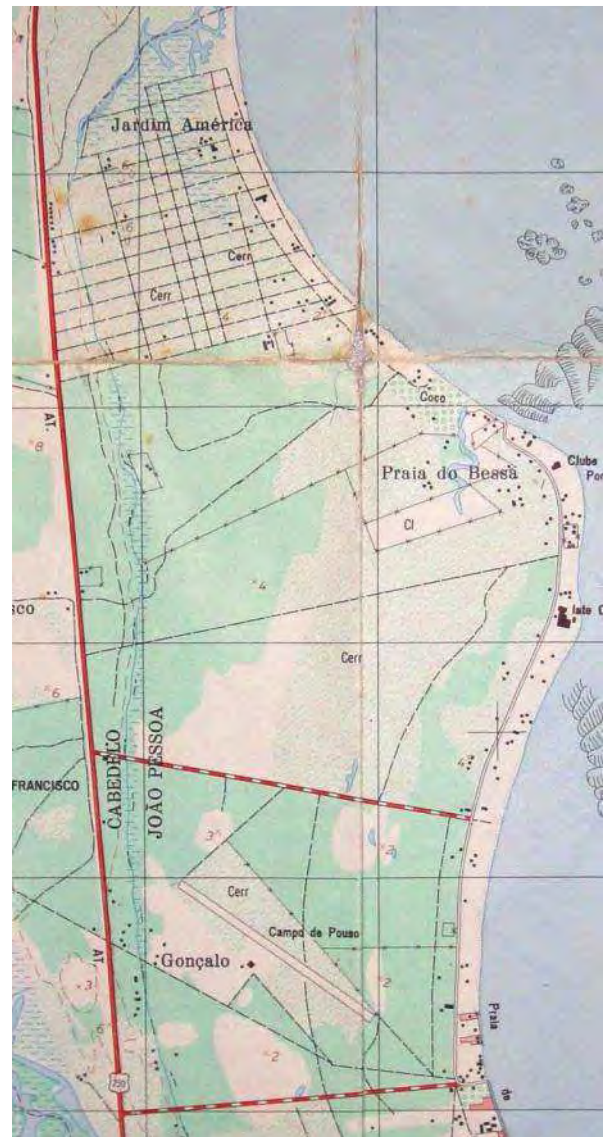
denominada BR-230), que seria seccionada em dois segmentos por dois loteamentos de fins dos anos 1970; a transformação de uma estreita estrada existente na asphaltada Av. Flávio Ribeiro Coutinho; e uma rua pavimentada unindo esta ao Aeroclube.

Em 1976 ainda não havia nenhuma ligação direta entre as malhas viárias dos loteamentos Jardim América e Oceania I, os deslocamentos veiculares entre eles sendo feitos através da BR-230.

Figura 13: O Bessa em fotografia aérea de 1968 e planta de 1974.



Fonte: Serviço Geográfico do Exército, 1968



Fonte: SUDENE, 1974



2.5 A ocupação do setor

O documento mais antigo encontrado nesta pesquisa que dá informações sobre a ocupação edilícia do Bessa é o projeto de ampliação do loteamento Oceania I, de 1954, que revela a existência, nesse ano, de algumas casas nas imediações da extremidade norte da Av. João Maurício.

O segundo documento mais antigo que cumpre idêntico papel é uma foto integrante de um levantamento aerofotogramétrico efetuado pelo exército brasileiro em 1968, a qual será comentada mais abaixo.

Para compensar a falta de documentos relativos ao período compreendido entre esses dois anos, recorreu-se a informações verbais obtidas de pessoas que conheceram o Bessa no decorrer de tal período.

Até o início dos anos de 1950 o Bessa era uma área rural.

“Sobre a história do bairro o que eu sei, através de meu pai e de meus irmãos mais velhos, é que o que funcionava aqui antes de ser loteado o bairro, era uma grande granja, onde tinha uma criação de carneiros. Eu me lembro o nome do coronel Lucena e o nome de alguns pescadores como José Rosemiro, seu Assis... e outros mais...”

“O Bessa não era bairro, era um local de lazer... aqui, pelo próprio terreno, pela própria área deveria ser destinado a essa maneira. Não querendo aqui privar as pessoas de vir morar numa praia, não é isso, mas é porque as condições de terreno, o lençol freático, os Maceiós aqui e nosso mangue era uma beleza! Aqui os caranguejos andavam pelas ruas. Na lua cheia os peixes pulavam. Na maré a gente via os golfinhos nadando nas ondas.... então aqui era uma maravilha! Caju? A gente passava olhava assim o pé de caju e dizia: eu vou tirar este maturi amanhã e ficava lá... um dois, três dias. Hoje, lamentavelmente você não encontra mais araquá, guariru, coelho, preá... era um verdadeiro sítio. Isso aqui poderia ter sido tombado como patrimônio ecológico de João pessoa, tal a beleza como aqui era. Sagui. .. era uma beleza isso aqui, eu ficava maravilhado”

Os trechos dos depoimentos abaixo se referem à situação do Jardim América pouco depois de sua implantação.

“Quando eu cheguei aqui não tinha nada, nada, esse terreno aqui foi 600 cruzeiros, ninguém queria terra aqui não.”

“Tinha uma estradinha, num tem esse rua asfaltada aqui, a Nilo Peçanha, aquela baixa ali passava o Rio Jaguaribe e ninguém passava não. Ali ninguém andava não. Andava lá depois do Amém que tinha uma pontezinha de pau escorada que a gente passava... cáí muitas vezes de noite ali. Por ali

era uma cheia, colocaram umas pedras para quebrar, mas quando vinha água cobria tudo e ninguém passava não.”

“Meus pais foram os primeiros proprietários de terras aqui. Eles compraram um dos primeiros lotes em 1953. Eles compraram uns 10 lotes aqui. Inclusive eles receberam incentivo da imobiliária Jaguaribe que foi quem fez o loteamento aqui do bairro e esse incentivo também foi material para construir as duas primeiras casas. Foram doados todos os tijolos e o madeiramento das casas. Estas casas ficam situadas ali na Afonso Pena...”

“De Manaíra pra cá não tinha um prédio. Só casa de 1º andar. Quando eu vim pra cá só tinha umas 5 casas. Daqui pra pista (atual BR-230) não tinha uma casa. Tinha só Dalvinha que tinha uma boatezinha que a gente ia pra lá dançar.”

Outra testemunha informou ter visto, por volta de 1960, algumas casas próximas à praia no Jardim América e uma série delas à beira-mar no trecho do setor situado mais próximo do atual bairro de Manaíra.

O Bessa era um local pouco atrativo para investimentos imobiliários por diversos motivos, entre os quais problemas relacionados aos constantes alagamentos devido às baixas cotas do terreno e a superficialidade do lençol freático. Outros fatores que também causaram esse desinteresse foram a falta de infraestrutura básica e a dificuldade de acesso.

As primeiras edificações construídas eram residências unifamiliares destinadas ao uso em época de férias de verão. Possivelmente as famílias mantinham esse patrimônio para o lazer e tinham a residência permanente nos bairros mais próximos ao centro da cidade. Dessa maneira, a paisagem local foi formada inicialmente por edificações de veraneio, inseridas em meio a coqueiros.

As duas imagens que constituem a Figura 13 (a citada foto de 1968 e a planta de 1974, baseada em fotos de 1972) mostram que nos anos a que elas se referem a ocupação urbana no Bessa praticamente se limitava a dois núcleos distintos de edificações, separados por um coqueiral e um maceió – uma *barreira* na terminologia adotada por Panerai (2006, p. 67). Ocupando de forma muito rarefeita as duas filas de quadras mais próximas do mar, o do norte constituía, conforme a mesma terminologia, um *pólo de crescimento* dentro de uma malha projetada, o Jardim América. Fortemente linear e muito extenso, o núcleo do sul compunha-se de construções que flanqueavam a Av. Campos Sales, o eixo principal do loteamento Oceania I, e que eram bem mais numerosas no lado leste dela; ele seguia aquele

padrão de urbanização que Panerai denominou *linha de crescimento* (p. 60) ou *aldeia-rua*, “a primeira forma de ocupação urbana do território”, que “continua a existir em nossos dias na expansão dos subúrbios”, como ele observou (p. 18).

Um retrato mais detalhado da ocupação do setor é dado pelas ortofotocartas da PMJP, datadas de 1978, mas construídas com fotos aéreas tiradas em 1976. Por estar na escala de 1:2.000, elas permitem não apenas visualizar as edificações existentes, mas também verificar se entre elas havia casebres ou edifícios verticais – por meio das características do telhado assim como pelo tamanho da sombra produzida pela construção.

Para apresentar as informações sobre a ocupação da área fornecidas por tais cartas, elaborou-se uma planta temática na qual as edificações existentes em 1976 foram representadas por meio de pontos na cor vermelha (Figura 14). Esses pontos foram marcados numa versão modificada da planta de 1992 (elaborada pela Prefeitura Municipal de João Pessoa), que se obteve removendo da última – que é uma carta de boa qualidade – os arruamentos criados após 1976. A inserção deles foi feita a partir de uma meticulosa observação das ortofotocartas de 1976/1978.

A planta produzida revela que em 1976 existiam no Bessa apenas 208 construções (não estão incluídos aí os casebres situados a oeste de um caminho paralelo à Av. Campos Sales), distribuídas em 181 quadras, o que dá uma média de menos de uma edificação por quadra. Somente 58 das quadras (32% do total) estavam ocupadas. Esses números demonstram o quanto era rarefeita a ocupação nesse primeiro momento. Excetuados os referidos casebres (que foram removidos quando se lotearam as glebas onde eles se erguiam), no núcleo do sul a grande maioria das construções margeava a referida avenida. No do norte, a ocupação era mais dispersa e interiorizada, embora houvesse muitas casas na beira-mar, como é natural. Não havia ainda edifícios verticais no setor.

Em 1976 havia dois grandes equipamentos de lazer no setor (já registrados na planta de 1974), destinados à pessoas de maior poder aquisitivo, geralmente não residentes na área: o Iate Clube da Paraíba e o Clube dos Médicos, ambos localizados junto à praia. Dois outros prédios de uso público existentes eram a igreja Nossa Senhora de Fátima e o grupo escolar Frei Albino.

Figura 14: Ocupação edilícia no Bessa em 1976 (segundo as ortofotocartas de 1976/1978)



Fonte: Criação da autora sobre versão modificada da planta de 1992

CAPÍTULO III – A URBANIZAÇÃO ENTRE 1976 E 1989

3.1 Introdução

No capítulo II viu-se que em 1976 só havia no Bessa três loteamentos, que ocupavam uma porção minoritária do setor. Viu-se também que sua ocupação, até aquele ano, se limitava praticamente a uma estreita faixa contígua a orla marítima e a algumas casas dispersas no interior de dois loteamentos.

Essa situação modificou-se radicalmente nos treze anos seguintes.

Em 1989 o território do Bessa estava quase inteiramente loteado, e diferentes partes dele estavam ocupadas por um número substancial de edificações urbanas, algumas das quais eram edifícios verticais (compostos de mais de três pavimentos).

No último dia de 1975, foi instituído um código de urbanismo municipal (Lei nº 2.102), o primeiro da cidade de João Pessoa, que teve um papel muito importante no balizamento da urbanização do restante do Bessa.

Refletindo a situação da época e as expectativas para o futuro próximo, esse código classificou como área de expansão urbana (AEU) cerca de 85% do setor, onde se inseriam os loteamentos Jardim América e Bessamar, ainda escassamente edificadas. Só uma estreita faixa litorânea (incluindo o loteamento Oceania I) foi incluída na área urbana do município (Figura 15).

Nos anos seguintes, as iniciativas para parcelar o solo local e o número crescente de novas edificações erguidas na área forçaram uma modificação dessa classificação. Na revisão do plano diretor, instituída em 1979 pela Lei Municipal nº 2.699, incluiu-se a totalidade do Bessa na área urbana da capital paraibana.

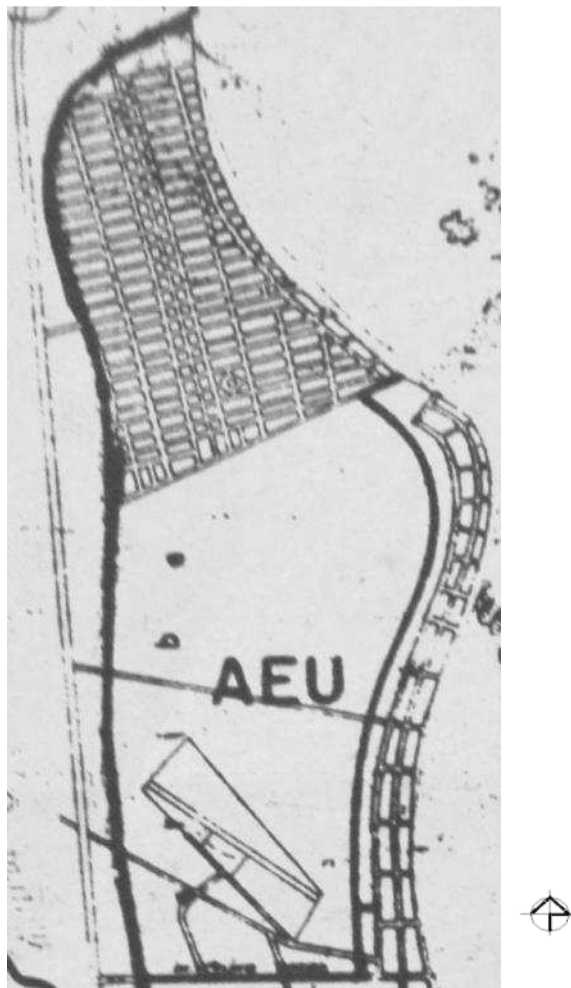
Após 1976 intensificou-se o processo de loteamento do setor e ele se desenrolou num ritmo tal que se encerrou no final da década seguinte

Esse processo foi acompanhado pela gradual ocupação edilícia, quase sempre de uso residencial, dos lotes por ele gerados e dos já existentes. Tal ocupação foi estimulada pela pavimentação de algumas vias importantes que davam acesso ao setor: a que o tangenciava ao sul, ligando a estrada de Cabedelo à praia (Av. Flávio Ribeiro Coutinho); e a que atravessava o setor longitudinalmente, a curta distância da praia (atuais avenidas Argemiro de Figueiredo e Afonso Pena).

Nas duas seções que se seguem, serão examinados, com um

aprofundamento compatível com este tipo de trabalho, como se processaram respectivamente o parcelamento do solo e a ocupação edilícia do setor no período compreendido entre 1976 e 1989.

Figura 15: O Bessa na divisão territorial do código de urbanismo de 1975



Fonte: Lei Municipal nº 2.102 de 31/12/1975

Em relação ao primeiro desses processos, este trabalho analisará os loteamentos através do exame do traçado das vias, quadras e lotes, do seu dimensionamento e posicionamento em relação ao sol e à direção predominante dos ventos, dos fluxos, dos acessos, e das relações entre eles e o tecido existente. O estudo baseou-se nos projetos dos loteamentos, que se encontram arquivados na Prefeitura Municipal de João Pessoa. Já a evolução da ocupação da área será feita essencialmente através da comparação entre ortofotocartas de 1976/1978 (na escala de 1:2.000) e as fotografias aéreas de 1989 (em escala próxima de 1:2.000), todas de propriedade da Prefeitura Municipal de João Pessoa.

3.2 O parcelamento quase integral do setor

Após a instituição do código de urbanismo de 1975, os projetos de loteamento tiveram que obedecer às suas diretrizes.

O dispositivo que causou maior impacto no desenho dos novos loteamentos foi aquele determinando que as ruas locais deveriam se encontrar formando entroncamentos (junções em forma de T) e não cruzamentos. Tal norma impediu a utilização das tradicionais quadrículas a partir de então, fazendo surgir novas formas de traçado de arruamento. Ela foi inspirada numa crítica às quadrículas ortogonais feita por Camillo Sitte no seu renomado livro *Der Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen*, que pode ser sintetizada na seguinte frase: “*Seria bom que o esquema ortogonal, que ainda é aplicado com frequência nos planos de expansão fosse definitivamente abandonado...*” (Sitte, 1996, p.179).²

Outra diretriz importante que condicionou o traçado dos novos loteamentos foi a determinação de que qualquer arruamento e/ou loteamento de terrenos localizados nas áreas urbanas e de expansão urbana deveria ser obrigatoriamente integrado ao tecido existente, por meio da conexão do sistema viário deste com o dos tecidos projetados.

Os terrenos pantanosos e/ou sujeitos a inundações apenas seriam loteados mediante projeto e execução da drenagem e aterro da área pelo interessado, desde que autorizados pela prefeitura, para evitar o que aconteceu no Loteamento Jardim América anos antes.

Importante era também a exigência de se reservar nos loteamentos pelo menos 10% de sua superfície para espaços verdes públicos e 5% para os equipamentos comunitários. Ela teria importantes repercussões sobre os traçados.

A área reservada para as praças poderia ser fragmentada, desde que pelo menos 30% dela (esse percentual foi aumentado para 40% em 1979) constituísse um único bloco. As praças deveriam ter forma tal que não contivesse ângulo interno menor que 60° e permitisse a inscrição de um círculo com raio de pelo menos dez metros (os loteamentos com área inferior a um hectare poderiam ser dispensados do atendimento dessas exigências).

² Esta citação é uma tradução, do francês, feita pelo orientador desta dissertação.

A subdivisão das quadras teria que ser planejada de modo que não houvesse divisas laterais formando com o alinhamento um ângulo inferior a 70°; mas se as divisas laterais de um lote fossem paralelas, o ângulo formado por elas e o alinhamento poderia ser menor que 70° desde que não fosse inferior a 45°.

O código também estabeleceu regras para as novas ruas.

As vias arteriais deveriam ter duas faixas de rolamento, cada uma com sete metros de largura, separadas por um canteiro central com largura mínima de seis metros – e suas calçadas deveriam ter no mínimo cinco metros. E as vias coletoras teriam uma faixa de rolamento com largura mínima de doze metros e calçadas com pelo menos três metros de largura.

As vias locais com até 300 metros de comprimento deveriam ter largura total mínima de doze metros, aí incluídas as calçadas, cada uma com no mínimo três metros de largura; já as que tivessem extensão entre 300 e 500 metros teriam uma pista de rolamento com pelo menos sete metros de largura e passeios laterais com quatro metros de largura. Caso o comprimento das vias locais ultrapassasse os 500 metros, elas seriam interrompidas por largos ou praças. Vias locais sem saída (*cul-de-sac*) eram permitidas desde que o retorno na sua extremidade permitisse a inscrição de um círculo com raio mínimo igual à largura da rua e seu comprimento máximo não poderia exceder dez vezes a sua largura.

Em 1979, o governo federal editou a lei nº 6766 tendo por objeto o parcelamento do solo urbano. Entretanto ela não teve influencia significativa sobre a morfologia dos traçados aqui examinados.

3.2.1 Os loteamentos do período

Num único ano, o último da década de 1970, foram aprovados pela prefeitura municipal seis projetos de parcelamento do solo localizados no Bessa, conforme relação de decretos municipais publicada no site da PMJP.

- Pontal do Bessa I – Decreto nº 885 em 16.03.1979;
- Pontal do Bessa II – Decreto nº 886 em 16.03.1979;
- Jardim Oceania IV 1ª etapa – Decreto nº 887 em 16.03.1979;
- Morada Nobre – Decreto nº 875 em 23.01.1979;
- Santa Lúcia – Decreto nº 901 em 30.04.1979;

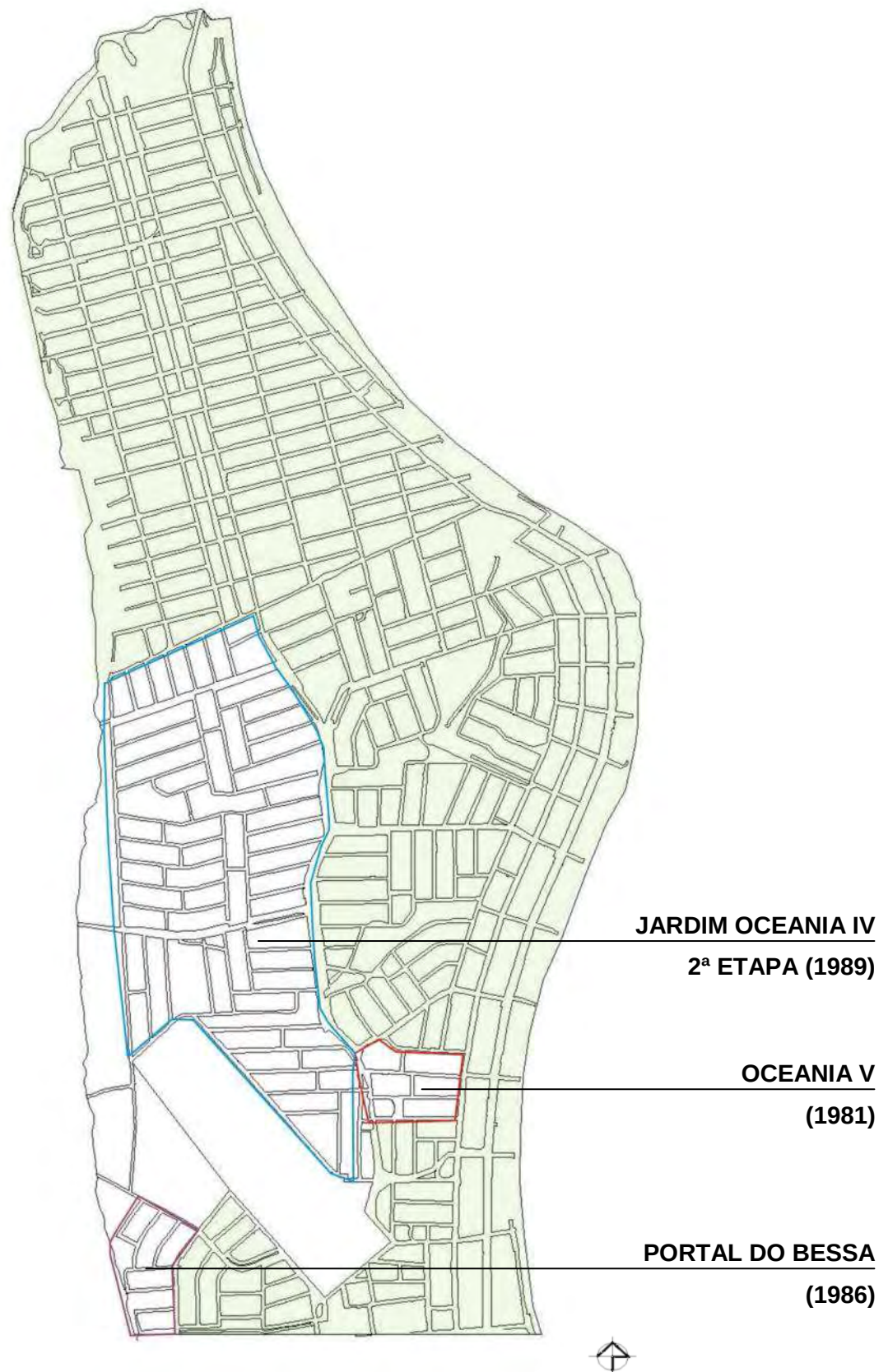
Com a aprovação deles, grande parte do Bessa já estava parcelada em 1979.

Figura 16: Localização dos loteamentos existentes no Bessa no final de 1979 (as áreas sombreadas foram loteadas antes de 1976; os demais loteamentos foram aprovados em 1979).



Fonte: Levantamento feito por esta autora

**Figura 17: Localização dos loteamentos existentes no Bessa no final de 1989
(as áreas sombreadas foram loteadas antes de 1980).**



Fonte: Levantamento feito por esta autora

Dois anos depois, o setor ganhou mais um loteamento, o Oceania V, aprovado pela prefeitura em 20.08.1981– e em 1986, outro, o loteamento Portal do Bessa, aprovado no dia 22 de agosto.

Em fins dos anos 1980 o parcelamento do setor praticamente se completaria, com a aprovação, através do Decreto nº 1.842 de 16.10.1989, do vasto loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa.

Uma quadra e parte de outra surgiram entre 1976 e 1989 através de um processo de parcelamento que esta pesquisa não conseguiu identificar (área contornada em verde na Figura 18).

Margeando alguns dos loteamentos citados, sobraram cinco áreas residuais (identificadas por números na Figura 18 a seguir), que foram ou seriam subdivididas através do prolongamento de ruas e/ou do desmembramento de lotes.

A área 1, com 22,3 hectares, margeava o Rio Jaguaribe e seria, após 1989, dividida pelo prolongamento, até a estrada de Cabedelo, de duas vias do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa. Uma porção dela, ao norte, seria ocupada por uma favela, e de duas outras seriam desmembrados alguns grandes lotes onde seriam implantados dois hipermercados e um conjunto de prédios de apartamentos.

Com 10,4 hectares, a área 2 ficava entre o Aeroclube e o loteamento Portal do Bessa, confinando com o Rio Jaguaribe. Uns poucos lotes seriam desmembrados dela, junto ao seu lado sudeste, mas a maior parte dela não seria subdividida, devido às baixas cotas do seu terreno, que a deixam inundada durante boa parte do ano.

As três outras eram bem menores. Com cerca de três hectares, a área 3 situava-se entre o loteamento Santa Lúcia e a Av. Flávio Ribeiro Coutinho. Em 1986 ela já estava dividida em duas quadras pelo prolongamento, até essa avenida, de uma rua de tal loteamento. Em 1989 uma dessas quadras estava desmembrada em dois lotes, ocupados por um supermercado e um clube social, e a outra, em lotes menores, contendo habitações e um posto de gasolina. A área 4, localizada entre as duas etapas do loteamento Jardim Oceania IV, com cerca de 1 hectare, constituiu uma única quadra, que em 1986 já abrigava várias residências. Ainda menor, a área 5, inserida entre o Aeroclube e o loteamento Morada Nobre já estava inteiramente edificada com casas nesse mesmo ano.

Cada um dos oito loteamentos acima mencionados será analisado nas seções que se seguem.

Figura 18: Áreas residuais no parcelamento do Bessa



Fonte: Levantamento feito por esta autora

3.2.2 Loteamentos Pontal do Bessa I e Pontal do Bessa II

Segundo Vasconcelos Filho (2010) muitas das terras pessoenses que foram transformadas em urbanas pertenciam a algumas famílias tradicionais da elite local, a exemplo das que foram loteadas com o nome de Pontal do Bessa I e Pontal do Bessa II, que constituíam o lote 13 da antiga propriedade "Boi Só" ou "Ribamar",

pertencente à família Gomes da Silva. Segundo os registros cartorários essas propriedades pertenciam a Alberto Ribeiro Gomes da Silva e à firma Monteiro Gomes Empreendimentos Imobiliários, respectivamente.

Os loteamentos Pontal do Bessa I e Pontal do Bessa II (Figura 19) tinham área de 22 e nove hectares, respectivamente.

Figura 19: Loteamentos Pontal do Bessa II (polígono menor) e Pontal do Bessa I, envolvendo o primeiro



Fonte: Arquivo do arquiteto Ronaldo Negromonte

Ambos limitavam-se ao norte com o Jardim Bessamar. O Pontal do Bessa I, que envolvia parcialmente o Pontal do Bessa II, confinava ao sul com o loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa, aprovado simultaneamente com ele, e a leste, com um maceió e com a Av. Fernando Luís Henrique.

O Pontal do Bessa I foi dividido em catorze quadras completas, uma porção de quadra e uma enorme quadra incompleta (uma pequena porção dela pertencia ao loteamento Pontal do Bessa II) que incluía parte de tal maceió e áreas de preservação ambiental situadas nas margens deles. Três quadras foram destinadas a praças.

A maior parte do seu traçado é uma quadrícula em que os cruzamentos foram evitados e cujas quadras são desiguais, variando tanto no formato quanto no tamanho. A maioria das quadras são paralelogramos ou trapézios, com eixos maiores dispostos em duas direções diferentes para que as ruas não se cruzassem.

Uma quadra – de grande dimensão – ficou com formato bastante irregular, para que pudesse englobar o referido maceió. Só parte dela foi dividida em lotes, de tamanho e forma variados, dispostos ao norte e a leste do maceió.

Já o Pontal do Bessa II, está praticamente contido no Pontal do Bessa I, só uma de suas divisas (a norte) não confinando com este.

Seu traçado é coerente com os dois loteamentos contíguos. Ele compreende duas porções de quadra e cinco quadras completas, uma das quais é uma praça quase quadrada. As outras quatro quadras têm forma de paralelogramo ou trapézio e seus eixos maiores estão dispostos em duas direções diferentes para evitar o cruzamento de ruas.

Atendendo ao código de urbanismo de 1975, foram reservados quase dois hectares para área verde, equivalente a 20% da área loteada. Tal percentual torna o Pontal do Bessa II o loteamento com mais espaço verde público no Bessa. Todavia, nenhuma porção dele foi destinada a equipamentos comunitários.

3.2.3 Loteamento Jardim Oceania IV – 1ª etapa

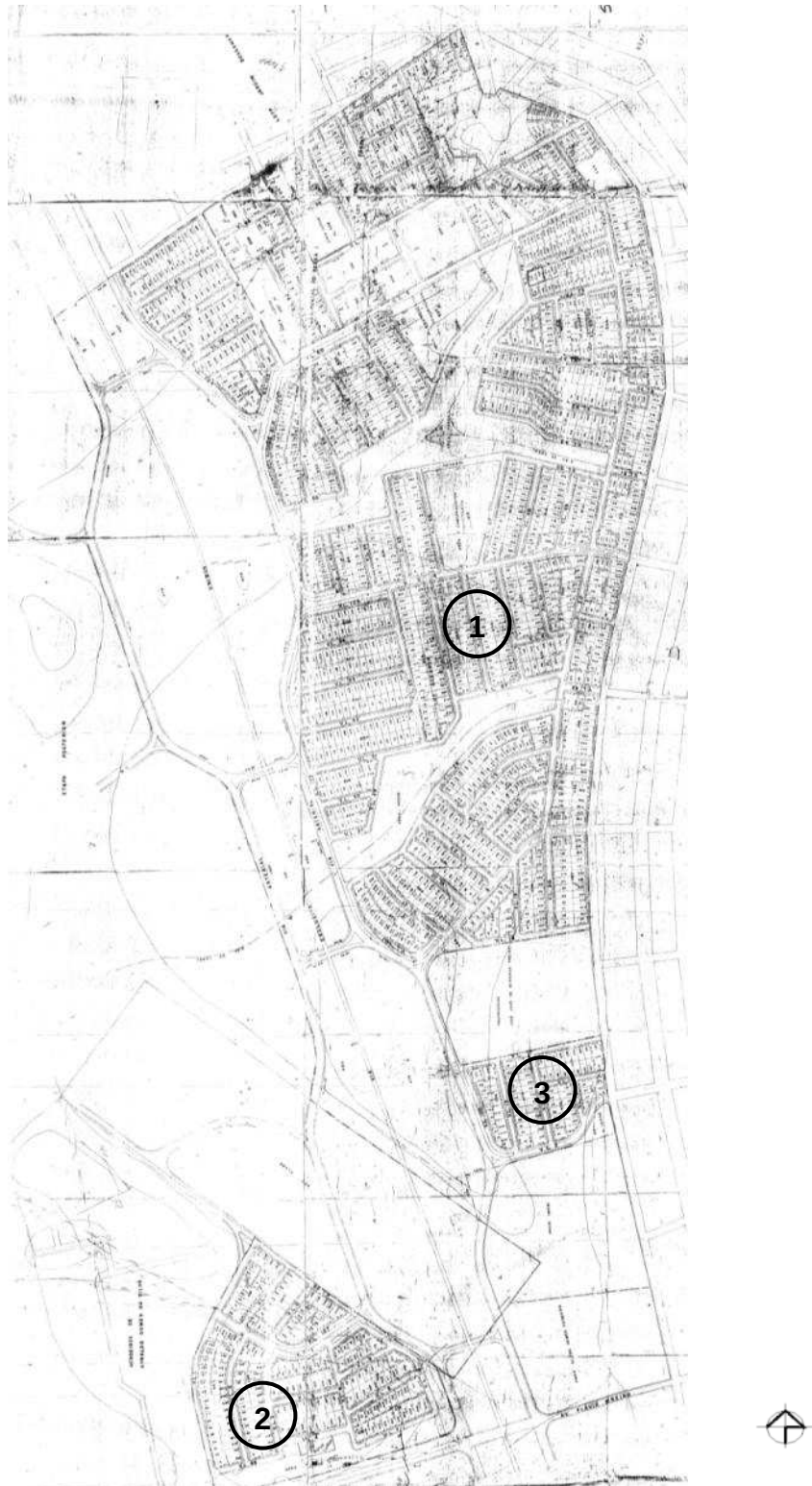
O plano de parcelamento do Jardim Oceania IV foi dividido em duas etapas. A primeira foi projetada pelos arquitetos e urbanistas Ronaldo Negromonte e Eduardo Aquino, durante o governo municipal de Hermano Augusto de Almeida (1975-1979), e cobria uma área de aproximadamente 127 hectares, dividida em três blocos distintos.

O maior destes, identificado na Figura 20 pelo número 1, tem quase 105 hectares e mede em média 2,3 quilômetros no eixo norte-sul e pouco mais de 700 metros no eixo leste-oeste.

O segundo maior bloco, identificado na mesma figura pelo número 2, tem cerca de 17 hectares, estando situado na extremidade sul do setor, entre a Av. Flávio Ribeiro Coutinho e o Aeroclube da Paraíba. Já o bloco de número 3, com

cerca de cinco hectares, localiza-se ao sul do bloco 1, estando separado dele por uma gleba que seria loteada em 1981.

Figura 20: Plano geral do loteamento Jardim Oceania IV – 1ª etapa



Fonte: Arquivo do arquiteto Ronaldo Negromonte

O loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa foi aprovado pela prefeitura municipal em março de 1979, segundo pesquisa de Vasconcelos Filho (2010). De acordo com um depoimento do arquiteto Ronaldo Montenegro e com dados cartoriais, a área onde ele foi implantado era propriedade dos herdeiros de Cândida Gomes da Silva (proprietários também da antiga fazenda Boi Só).

O traçado do bloco 1 foi fortemente condicionado por três canais de drenagem existentes no terreno – cujas margens foram destinadas a áreas verdes – e pelo alinhamento curvilíneo da via que constituía seu limite leste: a Av. Fernando Luís Henrique. Projetou-se uma rua paralela a esta, que gerou quadras semelhantes às que existiam entre tal avenida e a praia. (Figura 21) Já o traçado do bloco número 2 foi condicionado pelo traçado da via que constituía seu limite oeste, a Av. Gumercindo Barbosa Dunda (Figura 22). Por fim, o bloco número 3, de forma trapezoidal, teve seu traçado estruturado a partir da via que constituía seu limite norte (Figura 23).

O desenho do loteamento em foco difere completamente daqueles dos outros descritos anteriormente, devido à sua necessidade de subordinar-se a um dispositivo da legislação municipal que proibia os cruzamentos de vias.

O arquiteto Ronaldo Negromonte, um dos autores do projeto, deu algumas explicações sobre as preocupações que nortearam a concepção do loteamento.

“O grande problema da área na época do projeto foi a drenagem... devido à dificuldade de drenagem, existiam no bairro os canais de drenagem das águas e as quadras tiveram que adequar a essa realidade.”

Uma exigência da prefeitura na época foi a inexistência de cruzamento, se você for olhar muitas quadras não se encontram, e que o projeto fizesse referência ao modelo francês de ruas sem saídas: *cul-de-sac*, muito utilizado no loteamento Oceania II, mas que atualmente essa característica foi reformada pela prefeitura.”³

Os arquitetos, cientes da importância da drenagem das águas em áreas planas, desenharam as quadras e vias em função desses canais e os flanquearam com grandes áreas verdes, destinadas a protegê-los.

Os arquitetos destinaram 13% da superfície do loteamento para áreas verdes,

³ Entrevista com o arquiteto Ronaldo Negromonte em 23.10.2010.

um percentual bem superior ao exigido pela legislação municipal, o que demonstra a preocupação deles com a qualidade ambiental e com o lazer da população.

A maior das áreas verdes, cuja forma lembra a letra “Y”, tem quase dez hectares, correspondendo a quase 60% da superfície total das áreas verdes do loteamento. A segunda maior tem pouco mais de quatro hectares e, como a primeira, está localizada no bloco 1. Já a terceira, com 2,6 hectares, está situada às margens da Av. Flávio Ribeiro Coutinho, confinando com o bairro de Manaíra.

Como já foi adiantado, os três blocos têm desenhos diferenciados.

No traçado do bloco 1 percebem-se duas partes distintas: uma estreita faixa longitudinal junto ao limite oriental da área e o restante desta.

Tal faixa tem quadras semelhantes às existentes paralelamente à praia, mas não tão longas quanto estas, cujo comprimento pronunciado dificulta a circulação de pedestres. Os projetistas do loteamento agiram acertadamente ao não reproduzir essas quadras tão longas.

A oeste desta faixa o traçado urbano muda significativamente em função do propósito dos arquitetos de ajustá-lo aos canais de drenagem. As vias seguem direções variadas e as quadras apresentam diferentes formatos e dimensões.

Segundo Mascaró (2005), quadras de formas muito variadas não se tornam economicamente viáveis, pois proporcionam baixo aproveitamento da gleba com lotes muito profundos de formato irregular, além de apresentar maior custo com a infraestrutura.

Entretanto, em relação ao sistema viário percebe-se que os projetistas do parcelamento procuraram fazer com que ruas vizinhas ficassem paralelas. Na secção do bloco situada ao norte do canal em forma de Y, as direções principais das ruas foram determinadas pelos limites com o loteamento Pontal do Bessa I e pela divisa leste do bloco. Já na secção localizada ao sul desse canal o eixo estruturador do traçado foi uma via coletora leste-oeste lançada quase no meio dela (a grande maioria das demais ruas é paralela ou perpendicular a ela). Por fim, na secção situada junto ao limite sul do bloco, a via estruturadora do desenho foi uma rua traçada na direção nordeste-sudoeste, quase paralelamente ao canal de drenagem contíguo à secção.

A subdivisão das quadras foi feita de modo a gerar lotes com frente variando entre 12 e 20 metros e profundidade variando entre 28 e 42 metros. Em atendimento à legislação vigente, aos lotes de esquina deram-se testadas mais extensas que as

dos demais lotes, já que eles têm de obedecer a dois recuos frontais, que, no caso do uso residencial unifamiliar, são bem maiores que os afastamentos laterais.

Figura 21: Bloco 1 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa



Fonte: Arquivo do arquiteto Ronaldo Negromonte

O desenho irregular desse bloco contrasta com as quadrículas ortogonais dos loteamentos Jardim América e Jardim Bessamar. Por suas ruas curvas, por respeitar a hidrografia local e por não conter cruzamentos, ele pode ser incluído na categoria dos traçados irregulares planejados que reproduzem traços dos tecidos espontâneos – a qual Kostof denominou *planned picturesque* (KOSTOF, 1999, p. 70-93).

No bloco 2 (Figura 22), o traçado da maioria das vias teve por referência a Av. Gumercindo Barbosa Dunda –, tais vias ficando perpendiculares, paralelas ou quase paralelas a segmentos dela. Essa avenida, que foi pavimentada em meados da década de 1970, compõe-se de dois segmentos retilíneos, de diferentes direções, articulados por uma curva. As quadras do bloco são todas desiguais; só uma delas tem forma retangular e algumas têm lados encurvados. As testadas e profundidades dos lotes variam respectivamente entre 14 e 30 metros e entre 30 e 32 metros.

Figura 22: Bloco 2 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa



Fonte: Arquivo do arquiteto Ronaldo Negromonte

O desenho desse bloco também pode ser incluído na categoria dos traçados irregulares planejados que Kostof denominou *planned picturesque* (KOSTOF, 1999).

Já o bloco 3 é uma quadrícula ortogonal especial em que as vias não se cruzam, se encontrando em T, como acontecia em certas *bastides* medievais, a exemplo de Beaumont (KOSTOF, 1999, p. 141). Como este autor bem observou (p. 141), tal solução reduz o risco de colisões veiculares e valoriza a visão da edificação situada no fim do eixo da rua que acaba. A maior parte das vias internas do bloco são perpendiculares ao limite norte dele. A maioria dos lotes tem 14 por 30 metros, mas uma das quadras tem lotes bem mais profundos, alguns com profundidade superior a 40 metros. Foi deixado no canto sudeste do bloco uma área verde triangular com meio hectare e com um lado encurvado.

No projeto do loteamento em foco dois grandes espaços foram destinados a equipamentos comunitários. Eles têm área de 2,10 e 3,40 hectares, margeiam a maior das áreas verdes e equivalem a 4,33% da área loteada. Situadas na extremidade norte do loteamento, eles ficaram descentralizados em relação ao perímetro deste, mas com boa localização central em relação ao Bessa como um todo, o que leva a crer que os projetistas do parcelamento se preocuparam principalmente com esse todo na hora de local tais áreas.

Figura 23: Bloco 3 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa



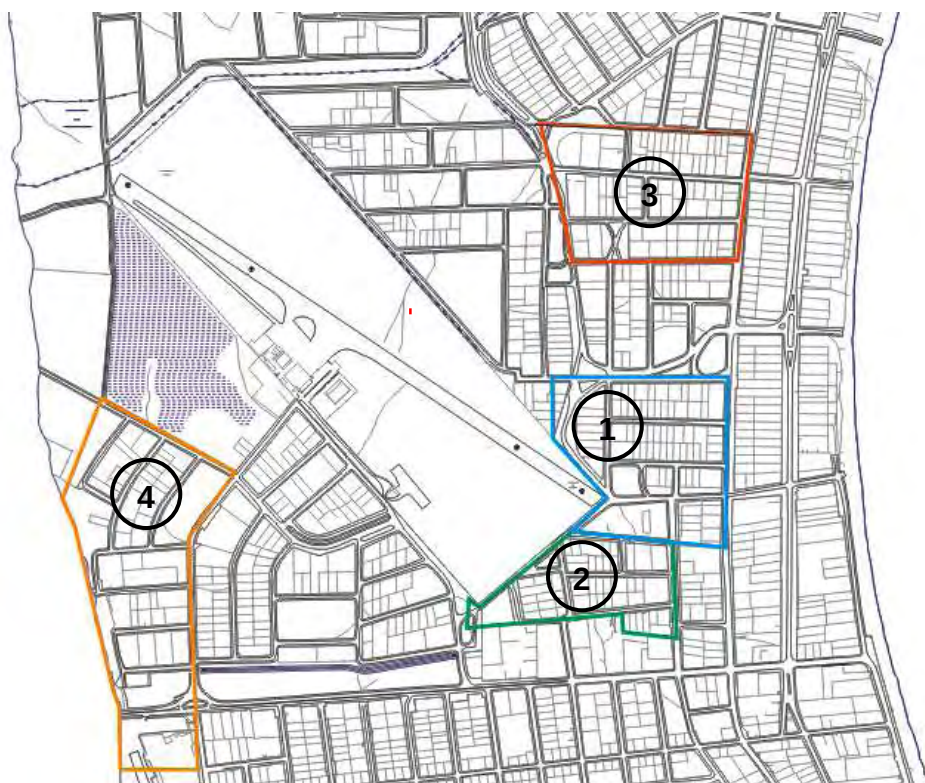
Fonte: Arquivo do arquiteto Ronaldo Negromonte

3.2.4 Loteamentos Morada Nobre, Santa Lúcia, Oceania V e Portal do Bessa

De pequeno porte, esses quatro loteamentos têm área variando entre 8,3 e 3,8 hectares. Por essa razão e por ocuparem interstícios inseridos numa malha viária já definida, eles foram traçados de modo a se acomodarem bem a essa malha e a gerarem quadras adequadamente orientadas. A localização deles é mostrada na Figura 24.

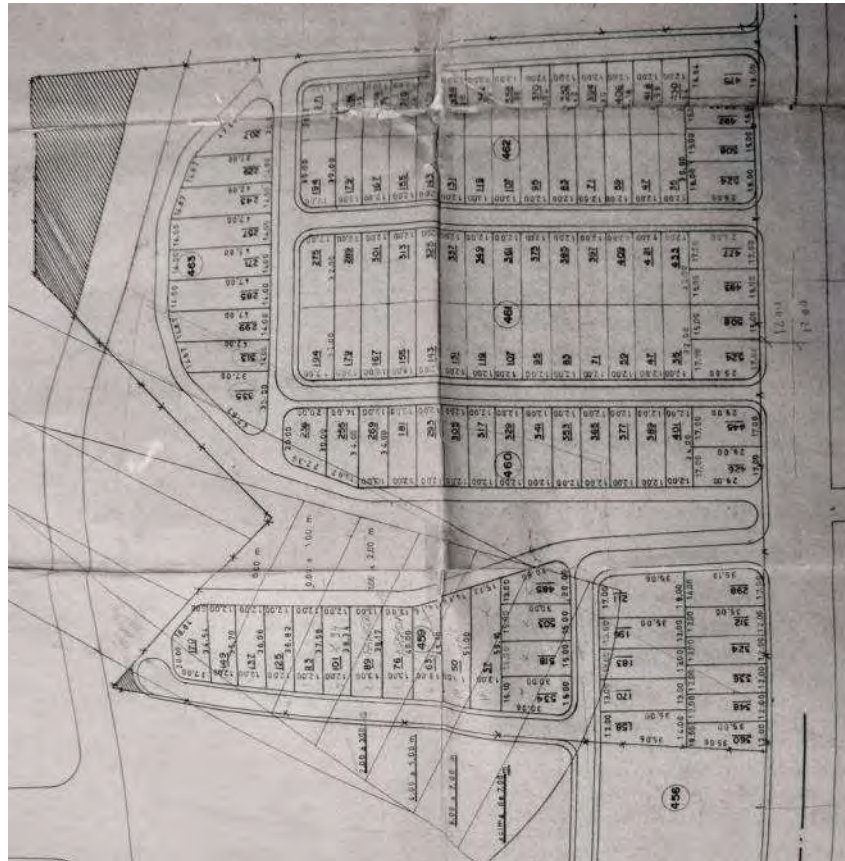
Propriedade da Imobiliária Nordeste e com apenas 8,3 hectares, o loteamento Morada Nobre foi projetado com somente cinco quadras e meia, a maior parte das quais foi orientada adequadamente, com os lados maiores olhando para o norte e o sul. A maioria das ruas era paralela ou perpendicular ao limite leste do loteamento. Uma estreita área verde linear, com 1,3 hectares, foi deixada no parcelamento. A maior parte dos lotes tinha frente de doze metros e profundidade compreendida entre 30 e 36 metros.

Figura 24: Loteamentos Morada Nobre (1), Santa Lúcia (2), Oceania V (3) e Portal do Bessa (4) em planta da cidade de 2011



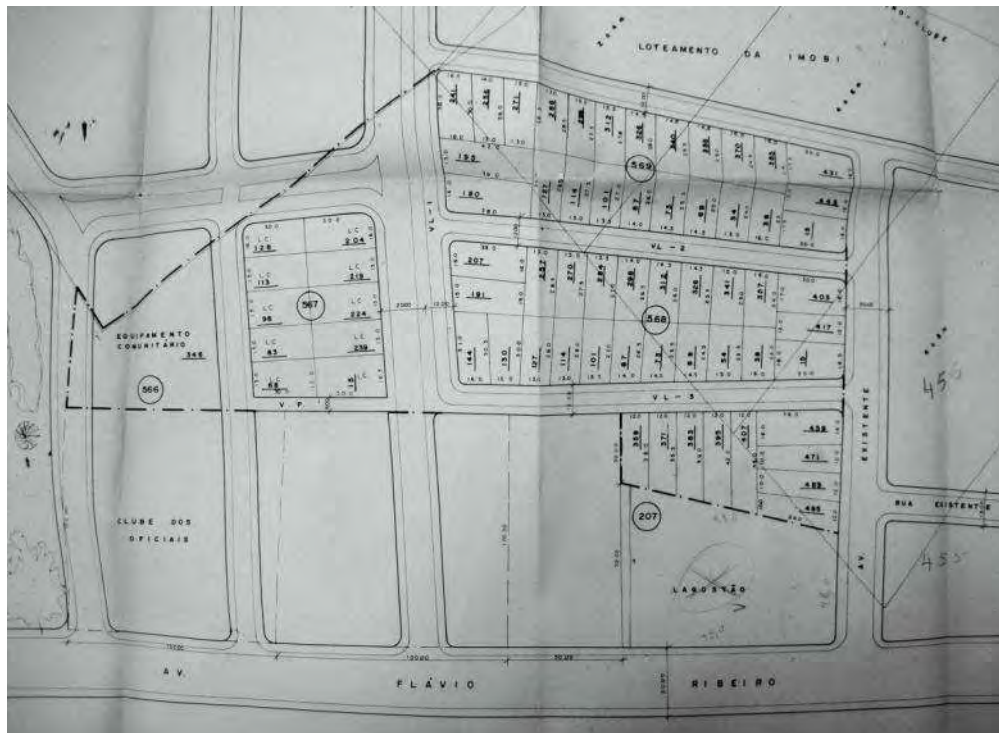
Fonte: Levantamento feito por esta autora

Figura 25: Projeto do loteamento Morada Nobre



Fonte: PMJP

Figura 26: Projeto do loteamento Santa Lúcia

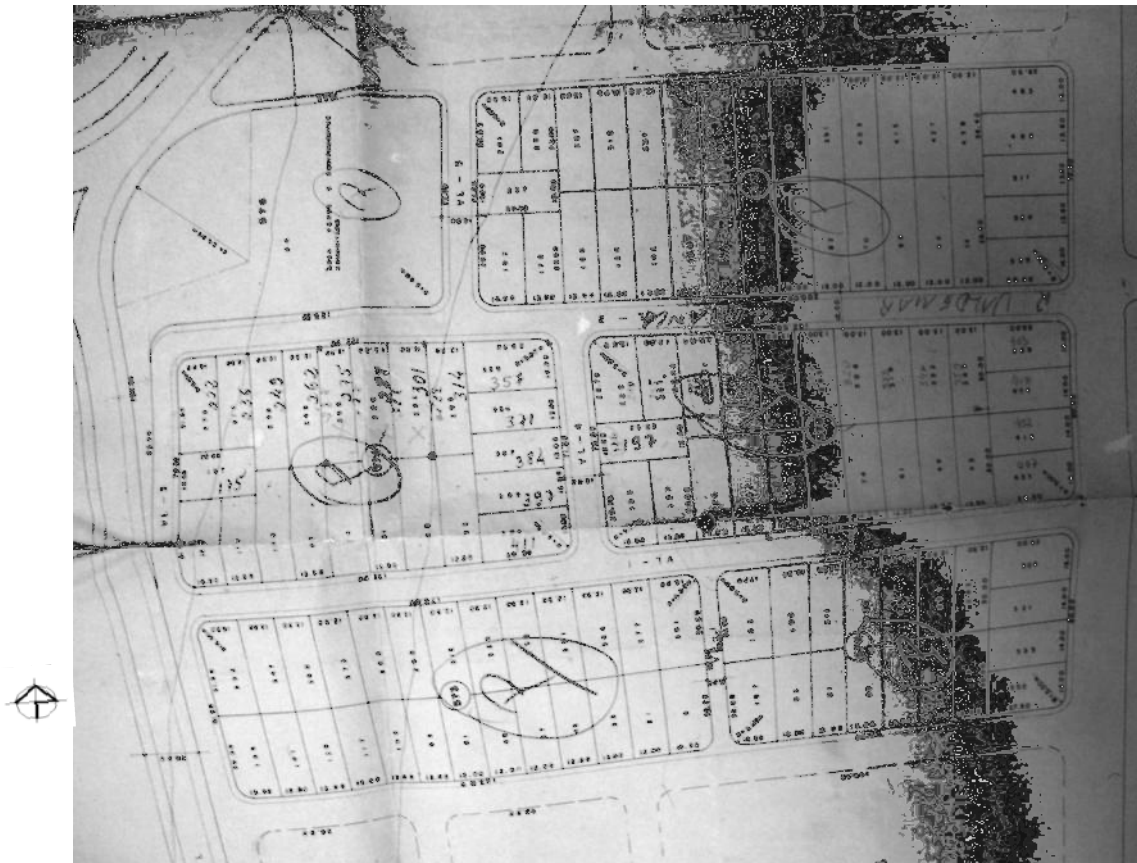


Fonte: PMJP

O loteamento Santa Lúcia foi traçado pelo engenheiro João Azevedo, da PMJP, para uma gleba de 3,8 hectares pertencente a Aleíde Gomes Ferreira. Tinha apenas três quadras e parte de uma quadra, e seu desenho assemelhava-se ao do loteamento Morada Nobre. Apesar de seu pequeno porte, ele incluía uma área para equipamentos comunitários com 0,3 hectare. Seus 66 lotes tinham frente variando entre 12 e 16,5 metros e profundidade compreendida quase sempre entre 23 e 31 metros.

Projetado pela arquiteta Ângela de Albuquerque Melo para a empresa Gomes Rabelo Empreendimentos, o loteamento Oceania V, com pouco mais de sete hectares, também seguiu o partido básico do loteamento Morada Nobre. Seu traçado é uma quadrícula em que as vias não se cruzam, se encontrando em T. Todas suas ruas são quase paralelas ou perpendiculares ao limite leste do loteamento. A maior parte dos lotes tinha frente variando entre 12 e 14 metros e profundidade compreendida entre 28 e 36 metros. O projeto reservou para equipamentos comunitários uma área de 0,8 hectare.

Figura 27: Projeto do loteamento Oceania V



Fonte: PMJP

O loteamento Portal do Bessa, com cerca de 10 hectares de área loteada, foi uma iniciativa das empresas Portal Empreendimentos e Santiago Imóveis. Uma pequena porção dele (menos de um hectare) situava-se no bairro de Manaíra.

Seu traçado é bem mais interessante que os dos três loteamentos anteriores, assemelhando-se ao do bloco 2 do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa, com o qual tem em comum várias ruas curvas. Ele foi condicionado pelo alinhamento da Av. Gumercindo Barbosa Dunda, o limite oriental do loteamento, quase todas as ruas que o compõem sendo paralelas ou perpendiculares a segmentos dela. No Bessa ele continha sete quadras e meia, quatro das quais dispostas na melhor orientação (tendo o eixo maior na direção leste-oeste). A maior parte dos lotes tinha frente variando entre 12 e 14 metros e profundidade compreendida entre 27 e 30 metros. Dotou-se o projeto de uma longa e estreita área verde margeando o Rio Jaguaribe. Ademais, para abrigar equipamentos comunitários destinou-se uma área com quase um hectare, situada no canto noroeste do loteamento.

Figura 28: Projeto do loteamento Portal do Bessa



Fonte: PMJP



3.2.5 Loteamento Jardim Oceania IV – 2ª etapa

Esta etapa do projeto de loteamento para o Jardim Oceania IV foi aprovada pela prefeitura de João Pessoa através do Decreto nº 1.842 de 16.10.1989, durante a gestão do prefeito Wilson Braga (1989-1990), e registrado em cartório em 11.12.1989, de acordo com pesquisa de Vasconcelos Filho (2010). Ela foi concebida pelo arquiteto e urbanista Antônio Eduardo de Aquino, coautor da primeira etapa deste mesmo loteamento.

Com aproximadamente 121 hectares, o terreno loteado pertencia a Albany Gomes Pinheiro e herdeiros, seus limites sendo: a leste, a 1ª etapa do loteamento Jardim Oceania IV, ao norte, o loteamento Jardim Bessamar, ao sul, o Aeroclube da Paraíba e a oeste, glebas pertencentes a Earlen Amorim, Rivanildo Samuel Hadman e Izabel Maria Lemos, que posteriormente seriam desmembradas e ocupadas por grandes equipamentos (como o hipermercado Carrefour).

Este novo loteamento foi projetado com 53 quadras, subdivididas em 1.668 lotes.

Apesar de ter respeitado a hidrologia, ter evitados os cruzamentos viários e ter feito uso de vias curvas, seu projeto – ao contrário do plano da 1ª etapa do mesmo loteamento – não deve ser classificado como um exemplar do *planned picturesque* definido por Kostof (1999). Mais adequado é vê-lo como um mosaico de quadrículas especiais, quase ortogonais e sem cruzamentos de ruas, dispostas em direções ligeiramente diferentes para melhor se acomodarem aos alinhamentos dos dois canais de drenagem existentes na gleba loteada.

Correndo do leste para o oeste, esses dois canais de drenagem dividiam a gleba em três setores. O arquiteto Eduardo Aquino lançou no meio dos dois setores mais extensos duas vias coletoras – quase paralelas a tais canais – que os atravessavam, chegando até a estrada de Cabedelo. Desta forma, o loteamento ficou dividido em cinco setores (Figura 29).

Áreas verdes lineares foram criadas ao longo dos dois canais, para que, quando implantadas, sua vegetação se misturasse com a água, embelezando a paisagem e amenizando o microclima local. As áreas que margeiam o canal setentrional cobrem cerca de 5,5 hectares e as contíguas ao outro canal, perto de três hectares. Juntas elas equivalem a 7% da superfície do loteamento.

O setor 1 compõe-se de seis quadras trapezoidais longas, com os lados maiores voltados para o nascente e o poente (o que não é a melhor orientação), uma quadra com eixo maior na direção leste-oeste (orientação preferível) e uma área de equipamentos comunitários, com pouco mais de um hectare. As seis quadras referidas têm comprimento variando entre 140 e 180 metros e a largura de cinco delas é 60 metros, seus lotes medindo em geral 12 metros por 30 metros, quando não situados em esquina (Figura 30).

Figura 30: Setor 1 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa

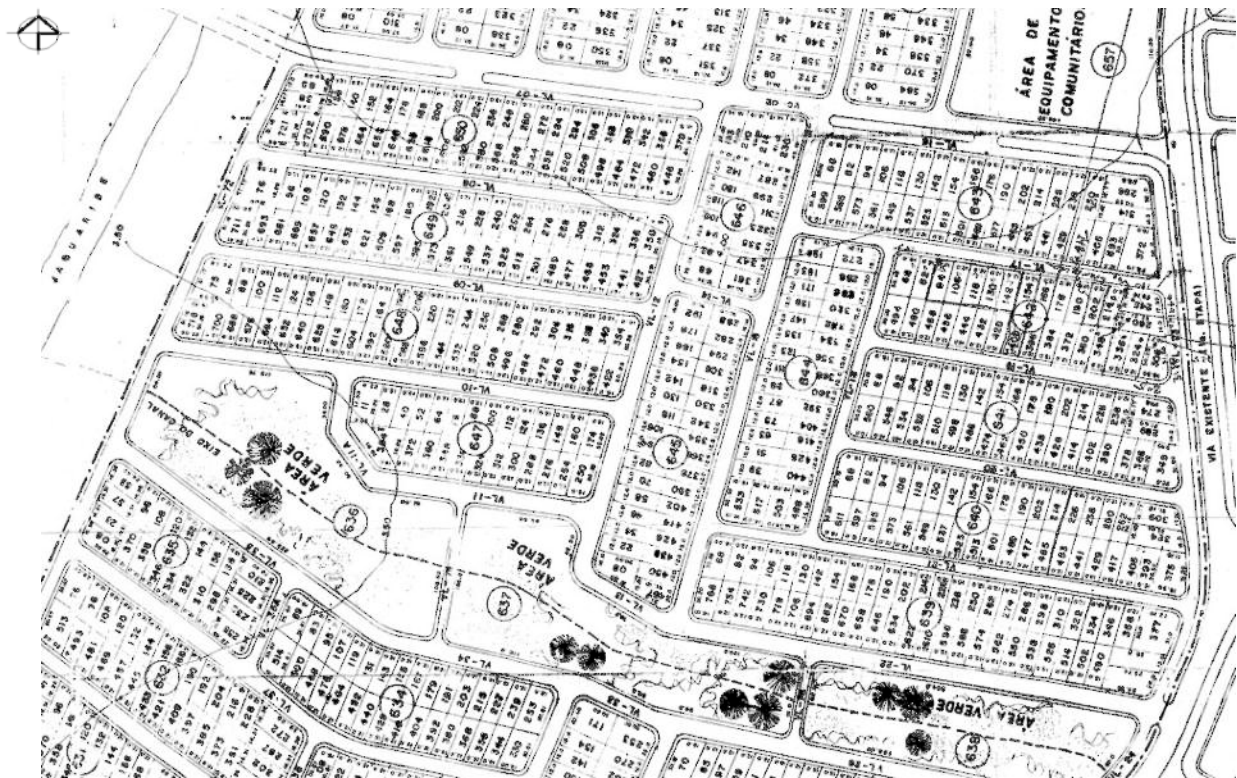


Fonte: Acervo do arquiteto Eduardo Aquino

O setor 2 é uma quadrícula sem cruzamentos (como a do loteamento Oceania V), na qual três quadras ficaram quase perpendiculares às demais, cujo eixo maior segue uma direção próxima da leste-oeste (Figura 31). A orientação diferente que se deu a essas três quadras foi um meio de evitar o aparecimento de cruzamentos na trama viária. Mas pode-se também ver na posição delas uma intenção do arquiteto Aquino de fazer alusão à estreita faixa central norte-sul existente nos loteamentos Jardim América e Jardim Bessamar.

O setor contém doze longas quadras residenciais, com 60 metros de largura e quase todas com formato trapezoidal, que pelas suas dimensões lembram as do plano de 1811 para Nova York (BRIDGES, 1811). Algumas delas são longas demais, em prejuízo da circulação dos pedestres, seu comprimento sendo superior a 250 metros. Mas nove das quadras estão dispostas na orientação mais favorável, tendo seus lados maiores voltados para o norte e para o sul. Em regra geral, os lotes desse setor que não se situam em esquinas medem 12 metros por 30 metros.

Figura 31: Setor 2 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa



Fonte: Acervo do arquiteto Eduardo Aquino

Figura 32: Setor 3 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa



Fonte: Acervo do arquiteto Eduardo Aquino

No setor 3, Aquino quase que repetiu a solução de desenho dada ao anterior. Apenas duas modificações foram nele introduzidas: as quadras da porção oeste foram separadas por curtas ruas desencontradas, para evitar o surgimento de cruzamentos (artifício normalmente utilizado para essa finalidade), e as ruas longitudinais da mesma porção foram encurvadas para acompanharem mais ou menos o alinhamento do canal de drenagem vizinho (o que acrescentou uma certa qualidade estética ao traçado). Como aconteceu no setor 2, algumas quadras ficaram com comprimento superior a 250 metros. Note-se que não se reservou no setor nenhuma área para equipamentos comunitários.

Já o setor 4 mescla os traçados dos setores 1 e 3: a maioria das quadras têm os lados maiores voltados para o nascente e o poente (como acontece no primeiro), mas quatro quadras situadas na parte leste têm os lados maiores voltados para o norte e para o sul (a orientação predominante no segundo). Elemento marcante do seu desenho é uma ampla área de equipamentos comunitários, com mais de três hectares, que se estende do norte ao sul do setor. Essa área e todas as quadras têm forma trapezoidal, só uma destas não tendo 60 metros de largura. Duas quadras são longas demais, seu comprimento excedendo 250 metros. Como acontece nos setores anteriores, em regra geral as dimensões dos lotes não localizados em esquinas são 12 metros de frente e 30 metros de profundidade.

Apesar de ter uma forma quase triangular, na qual um dos lados é uma linha sinuosa, o setor 5 ganhou um traçado quadriculado diferenciado no qual as vias alinhadas numa das direções da trama são desencontradas para evitar o surgimento de cruzamentos. O elemento mais destacado do traçado é uma área triangular destinada a equipamentos comunitários, com 1,9 hectares e localizada no sul do setor. Apenas uma das quadras não tem forma trapezoidal nem tem os lados maiores voltados para o norte e para o sul. A orientação que lhes deu o projetista fez com que quase todas elas contivessem um ângulo muito agudo. A quadra que não é trapezoidal ficou longa demais, tendo mais de 250 metros de extensão. Também nesse setor as quadras têm 60 metros de largura e seus lotes não situados em esquinas medem 12 por 30 metros, em regra geral.

Note-se que, para afastar os lotes das duas vias coletoras e da via arterial que constitui o limite leste do loteamento, em quatro setores o projetista margeou-as com uma rua local paralela que dá acesso aos lotes e que delas está separada por um canteiro.

Figura 33: Setor 4 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa



Fonte: Acervo do arquiteto Eduardo Aquino

Figura 34: Setor 5 do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa



Fonte: Acervo do arquiteto Eduardo Aquino

3.3 A ocupação edilícia da área

3.3.1 Fatores favoráveis

A implantação de edificações no Bessa entre 1976 e 1989 foi possibilitada e facilitada pelos seguintes fatores: a rápida ocupação do bairro de Manaíra, contíguo ao limite sul do setor; a pavimentação da principal artéria do setor; a melhoria do abastecimento d'água e a construção de canais de drenagem.

3.3.1.1A ocupação de Manaíra

Com a urbanização do bairro de Manaíra, impulsionada na década de 1970 pelo projeto CURA (Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada), do Banco Nacional de Habitação (BNH), surgiu, a partir da década de 1980, a tendência de se ocupar o setor litorâneo contíguo situado ao norte dele.

O Projeto CURA visava a implantação de infra-estruturas em bairros e conjuntos habitacionais. Manaíra, por suas condições privilegiadas (bom acesso, localização costeira e renda elevada da população local e da vizinhança) foi um bairro escolhido para ser objeto do programa. A infra-estrutura empregada atraiu o interesse de camadas sociais de maior poder aquisitivo, o que fez aumentar a demanda pelos loteamentos ali existentes. (SANTOS, 2007)

A produção do espaço urbano de Manaíra foi ocorrendo lentamente até meados da década de 1970. Todavia, após o bairro ser beneficiado com saneamento e pavimentação, ele foi rapidamente ocupado, preponderantemente por habitações unifamiliares nos primeiros tempos. Com o passar do tempo ele atraiu a atenção dos incorporadores, que passaram a construir nele condomínios residenciais, inicialmente de poucos pavimentos, porém altos mais tarde.

Ao mesmo tempo, o bairro foi gradualmente ganhando equipamentos comerciais. Em 1989 com a implantação do Manaíra Shopping Center, ele passou a ser visto sob uma conotação diferente do ponto de vista comercial. Muitos lotes antes desocupados deram lugar a centros comerciais menores e novas linhas de transportes coletivos foram criadas para atender o fluxo de pessoas que passaram a freqüentar o bairro para fins do consumo de bens. (SANTOS, 2007)

Ocupado o bairro de Manaíra, o Bessa tornou-se naturalmente, por sua localização, a área para onde convergiram os investimentos imobiliários destinados à faixa litorânea da cidade.

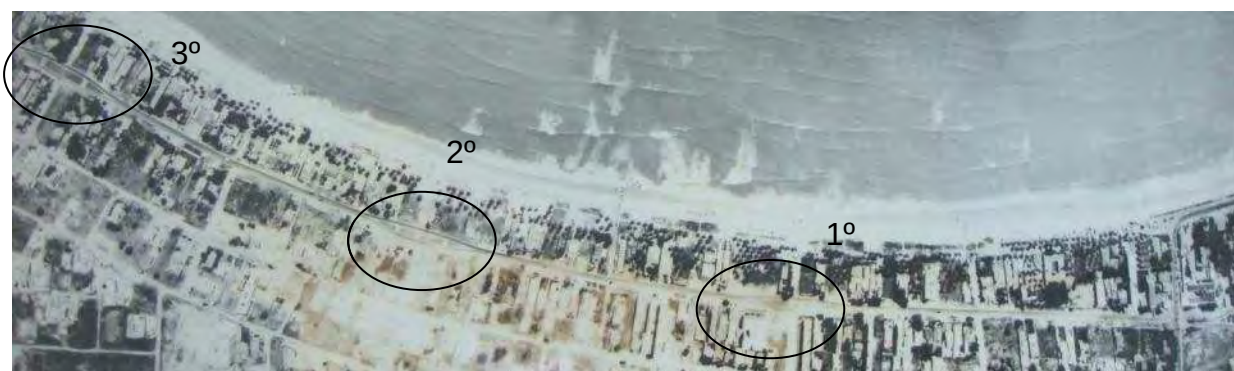
3.3.1.2 Pavimentação da artéria principal

Nos anos 1980 foi pavimentado o principal eixo longitudinal do Bessa que o atravessa do sul ao norte acompanhando a costa a curta distância desta. Ele compõe-se de duas avenidas: a Argemiro de Figueiredo (então chamada Campos Sales) e a Afonso Pena.

Com aproximadamente três quilômetros de extensão, a primeira (situada entre a Av. Flávio Ribeiro Coutinho e um maceió) foi pavimentada no início da década. Apesar de comportar quatro faixas de rolamento, só duas destas (uma num sentido e a outra no sentido oposto) foram pavimentadas, o que levou a que as calçadas fossem avançadas, ocupando o espaço das duas outras faixas.

Quatro ilhas de retorno foram criadas pelo projeto de pavimentação da via, os três primeiros (a partir do limite sul do Bessa) separados por uma distância de 530 metros e os dois últimos, por cerca de 850 metros (Figura 35).

Figura 35: Ilhas de retorno na Av. Campos Sales, em fotografia aérea de 1989



Fonte: PMJP, 1989



Já a Av. Afonso Pena, compreendida entre o citado maceió e o limite municipal com Cabedelo, foi pavimentado na segunda metade da década de 1980 pelo governo estadual, na segunda gestão de Tarcísio Buriti (1987-1991), como parte do projeto de implantação da Via Litorânea, prevista no plano da rede viária estadual.

Essas obras de pavimentação foram extremamente importantes para a ocupação dos loteamentos Jardim América e Jardim Bessamar, pois possibilitaram seu acesso pela orla marítima (antes ele se fazia apenas pela estrada de Cabedelo). Ademais, elas estimularam a localização de equipamentos e serviços ligados ao lazer e ao turismo ao longo dela e na fachada litorânea.

3.3.1.3 Abastecimento de água e drenagem

Até o início da década de 1980, o Bessa dispunha de um sistema de abastecimento d'água deficiente, sem condições de atender e acompanhar a demanda local. A alimentação da rede de distribuição era feita a partir do sistema denominado R9, localizado no bairro do Jardim Luna, constituído por dois reservatórios, um com duas câmaras de 1.000 m³ e o outro com capacidade de 600m³, segundo relatório técnico da empresa ARCO LTDA.

Em 1982 o engenheiro Antonio Figueiredo Lima elaborou para a Companhia de Água e Esgoto da Paraíba (CAGEPA) um projeto de ampliação do abastecimento d'água do Bessa, que mantinha a alimentação da rede através do sistema R9, de onde a água era conduzida através de uma linha tronco e se ramificava a partir de um ponto "A" situado na Av. Flávio Ribeiro Coutinho.

Até 1990 não havia ainda no Bessa um sistema de esgotamento sanitário, as edificações se utilizando de fossas sépticas, que não funcionavam bem no período chuvoso, quando o lençol freático subia, comprometendo seu funcionamento.

"Não tinha água encanada... eu tomava água só em João Pessoa. (...) Eu trouxe água para cá, eu comecei essa parte (...) não tinha saneamento, a gente via as fezes por aí no meio d'água." (depoimento do Sr. Mário)

O primeiro sistema de drenagem para o Bessa foi projetado em 1979 pela empresa Ecoplan, apenas para viabilizar a pavimentação da Av. Campos Sales até a altura do Clube dos Médicos, onde foram construídos 12 lançamentos de galerias de concreto diretamente na praia. Já para a pavimentação da Av. Afonso Pena, a drenagem foi feita apenas com canaletas.

Devido às características topográficas do setor, as condições de escoamento natural das águas eram bastante difíceis. Segundo estudos, o Rio Jaguaribe é o

receptor da drenagem de 70% da área, as águas de 20% do setor fluindo para o maceió situado no loteamento Pontal do Bessa I (ambos os corpos de água deságuam no Oceano Atlântico). São responsáveis pela drenagem do restante do setor o sistema implantado na Av. Campos Sales e uma depressão de nove hectares – resultante da extração de areia destinada à construção civil –, localizada entre o Aeroclube da Paraíba e o Rio Jaguaribe.

A implantação de um adequado e eficiente sistema de macrodrenagem pluvial para a área era absolutamente necessária tanto do ponto de vista sanitário como em termos econômicos. O sistema que se implantou consiste em três canais de drenagem que se iniciam nas proximidades da praia, dois dele terminando no Rio Jaguaribe e o outro num desses dois. O traçado desses canais pode ser visto nas figuras 20 e 29, que mostram os projetos das duas etapas do loteamento Jardim Oceania IV.

3.3.2 A influência da legislação urbanística

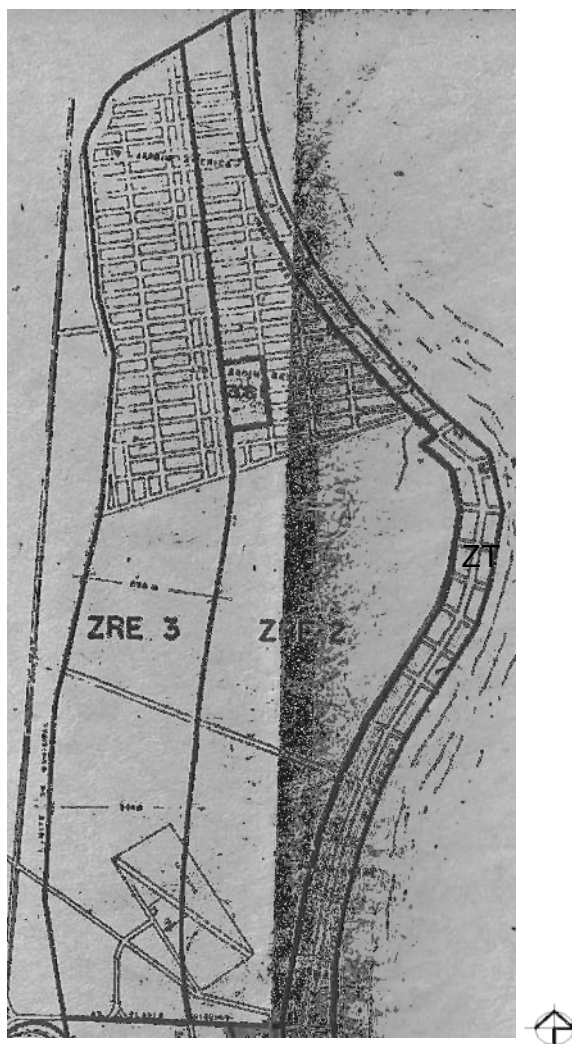
A partir de 1976 a ocupação do Bessa foi direcionada pelos dispositivos do código de urbanismo. O setor foi dividido em duas zonas residenciais de diferentes padrões construtivos, uma pequena zona comercial de bairro e uma zona turística à beira mar. (Figura 36)

As duas zonas residenciais foram destinadas prioritariamente a habitações unifamiliares, isoladas ou conjugadas, numa delas sendo permitidas residências individuais em série e na outra, casas em condomínios horizontais. Comércio e pequenas indústrias locais eram tolerados. Em ambas as zonas residenciais, para todos os usos o índice de aproveitamento máximo era 1 e a taxa de ocupação máxima era 50%. Esses parâmetros urbanísticos induziam à construção de edificações com a altura máxima de dois pavimentos.

A zona comercial de bairro era restrita a quatro quadras no Jardim Bessamar e nela eram permitidos vários usos comerciais e industriais.

Por sua vez, a zona turística, que abrangia uma faixa de quadras contíguas à beira mar, permitia habitações unifamiliares isoladas, comércio e indústria local, restaurantes e similares, e equipamentos de lazer e cultura.

Figura 36: O Bessa no zoneamento do uso do solo instituído em 1975.



Fonte: Lei Municipal nº 2.102 de 31/12/1975

Após a alteração desse código pela Lei Municipal nº 2.699 de 1979, o setor foi novamente zoneado, sendo dividido em duas zonas residenciais (ZR1 e ZR3), um eixo de uso misto (zona axial Bessa - ZA4), uma zona turística (ZT2) e duas zonas de preservação ambiental (ZEP5 e ZEP4).

Nas zonas residenciais a grande mudança foi a permissão para se construir edifícios multifamiliares de até três pavimentos, em ambas, e condomínios verticais com mais de três pavimentos, na ZR3.

Na zona turística, passaram a ser permitidos prédios de apartamentos de até dois pavimentos. Na ZA4 eram permitidos os comércios, os serviços e os condomínios verticais com três ou mais pavimentos.

Para prédios com mais de três pavimentos, não havia limite de altura, em nenhuma das zonas acima citadas.

Na zona residencial em que os condomínios verticais eram permitidos (ZR3), a taxa de ocupação máxima era 30% e o coeficiente de aproveitamento máximo era 3. Já na ZA4 o coeficiente de aproveitamento máximo caía para 2.

O Decreto Estadual n.º 9.842 de 1982 proibiu a construção de edifícios com mais de três pavimentos na primeira avenida da praia. (LEANDRO, 1997), ficando o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba (IPHAEP) encarregado de exercer esse controle. A justificativa de tal medida foi a alegação de que construção de “espigões” ocasionaria um grande adensamento e consequentemente congestionamento do tráfego, poluição sonora e visual, e saturação das redes de água, esgoto, energia elétrica e telefonia.

Porém, essa decisão causou grande inquietação e desconforto no setor da construção civil. Os empresários deste argumentaram que tal proibição prejudicaria o desenvolvimento da cidade, a geração de empregos e a arrecadação de impostos. Por outro lado, outros segmentos da sociedade, como a Associação Paraibana dos Amigos da Natureza (APAN), jornalistas, alguns políticos e arquitetos apoiavam a restrição.

Em 1983, o governador Wilson Braga anulou o referido decreto, o que devolveu à prefeitura de João Pessoa o controle das construções na orla marítima.

Contudo, a nova Constituição Estadual da Paraíba, promulgada em 05 de outubro de 1989, dispôs no seu artigo nº 229 que é patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, histórico e ecológico a zona costeira paraibana na faixa de quinhentos metros de largura, a partir da preamar de sizígia, cabendo ao órgão estadual de proteção do meio ambiente sua defesa e preservação. Ela determinou que nas áreas já loteadas os edifícios localizados nessa faixa devem obedecer a um escalonamento de gabaritos indo de 12,90 metros, junto à praia, até 35 metros, no limite oeste da faixa.

O artigo mencionado tem origem remota em uma emenda constitucional proposta em 1969 pelo governador João Agripino, que vetou a construção de prédios com mais de dois pavimentos na orla marítima (FARIAS, 2011), para impedir que a orla marítima de João Pessoa fosse objeto do processo de verticalização que estava acontecendo em cidades maiores, como o Recife.

3.3.3 A evolução da ocupação

Como já foi dito na introdução deste capítulo, o método adotado para entender essa evolução foi a comparação entre as ortofotocartas de 1976/1978 (na escala de 1:2.000) e fotografias aéreas de 1989 (em escala próxima de 1:2.000) ambas de propriedade da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP).

As edificações registradas nessas imagens foram indicadas na atual planta digitalizada da cidade, de propriedade da PMJP. Esta foi escolhida porque além de mostrar as mesmas ruas e quadras constantes na planta oficial da cidade de 1992 (integrante do Plano Diretor) apresentava também a divisão das quadras em lotes.

O resultado dessa comparação foi a elaboração de uma planta que mostra dois momentos da evolução em foco, separados por treze anos.

Em um trabalho criterioso de observação das ortofotocartas de 1976/1978, foram identificadas as edificações existentes, que foram em seguida indicadas na referida planta digitalizada por meio de pontos na cor cinza. Já as edificações que surgiram entre 1976 e 1989 (as que aparecem nas fotografias de 1989, mas não nas citadas ortofotocartas) foram indicadas nas cores azul, vermelha e verde.

As construções foram separadas em três tipologias: as habitações subnormais, os prédios altos (com mais de três pavimentos) e as edificações com até três pavimentos. Não foi possível separar as últimas em habitações unifamiliares e multifamiliares baixas, porque as imagens utilizadas na comparação não fornecem dados suficientes para tal.

Para distinguir as tipologias existentes em 1989 utilizou-se a cor azul para as habitações baixas e a cor vermelha para as altas. As habitações subnormais foram representadas com pontos na cor verde.

O resultado do estudo comparativo efetuado é mostrado na planta a seguir.

Essa planta revela que entre 1976 e 1989 foram construídas no Bessa 1.255 edificações (sem contar as habitações subnormais), distribuídas nas 330 quadras existentes (o que dá uma média, ainda inexpressiva, de quatro edificações por quadra). Permaneciam não edificadas 76 quadras, ou seja, 23% do total.

Figura 37: Ocupação edilícia em 1976 e em 1989.

Fonte: Material produzido pela autora deste trabalho.





LEGENDA	EXISTENTES EM 1976	CONSTRUÍDAS ENTRE 1976 E 1989
EDIFICAÇÃO ATÉ 3 PAVIMENTOS	●	●
EDIFICAÇÃO C/ MAIS DE 3 PAVIMENTOS		●
HABITAÇÃO SUBNORMAL		●

Planta Baixa

ESCALA 1/10.000

A grande maioria dessas edificações, ou seja, 1.173 unidades tinham até três pavimentos, os prédios mais altos totalizando 82 unidades.

O total das edificações do Bessa em 1989 era 1.463 unidades (sem contar as habitações subnormais), que é a soma das referidas 1.255 construções novas com as já existentes em 1976.

Essas últimas, como se viu no capítulo precedente, tinham até três pavimentos e concentravam-se numa estreita faixa contígua à praia. Foi apenas após 1976 que as edificações avançaram gradualmente em direção ao interior do Bessa, seguindo uma tendência semelhante à verificada nas orlas sul carioca e recifense, como mostraram Panerai (2006, p.57) e Alves (2007) Essa impulsão à ocupação deveu-se à urbanização do bairro de Manaíra, à pavimentação das avenidas Campos Sales e Afonso Pena e à construção do condomínio Lucy e de dois conjuntos de residências no interior do setor.

Figura 38: O condomínio Lucy e dois conjuntos de casas em fotografia aérea de 1989



Fonte: PMJP, 1989

Foi na década de 1980 que apareceram no Bessa as primeiras construções verticais, e no final dela o setor já tinha 82 edifícios com mais de três pavimentos, localizados principalmente nas proximidades das avenidas Campos Sales e Flávio Ribeiro Coutinho.

Esse surto de verticalização ocorreu de maneira bastante pontual, os projetos de prédios altos tendo sido aprovados no período em que deixou de vigorar o Decreto Estadual n.º 9.842 de 1982, revogado pelo governador Wilson Braga.

Dentre os edifícios multifamiliares, destacaram-se os seis, de quatro pavimentos, que compunham o condomínio Lucy, situado no loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa. Esse conjunto constituiu um foco de atração para a ocupação do interior do setor.

Outro conjunto multifamiliar de seis edifícios de quatro pavimentos foi construído na Rua Ulrico Oliveira Cavalcanti, próxima à Av. Flávio Ribeiro Coutinho, mas não influenciaria a ocupação do interior do setor devido à sua localização periférica.

Na ocupação edilícia ocorrida entre 1976 e 1989 percebem-se duas tendências.

A primeira foi a ocupação de uma faixa com largura média de 500 metros contígua às avenidas Campos Sales, Afonso Pena e Flávio Ribeiro Coutinho.

A segunda tendência, iniciada com os empreendimentos referidos na Figura 38, foi ocupar alguns pontos determinados do interior do setor com pequenos conjuntos residenciais. Esses empreendimentos atraíram moradores para novos focos de ocupação distanciados da praia e da Av. Flávio Ribeiro Coutinho.

Por outro lado, a falta de controle por parte do poder público levou a população de baixa renda a se estabelecer na margem do Rio Jaguaribe, em aglomerados de barracos de péssimas condições habitacionais. Em 1989, eles estavam localizados no leito da projetada, mas não implantada, Av. Canal do loteamento Jardim América. Infelizmente as fotografias aéreas desse ano, usadas nesta pesquisa, não permitem quantificar esses barracos.

Assim como aconteceu em outros bairros da orla pessoense, o Bessa também passou por uma expansão das atividades comerciais e de serviços a fim de atender ao aumento do número de seus moradores e daqueles que o procuravam periodicamente para fins recreacionais.

Não foram encontradas informações que permitissem quantificar e localizar os estabelecimentos comerciais e de serviços, mas relatos de testemunhas revelam que em 1989 o número deles era ainda pouco expressivo.

Segundo esses relatos, nesse ano tais estabelecimentos concentravam-se principalmente ao longo dos principais eixos viários pavimentados – avenidas Flávio

Ribeiro, Campos Sales e Afonso Pena. Outros estabelecimentos localizavam-se na Av. Fernando Luis Henrique (que ainda não havia sido pavimentada, mas abrigava um terminal das linhas de transporte coletivo) e na Av. Nilo Peçanha, importante corredor de ligação entre a BR-230 e a praia.

Um tipo particular de estabelecimento comercial cuja quantidade e localização foi possível determinar eram os bares/restaurantes situados na areia da praia. Em número de seis, eles ocupavam pontos de uma área pública integrante do patrimônio da União, sendo alvo de críticas, por privatizarem trechos da praia e desrespeitarem preceitos ambientais. (LEAL, 2002).

Eles eram construções simples e rústicas localizadas no prolongamento de ruas do loteamento Jardim América (Figura 39), seus primeiros exemplares datando do início da década de 1980.

Figura 39: Localização dos bares de praia dos jardins América em 1989.



Fonte: PMJP, 1989

CAPÍTULO IV – URBANIZAÇÃO ENTRE 1989 E 2011

4.1 Introdução

Em 1989, todo o território do Bessa já estava loteado, como se viu no capítulo anterior. Depois desse ano, os novos lotes que surgiram no setor foram gerados através de projetos de desmembramento ou remembramento, que não constituem objeto de análise desta dissertação. Desta forma, o presente capítulo vai se ocupar apenas da ocupação edilícia que teve lugar entre 1989 e 2011.

Até fins da década de 1990 o setor aqui estudado era denominado Bessa, mas tal foi modificado pela Lei Municipal nº 1.574, de 4 de setembro de 1998, que redividiu oficialmente João Pessoa em bairros. O setor foi desmembrado em três bairros: Bessa, Jardim Oceania e Aeroclube (Figura 40)

O novo bairro do Bessa corresponde aos loteamentos Jardim América e Jardim Bessamar; o bairro Jardim Oceania engloba os loteamentos Oceania I, Jardim Oceania IV 1ª etapa, Pontal do Bessa I e II, Oceania V e Morada Nobre e parte do loteamento Santa Lúcia; e o bairro Aeroclube, compreende o equipamento de igual nome, os loteamentos Jardim Oceania IV 2ª etapa e Portal do Bessa e partes dos loteamentos Jardim Oceania IV 1ª etapa e Santa Lúcia

No recorte temporal deste capítulo, a legislação urbanística de João Pessoa sofreu algumas modificações que foram determinantes para a formação da paisagem local, pois a adoção de novos índices de ocupação tornou possível a construção de edifícios verticais, que levaria ao adensamento do setor.

Grandes investimentos em infraestrutura foram decisivos para a consolidação da ocupação no setor. Obras de drenagem das águas pluviais e a melhoria dos acessos elevaram o Bessa à condição de área nobre da cidade.

Entre 1989 e 2009 a interiorização da ocupação avançou de modo que atualmente só existe um percentual significativo de lotes vazios no loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa e num certo trecho do Jardim Bessamar. Nesses vinte anos, o setor conheceu um forte crescimento imobiliário que fez com que o número de suas edificações passasse de 1.463 unidades para 3.717 e as com mais de três pavimentos, de 82 unidades para 496 unidades. Quase sempre essas últimas foram

implantadas em lotes vazios, diferentemente do que ocorreu em Manaíra e em Tambaú, onde com frequência elas substituíram casas existentes.

Figura 40: O setor Bessa após a divisão oficial da cidade em bairros



Fonte: Levantamento feito por esta autora

Acompanhando a expansão da ocupação residencial, cresceu também o número de edificações comerciais, atraídas pela nova população. Muitas, como padarias, papelarias etc., pertenciam à categoria do comércio de bairro, porém grandes empreendimentos também se instalaram no setor e contribuíram significativamente para dinamizar sua expansão comercial. Localizados principalmente ao longo das principais artérias do setor, os estabelecimentos comerciais e de serviços já totalizavam um número superior a 400 unidades em 2011.

Todo esse crescimento atraiu um número significativo de habitações subnormais, que se instalaram às margens do Rio Jaguaribe. Em 2010 a lei municipal nº 11.917, de 08 de junho, inseriu apenas a pequena comunidade São Luis, localizada nos bairros Aeroclube e Bessa, em uma zona especial de interesse social, medida destinada a impedir sua erradicação e a promover a melhoria das condições habitacionais que ela proporciona. É uma área com cerca de dois hectares, com os seguintes limites: ao norte com a Rua Dr. Mirocene Fernando da Cunha Lima, a leste com a Rua Joaquim Pereira de Menezes, ao sul com a Rua Dr. Francisco de Assis Câmara Dantas e a oeste com o Rio Jaguaribe.

A análise da ocupação edilícia que será aqui apresentada exigiu a elaboração de duas plantas temáticas semelhantes às aquelas mostradas nos dois capítulos precedentes. Uma compara as situações retratadas por fotografias aéreas de novembro 1989 e de março de 1998, de propriedade da Prefeitura Municipal de João Pessoa; e a outra compara as situações retratadas pelas últimas fotos (de 1998) e imagens de satélite de 2008/2009 disponibilizadas pelo Google Earth. Portanto, a análise da ocupação edilícia no período coberto por este capítulo foi dividida em duas fases (a serem tratadas em duas secções distintas), separadas pelo ano de 1998, o que a torna mais detalhada. Permitiu esse procedimento a existência de um levantamento aerofotogramétrico realizado em tal ano.

Já a análise da expansão dos estabelecimentos comerciais e de serviços será feita através da comparação entre as referidas fotos de 1989 e uma planta que mostra a localização deles em 2011, produzida por uma pesquisa acadêmica realizada no âmbito do UNIPÊ e coordenada pelas arquitetas Herllange Chaves e Roberta Xavier.

4.2 Fatores que influenciaram a ocupação

4.2.1 Modificações da legislação urbanística

Poucos anos após o início do período estudado no presente capítulo, o código de urbanismo do município de João Pessoa foi modificado pela Lei Complementar nº 4 de 30 de abril de 1993, durante a gestão do prefeito Carlos Mangueira (1991-1994).

Essa lei alterou os índices de aproveitamento vigentes na cidade, estabelecendo apenas três índices para todo o território municipal. Ela criou um índice básico, igual a 1, a ser adotado na maior parte da cidade, e dois outros índices mais elevados a serem aplicados a alguns setores específicos dela que pareceram mais apropriados a um processo de adensamento.

As Zonas Adensáveis Prioritárias (ZAP), correspondentes às áreas em que as infraestruturas existentes e as condições ambientais permitiam a intensificação do uso e ocupação do solo, ficaram submetidas ao índice de aproveitamento máximo de 4,0.

Nas Zonas Adensáveis Não Prioritárias (ZANP), que abrangiam áreas onde deficiências na infraestrutura existente permitiam apenas uma ocupação moderada do solo, o índice de aproveitamento a ser obedecido seria 1,5. O setor do Bessa foi considerado como uma dessas zonas, o que limitava suas possibilidades de adensamento.

Entretanto, em 2001 o Decreto nº 4.225 de 11 de abril transformou os bairros Aeroclube e Jardim Oceania em Zonas Adensáveis Prioritárias, com índice de aproveitamento máximo igual a 4 e elevou para 2 o índice de aproveitamento máximo do bairro do Bessa.

Note-se que essas mudanças não alteraram o zoneamento do setor, definido pela reformulação do código de urbanismo instituída em 1979 (Figura 41). Com uma pequena modificação – a criação, em 08 de junho de 2010, pela Lei Municipal nº 11.917, de uma zona especial de interesse social (ZEIS), no aglomerado subnormal existente nos bairros Aeroclube e Bessa – este zoneamento permanece em vigor nos dias atuais.

4.2.2 Melhoria da rede viária

No período em foco a acessibilidade ao setor Bessa e dentro dele melhorou muito graças a importantes obras viárias que foram então realizadas.

Na primeira metade da década de 1990 a BR-230 (cujo segmento inicial coincide com a antiga estrada de Cabedelo) foi duplicada nos trechos situados nos municípios de João Pessoa e Cabedelo. Embora esta rodovia não esteja situada no Bessa, sua duplicação facilitou consideravelmente o acesso a este setor (à sua seção norte, num primeiro momento, e depois à maior parte dele).

No início dos anos 1990, o governo estadual asfaltou a Av. Nilo Peçanha (Figura 42), com cerca de 920 metros de extensão e situada no sul do Jardim América, o que fez surgir a segunda ligação pavimentada entre a BR-230 e o eixo longitudinal litorâneo do setor (a primeira foi a Av. Flávio Ribeiro Coutinho).

Figura 42: A Av. Nilo Peçanha em foto de 1998



Fonte: PMJP

Nos seus dois mandatos, o prefeito Cícero Lucena (1997-2004) realizou obras de pavimentação, projetadas pelo engenheiro Arnaldo Delgado, que melhoraram enormemente a rede viária principal do setor e estimularam a ocupação do interior deste.

Obra de grande importância foi a pavimentação da Av. Fernando Luis Henrique, que permitiu a formação de um binário longitudinal litorâneo formado por ela e pela Av. Argemiro de Figueiredo (conhecida como Av. Campos Sales nos anos

1980) e se estendendo desde a Av. Flávio Ribeiro Coutinho, ao sul, até as proximidades do maceió da Ponta do Bessa, ao norte.

Ainda mais importante, do ponto de vista da interiorização da ocupação, foi a pavimentação da artéria longitudinal central do setor e de ligações dela com as vias principais existentes.

Composta das ruas Miriam Barreto Rabelo e José de Oliveira Curchatuz, tal artéria inicia-se no canto leste do Aeroclube e segue para o norte, terminando numa rotatória que a articula com a Rua Severino Nicolau de Melo (uma via coletora existente que o prefeito Cícero Lucena já encontrou asfaltada). Com cerca de 1.850 metros de extensão, ela tem duas pistas separadas por canteiro central, cada uma contendo duas faixas de rolamento.

Ela foi interligada a dois pontos da Av. Flávio Ribeiro Coutinho por meio de uma rua pavimentada de mão única que se bifurca em dois ramos depois de tangenciar parte do terreno do Aeroclube.

Para ligá-la à Av. Argemiro de Figueiredo foi pavimentada uma via, formada pelas ruas Ivanice M. da Câmara e Antônio B. de Araújo, que se inicia no canto leste do Aeroclube e tem pista única com um só sentido de tráfego.

Ela foi conectada também à BR-230, através da pavimentação da Rua Francisco Leocádio Ribeiro (com a qual ela foi articulada através de uma rotatória), com cerca de 950 metros de extensão e duas pistas separadas por canteiro central, cada uma contendo duas faixas de rolamento.

Outra via do sistema viário principal que recebeu pavimentação no governo de Cícero Lucena foi a Rua Maria Rosa Padilha, que liga a BR-230 à via de acesso ao Aeroclube, a Rua Gumercindo Barbosa Dunda, que se encontrava asfaltada desde meados da década de 1970.

A Figura 43 mostra essas artérias pavimentadas durante a administração do prefeito Cícero Lucena.

Nessa gestão foram pavimentadas também várias ruas locais do setor, através de uma parceria entre a administração municipal e as famílias residentes ao longo de tais vias (que arcavam com parte dos custos das obras). Contudo, apesar disso, em 2005 ainda era muito pequeno o percentual das ruas locais do setor dotadas de pavimentação, como o revelam imagens do Google Earth.

Em 2007 foi pavimentada, pelo poder municipal, a Av. Washington Luiz, que liga a BR-230 à Av. Afonso Pena. Paralela à Av. Nilo Peçanha e localizada ao norte

dela, ela tem pouco mais de 1.100 metros de extensão, pista única e dois sentidos de tráfego. Com esta melhoria, subiu para quatro o número de vias pavimentadas que saindo da BR-230 dão acesso ao interior do setor Bessa.

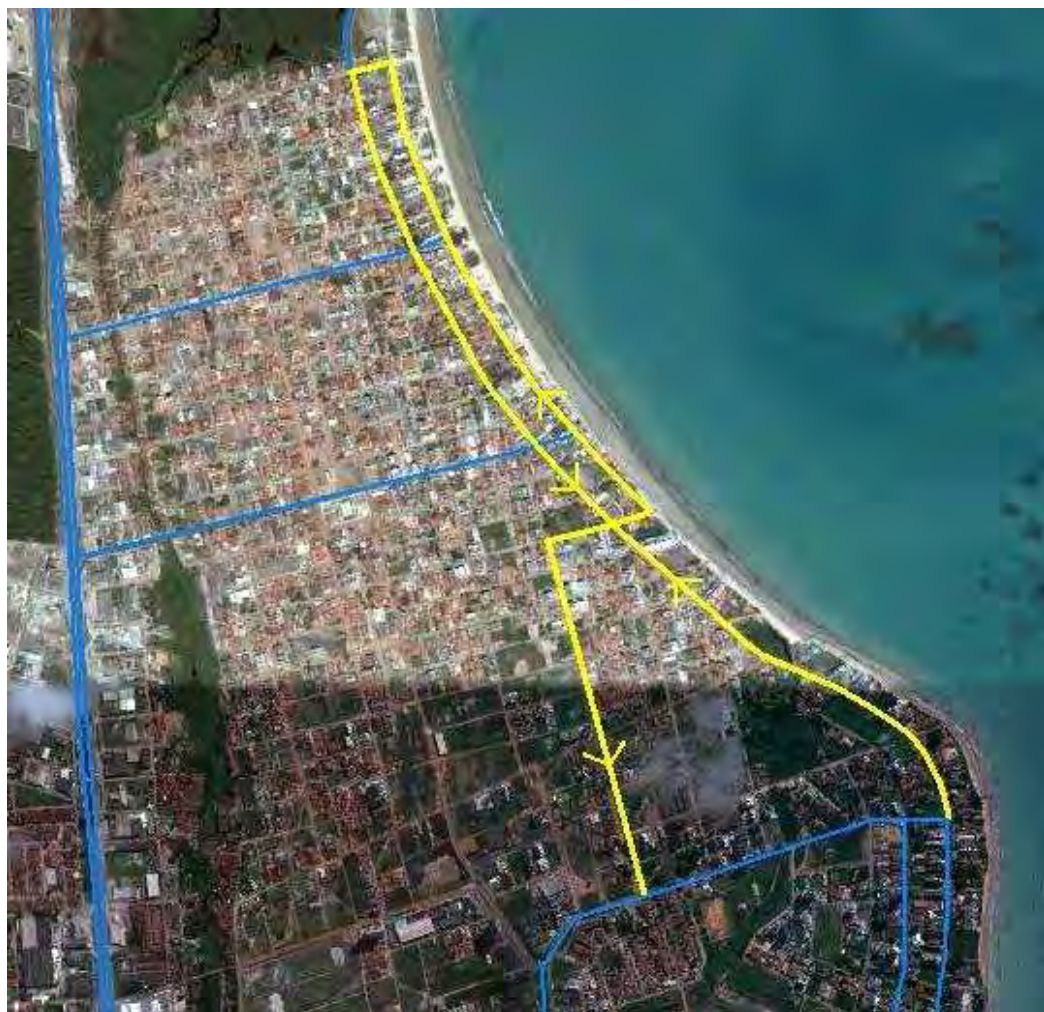
Figura 43: Artérias do Bessa pavimentadas pelo prefeito Cícero Lucena (em amarelo)
(As linhas azuis são as artérias pavimentadas preexistentes)



Fonte: Desenho da autora sobre imagem do Google Earth, 2009

Em 2009 foi pavimentada, também pela administração municipal, a Av. Arthur Monteiro Paiva, situada à beira-mar, paralelamente à Av. Afonso Pena, o que permitiu que a primeira e um trecho da segunda formassem um binário, que muito melhorou a circulação veicular na área por elas atravessada. Recentemente outro binário, localizado ao sul deste, foi criado com a pavimentação da Rua José Simões de Araújo; compõem-no essa via e outro trecho da Av. Afonso Pena (Figura 44).

**Figura 44: Binários litorâneos do norte do setor Bessa (em amarelo)
(As linhas azuis são as outras artérias pavimentadas existentes)**



Fonte: Desenho da autora sobre imagem do Google Earth, 2009

Nos últimos cinco anos, numerosas ruas locais foram pavimentadas, inicialmente pelo governo estadual e depois também pela prefeitura municipal. Esse esforço duplo fez com que atualmente estejam pavimentadas: a) todas as travessas situadas entre as avenidas Argemiro de Figueiredo e Fernando Luis Henrique bem como todas as ruas de três dos pequenos loteamentos; b) quase todas as ruas dos outros três pequenos loteamentos e dos loteamentos Jardim América e Oceania IV 1ª etapa. Hoje só existe um percentual expressivo de ruas locais não pavimentadas nos loteamentos Jardim Bessamar e Oceania IV 1ª etapa.

Assinale-se que as informações apresentadas na presente seção foram quase todas fornecidas pelo engenheiro Arnaldo Delgado e pelo Prof. Alberto Sousa, ou obtidas em pesquisa de campo e em imagens do Google Earth e da PMJP.

4.3 A ocupação edilícia entre 1989 e 1998

A análise da ocupação em pauta foi feita a partir da elaboração de uma planta temática que reproduz esquematicamente as situações retratadas por fotografias aéreas de 1989 e de 1998 produzidas por determinação da Prefeitura Municipal de João Pessoa e a ela pertencentes.

Na elaboração dessa planta foi adotado o mesmo método utilizado na feitura da planta semelhante constante no capítulo anterior. As edificações retratadas nas referidas fotos foram nela representadas por meio de pontos que foram marcados nos locais onde elas se encontram. Para indicar aquelas com até três pavimentos foi usada a cor cinza, para as existentes em 1989, e o azul, para as surgidas entre esse ano e 1998. Já para indicar as mais altas que essas foi utilizado o preto, para as existentes em 1989, e o vermelho, para as surgidas entre esse ano e 1998.

Quanto às habitações subnormais, as existentes em 1989 foram indicadas com pontos na cor laranja e as surgidas entre esse ano e 1998, com pontos na cor verde.

A planta elaborada (Figura 45) revela que nesse último ano, das 352 quadras existentes (sem contabilizar as destinadas aos espaços verdes), 55 permaneciam vazias, a maioria delas estando situada no loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa. A média de construções por quadra ainda era baixa: aproximadamente sete unidades.

O número de edificações passou de 1.463 unidades em 1989 para 2.457 em 1998, tendo, portanto, aumentado quase 68% em nove anos. Em outras palavras, quase mil edificações foram erguidas no setor durante o período considerado.

Das construções existentes em 1989, 1.381 unidades tinham até três pavimentos. Em 1998 esse número tinha se elevado para 2.187 unidades (um aumento de 58,3 %). Já o número de edificações com mais de três pavimentos passou de 82 unidades em 1989 para 270 unidades em 1998, tendo, portanto aumentado quase 230%; mesmo assim, esse número era pequeno em comparação com o estoque desse tipo de prédio existente nos bairros de Manaíra e Tambaú.

Houve uma substancial interiorização da ocupação edilícia – a partir da faixa litorânea e do limite sul do setor –, especialmente nos loteamentos Jardim América e Bessamar e nas áreas situadas nas imediações da Av. Flávio Ribeiro Coutinho e a

leste do eixo viário longitudinal central. É no interior do setor que está localizada a maioria das edificações construídas entre 1989 e 1998.

No que concerne aos prédios com mais de três pavimentos, verifica-se que em 1998 boa parte deles se localizavam nas vizinhanças das avenidas Flávio Ribeiro Coutinho e Argemiro de Figueiredo. Explicam essa tendência a boa acessibilidade que essas artérias proporcionavam, a maior proximidade da primeira em relação ao centro da cidade e a Tambaú, e a proximidade da segunda em relação à praia. Havia também uma certa concentração desses prédios em áreas próximas ao eixo longitudinal central em razão da boa acessibilidade por este proporcionada.

Note-se que a grande maioria desses prédios foi edificada em lotes vazios, os quais, como se viu acima, existiam em grande quantidade no setor – diferentemente do que aconteceu em Tambaú e Manaíra, onde com frequência a implantação deles foi feita em terrenos ocupados por casas, que foram demolidas para dar lugar a eles.

No que concerne às habitações subnormais, cresceu substancialmente o número daquelas situadas no Jardim América: em 1998 elas ocupavam quase que inteiramente a margem do rio localizada nesse loteamento (uma estreita faixa com pouco mais de 900 metros de comprimento e largura variável, inferior a 30 metros). Ademais, surgiu outro aglomerado linear ribeirinho, com apenas uns 220 metros de extensão, nas imediações da divisa entre os loteamentos Jardim Bessamar e Jardim Oceania IV 2ª etapa.

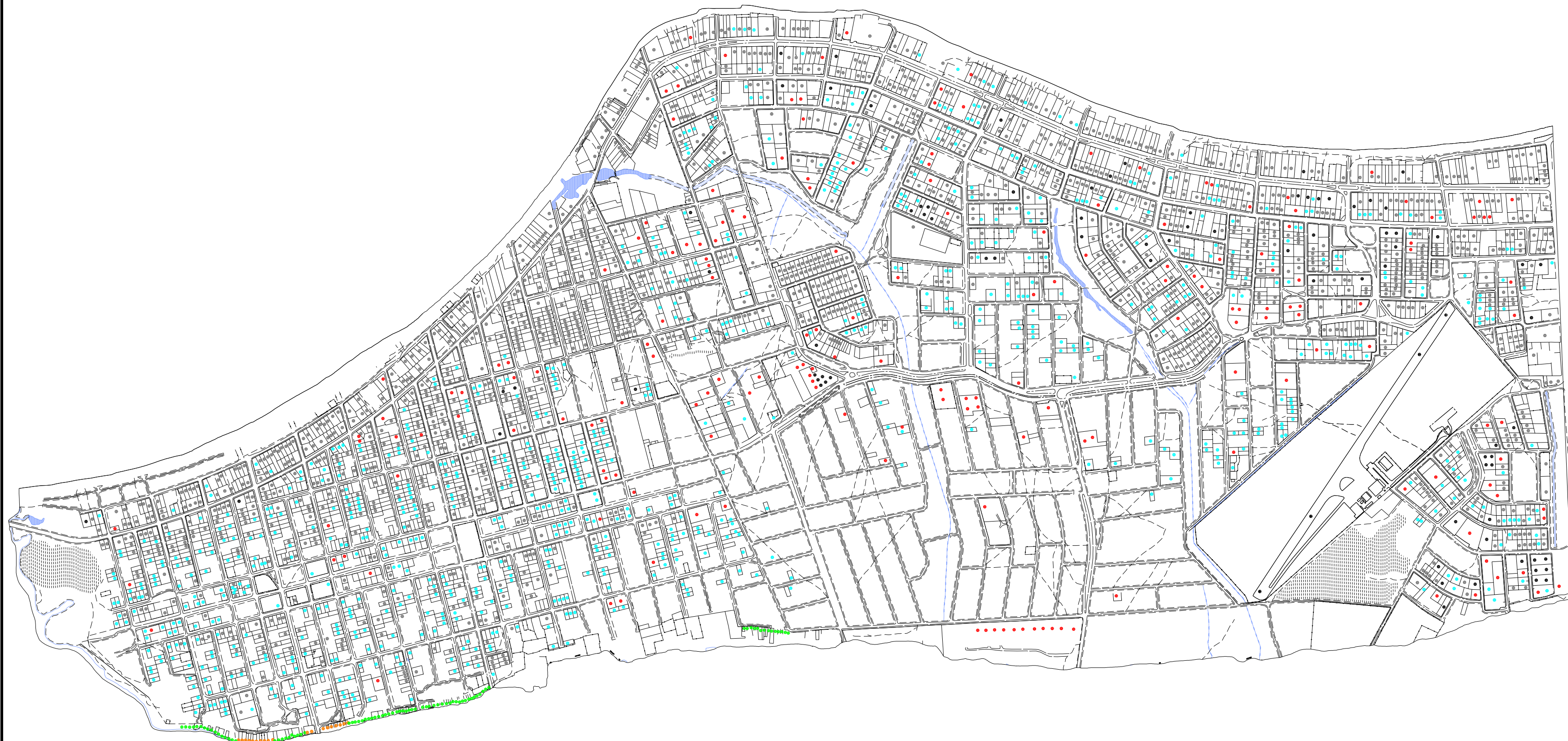


Figura 45: Ocupação edilícia em 1989 e em 1998.
Fonte: Material produzido pela autora deste trabalho.

LEGENDA	EXISTENTES EM 1989	CONSTRUÍDAS ENTRE 1989 E 1998
EDIFICAÇÃO ATÉ 3 PAVIMENTOS	●	●
EDIFICAÇÃO C/ MAIS DE 3 PAVIMENTOS	●	●
HABITAÇÃO SUBNORMAL	●	●

Planta Baixa
ESCALA 1/10.000

4.4 A ocupação edilícia entre 1998 e 2008/2009

A análise dessa ocupação foi realizada a partir da elaboração de uma planta temática que reproduz esquematicamente as situações retratadas pelo já referido levantamento aerofotogramétrico de 1998 encomendado pela PMJP, e pelas mais recentes fotos aéreas do Bessa divulgadas pelo Google Earth, que foram obtidas no decorrer dos anos 2008 e 2009.

Na feitura dessa planta foi utilizado o mesmo método empregado na construção da planta semelhante apresentada na seção anterior. As edificações mostradas nas mencionadas imagens foram nela representadas por meio de pontos que foram desenhados nos locais onde elas se encontram. Para indicar aquelas com até três pavimentos foram usadas a cor cinza, para as existentes em 1998, e o azul, para as surgidas entre tal ano e 2008/2009. Já para indicar as com mais de três pavimentos foi utilizado o preto para as existentes em 1998 e o vermelho para as surgidas entre esse ano e 2008/2009. Quanto às habitações subnormais, as existentes em 1998 foram indicadas com pontos na cor laranja e as surgidas entre esse ano e 2008/2009, com pontos na cor verde.

A planta elaborada (Figura 46) revela que nesse biênio a maioria dos lotes do setor já estava ocupada com edificações, só existindo um percentual elevado de terrenos vazios no loteamento Jardim Oceania IV 2^a etapa e num certo trecho do Jardim Bessamar. Das 352 quadras existentes, apenas dez permaneciam vazias, seis das quais se localizavam nesses dois loteamentos. A média de construções por quadra elevou-se para mais de dez.

O número de edificações passou de 2.457 unidades em 1998 para 3.717 em 2008/2009, tendo, portanto, crescido quase 51% em dez ou onze anos – 1.260 edificações tendo sido construídas ao longo deste período.

Das construções existentes em 1998, 2.187 unidades tinham até três pavimentos. Em 2008/2009, essa quantidade tinha aumentado para 3.221 unidades (um acréscimo de 47,3 %).

Já o número de edificações com mais de três pavimentos passou de 270 unidades em 1998 para 496 em 2008/2009, tendo, portanto experimentado um aumento de 226 unidades ou 83,7 %. Esse crescimento deveu-se em parte à modificação da legislação urbanística. Como aconteceu no período 1989-1998, a

grande maioria desses prédios foi edificada em lotes vazios, que no final dele existiam em grande quantidade no setor, como se viu na seção precedente.

Favoreceram o notável crescimento imobiliário do setor seus numerosos lotes vazios e o fato de ele ser a área litorânea do perímetro urbano pessoense onde esses lotes existiam em maior quantidade.

A interiorização da ocupação se intensificou, impulsionada na metade sul do setor por dois novos vetores de urbanização que surgiram com a pavimentação do eixo viário longitudinal central e de sua ligação com a BR-230. Acompanharam esse processo os prédios com mais de três pavimentos, muitos dos quais se instalaram ao longo desse eixo ou nas imediações dele.

No que diz respeito às habitações subnormais, o aglomerado do Jardim América cresceu pouco e sem se estender, adensando-se através do preenchimento dos vazios nele existentes. As imagens analisadas permitem estimar grosseiramente que ele tinha pouco mais de cem barracos no fim do período em foco. Já o aglomerado lindeiro ao loteamento Jardim Bessamar se ampliou bastante, tanto no comprimento, que aumentou para 320 metros, quanto na largura, que chegou a 80 metros no trecho mais largo. É possível estimar, a partir das mesmas imagens, que o número de seus barracos se situava em torno de setenta em 2008/2009.

É interessante acrescentar que uma pesquisa de 2008, realizada por Meira, Santana e Oliveira, constatou que os três bairros do Bessa estavam entre os mais procurados pelo setor imobiliário para a construção de condomínios residenciais verticais, só perdendo em preferência para os bairros de Manaíra, Tambaú e Cabo Branco. Ela revelou também que neles o preço do metro quadrado construído era mais barato que nesses três últimos bairros e também que neles os condomínios tendiam em média a ter mais apartamentos por unidade que aqueles edificadas em Manaíra, Tambaú e Cabo Branco.

Acrescente-se que um levantamento de campo realizado em 2011 sob a coordenação das arquitetas Chaves e Xavier constatou que 34% dos lotes do setor Bessa ainda encontravam-se vazios nesse ano. No bairro menos edificado, o Aeroclube, o percentual correspondente era de quase 60 %, enquanto nos dois outros bairros caía para cerca de 26%.

Esse mesmo trabalho revelou também que o total dos lotes ocupados por prédios residenciais multifamiliares de qualquer altura equivalia a apenas 45% do total de lotes edificadas com habitações unifamiliares.

Figura 46: Ocupação edilícia em 1998 e em 2008/2009.

Fonte: Material produzido pela autora deste trabalho.





LEGENDA	EXISTENTES EM 1998	CONSTRUÍDAS ENTRE 1998 E 2008
EDIFICAÇÃO ATÉ 3 PAVIMENTOS	●	●
EDIFICAÇÃO C/ MAIS DE 3 PAVIMENTOS	●	●
HABITAÇÃO SUBNORMAL	●	●

4.5 A expansão do comércio e dos serviços

Entre 1989 e 2011 os estabelecimentos comerciais e de serviços existentes nos três bairros do Bessa multiplicaram-se, à medida que a população deles foi aumentando, superando a marca de 400 unidades no último desses anos, como revelou um levantamento de campo coordenado pelas arquitetas Chaves e Xavier.

Esses equipamentos têm variados portes e servem a diferentes segmentos populacionais. Há padarias e farmácias que atendem aos moradores da vizinhança, como há supermercados, bancos e postos de combustível, servindo à população desses bairros, e hipermercados, centros comerciais e restaurantes, cuja clientela é formada por pessoas residentes em diversas partes da cidade e mesmo fora dela.

No bairro Aeroclube estão localizados os dois principais hipermercados da cidade e na faixa litorânea, vários bares e restaurantes bastante apreciados pela população pessoense.

A citada pesquisa de Chaves e Xavier revelou que os estabelecimentos comerciais e de serviços do setor estão localizados principalmente ao longo da via longitudinal central e das avenidas Flávio Ribeiro Coutinho, Argemiro de Figueiredo, Afonso Pena, Fernando Luis Henrique, Nilo Peçanha e Francisco Leocádio Ribeiro.

A localização desses estabelecimentos é mostrada na Figura 47, que é uma cópia modificada da planta gerada pela pesquisa de Chaves e Xavier.

Em geral esses estabelecimentos têm sido implantados em terrenos vazios, a exemplo do Bessa Shopping, Shopping Caiçara, os postos de combustível, supermercados, escolas, hotéis e pousadas. Todavia, algumas residências localizadas nos principais corredores viários mudaram de uso para atender ao comércio de bairro, como padarias, pet shops e papelarias.

Em abril de 2011 havia no setor 369 estabelecimentos comerciais e de serviços (onde não estavam incluídas 35 escolas e 34 locais de culto religioso nele existentes), 80 dos quais estavam acoplados a habitações. Esse total é um número significativo, em comparação com as 3.562 edificações residenciais – prédios de apartamentos e casas – existentes no setor na mesma época, segundo a mesma pesquisa.

Comparação de nossa autoria – na qual a planta produzida por Chaves e Xavier foi confrontada com fotografias aéreas de 1989, da PMJP – mostrou que 248

estabelecimentos surgiram após esse ano, já que eles não aparecem em tais fotos. Essa conclusão comprova a impressão, que muitos partilham, de que a expansão do comércio e dos serviços no setor Bessa é um fenômeno relativamente recente.

Para finalizar, observe-se que no setor em estudo a implantação dos estabelecimentos em foco (especialmente os de maior porte) foi feita principalmente em lotes vazios – diferentemente do que tem ocorrido em Tambaú e Manaíra, onde na grande maioria dos casos eles substituíram as casas existentes.



Figura 47: Estabelecimentos comerciais e de serviços existentes em 2011.

Fonte: Desenho elaborado pela autora deste trabalho.



NOTA: Os pontos em vermelho são os estabelecimentos encontrados após 1989.

Planta Baixa

ESCALA 1/10.000

Figura 48: Situação do Bessa em 2008.



Fonte: SUDEMA, 2008

CAPÍTULO V - CONCLUSÃO

Aqui se sintetizará o processo de ocupação urbana do Bessa, reunindo as principais conclusões fornecidas pelos capítulos precedentes.

Um requisito para que esse processo ocorresse foi a ocupação urbana da faixa costeira de Manaíra, que já estava adiantada em fins dos anos 1940 e que se iniciara a partir de um antigo núcleo balneário existente na praia de Tambaú, nas proximidades do local onde hoje termina a Av. Rui Carneiro. Deste núcleo, a urbanização avançou tanto para o norte quanto para o sul, em direção ao Cabo Branco (Figura 49)

Figura 49: Vetores da urbanização do litoral pessoense nos anos 1940



Base: Planta de 1949, do Serviço Geográfico do Exército

A ocupação urbana do Bessa iniciou-se nos primeiros anos da década de 1950, de duas formas independentes. Uma foi a edificação de residências secundárias nas proximidades do mar, num loteamento (um *pólo de crescimento* planejado) que se criou em 1953 na extremidade norte do setor. A outra foi a edificação de casas de veraneio entre a praia e uma via paralela a esta (uma *linha de crescimento*) que se iniciava no extremo setentrional do tecido urbano de Manaíra

Entre 1976 e 1989 novos fatos se agregaram ao processo de urbanização em questão: a) a ocupação edilícia avançou para o interior a partir da faixa litorânea ocupada e da Av. Flávio Ribeiro Coutinho (o limite sul do Bessa), que, pavimentada, tornou-se um importante eixo de tráfego, por ligar a estrada de Cabedelo à praia (Figura 51); b) foi parcelada quase toda a área ainda não loteada; c) apareceram prédios com mais de três pavimentos, que em 1989 já eram em número de 82; d) surgiram estabelecimentos comerciais e de serviços de porte significativo; e) foram interligados o pólo e a linha de crescimento, com a união das avenidas Campos Sales e Afonso Pena, ambas pavimentadas no período em tela; f) formou-se junto ao Rio Jaguaribe, no leito da projetada, mas não implantada, Av. Canal do loteamento Jardim América, um aglomerado subnormal. Em 1989, o Bessa já tinha quase 1.300 edificações com até três pavimentos (não incluídos nesse número os casebres precários existentes).

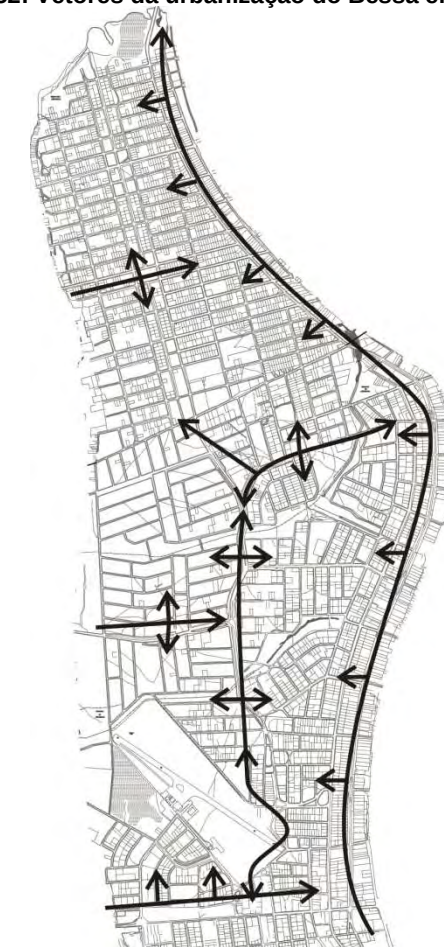
Figura 51: Vetores da urbanização do Bessa entre 1976 e 1989



Base: Planta de 1985, da FUNDAP

Nas duas décadas seguintes a maioria desses processos continuaram e se intensificaram. A interiorização da ocupação avançou tanto a partir dos vetores da fase anterior quanto seguindo dois novos vetores que surgiram com a pavimentação, na virada do século, de duas vias, uma situada entre as duas etapas do loteamento Jardim Oceania IV e a outra ligando esta à BR-230, o que fez com que atualmente só existe um percentual significativo de lotes vazios na 2ª etapa desse loteamento e num certo trecho do Jardim Bessamar. Graças, em parte, à alteração da legislação urbanística, multiplicaram-se os prédios com mais de três pavimentos, chegando a quase 500 unidades em 2008/2009. Multiplicaram-se também os estabelecimentos comerciais e de serviços – localizados quase todos ao longo das principais artérias do setor –, cujo número já era superior a 400 unidades em 2011. Estendeu-se e adensou-se o aglomerado subnormal mencionado no parágrafo precedente e surgiu outro, também ribeirinho, ao sul. Em 2008/2009, os três bairros do Bessa já continham 3.221 edificações com até três pavimentos (não incluídos nesse número os casebres precários existentes).

Figura 52: Vetores da urbanização do Bessa entre 1989 e 2009



Base: Planta de 2011, da PMJP

Dá especificidade à urbanização do Bessa o fato de ela ter ocorrido a partir de dois focos: o extremo norte da mancha urbana litorânea e um local situado na periferia do município. Essa especificidade se evidencia quando se compara tal urbanização com a do litoral sul de duas das principais cidades costeiras brasileiras: Rio de Janeiro e Recife.

Plantas publicadas por Czajkowski (2000) revelam que no Rio de Janeiro a ocupação da orla sul começou já no meado do século XVIII e ia do morro do Castelo ao outeiro da Glória. Planta de 1812, levantada por ordem de D. João VI (CZAJKOWSKI 2000, p. 62), mostra que nessa data a urbanização ainda não havia ultrapassado tal outeiro.

Nos anos seguintes ela avançou rumo à enseada de Botafogo, atraída pela rara beleza desta. Na área situada entre esta e o outeiro da Glória ela aconteceu inicialmente não junto à praia do Flamengo, mas ao longo de uma via quase paralela a ela e dela afastada pouco mais de 300 metros, em média – a atual Rua do Catete. Só ao chegar à enseada é que o eixo inicial de ocupação voltou à beira-mar.

Em 1839, Botafogo já tinha uma população suficiente para justificar a linha de transporte coletivo que passou então a servir-lhe (GASPAR, 2004, p. 188).

Ocupada a faixa contígua à enseada, a urbanização penetrou rumo ao interior da planície costeira, pois uma série de morros impediu o avanço dela em direção à vizinha praia de Copacabana. Planta de c. 1870 (CZAJKOWSKI 2000, p. 67), de autor desconhecido, mostra que a malha viária de Botafogo já estava então quase inteiramente formada. Contudo, barrada por tais morros, a ocupação urbana ficou detida em Botafogo até 1892.

No final dos anos 1880, bairros gerados por tal expansão – Glória, Catete, Flamengo, e Botafogo – estavam entre os mais belos do Rio, segundo o francês Levasseur (2000, p. 81).

Em 1892 abriu-se um túnel ligando Botafogo a Copacabana, e a urbanização desta pode então iniciar-se com a abertura de suas primeiras ruas. Rapidamente a nova malha viária estendeu-se na direção sudoeste e em 1894 chegou a Ipanema, com a implantação de um loteamento nesse local privilegiado, situado entre o mar e uma lagoa. Curiosamente, em 1906 Ipanema tinha muito mais moradores que Copacabana (GASPAR, 2004, p. 219, 249), apesar da maior proximidade desta localidade em relação ao centro da cidade.

Mas a ocupação urbana desse litoral começara bem antes, através de uma pequena aglomeração de função balneária que se desenvolvera, nas últimas décadas do século XIX, em torno da velha capela de N. S. da Boa Viagem, localizada a uns nove quilômetros do centro do Recife. A esse núcleo, que se animava nos meses mais quentes, se chegava a partir de um caminho (que se converteria na atual Rua Barão de Souza Leão) que principiava numa estação da ferrovia que ligava o Recife ao sul de Pernambuco (MOREIRA, 1994; ALVES, 2007).

Na primeira metade da década de 1920, o governo estadual decidiu conectar esse balneário ao Recife por meio de uma via litorânea e seu prolongamento (no qual se incluía a ponte atrás referida), no rumo noroeste, em direção à rua que ligava o centro ao bairro de Afogados. Essa via foi entregue com pavimentação, iluminação pública e transporte coletivo (MOREIRA, 1994, p. 130).

Implantada tal avenida litorânea, edificações começaram a ser erguidas ao longo dela, em diferentes pontos, tanto mais próximos do centro urbano, quanto mais pertos do existente núcleo balneário. E à medida que os lotes contíguos à praia foram sendo ocupados, a urbanização avançou rumo ao interior, de modo que nos anos 1960 o novo bairro, batizado Boa Viagem, já tinha quatro longas ruas paralelas à costa. Acompanhou essa interiorização da expansão a formação de favelas em locais alagáveis situados junto a corpos de água da área (ALVES, 2007).

Pode-se dizer, portanto, que na orla sul recifense a urbanização avançou tanto do centro para a periferia como no sentido contrário, ainda que os avanços não tenham ocorrido de forma contínua (ver Figura 54, onde a linha verde indica o acesso ao balneário oitocentista a partir do Recife).

Apesar de ter tido dois focos, tal urbanização diferenciou-se bastante da do Bessa, pois nesta os dois focos de expansão permaneceram isolados durante três décadas, só tendo sido interligados, por meio de uma via litorânea que rompeu a *barreira* do maceió, depois que a ocupação urbana da faixa mais próxima do mar já tinha acontecido ao norte e ao sul de tal *barreira*.

Em relação a dois outros aspectos a ocupação urbana do Bessa diferiu da urbanização da orla sul carioca e recifense: o adensamento através da construção de condomínios verticais e a implantação de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Enquanto no Rio de Janeiro e no Recife esses dois processos aconteceram principalmente mediante a substituição de construções baixas existentes, de função

REFERÊNCIAS

1. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS CITADAS NA DISSERTAÇÃO

AEROCCLUBE DA PARAÍBA. Disponível em <http://www.aeroclubedaparaiba.com.br> acessado em 06-09-2010.

ALVES, Janialy, **Ocupação e evolução urbana**, 2007, disponível em www.webartigos.com, acessado em 15-12-2011.

ARCO PROJETOS E CONSTRUÇÕES LTDA. **Projeto de Drenagem do Bessa. Bacia "A"**- vol I. Projeto Executivo. Março, 1995.

ARCO PROJETOS E CONSTRUÇÕES LTDA. **Sistema de Drenagem do canal do Rio Morto – Trecho Hiperbompreço**. Projeto executivo. Julho, 1997.

BRIDGES, W. **Map of the City of New York and Island of Manhattan with Explanatory Remark and References**. Nova Iorque: Bridges, 1811.

CZAJKOWSKI, Jorge (org.), **Do cosmógrafo ao satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de urbanismo/Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000.

CHAVES, Herllange; XAVIER, Roberta. **Levantamento de uso e ocupação do solo dos bairros Jardim Ocenia, Aeroclube e Bessa**. UNIPE. João Pessoa, 2011.

FARIAS, Talden. **Da proibição dos "espigões" no litoral paraibano**. Disponível em <http://www.paraibaonline.com.br/>. Acessado em 27/07/2011.

GASPAR, 2004, **Orla carioca: história e cultura**, São Paulo, Metalivros, 2004.

IBGE, Enciclopédia dos municípios brasileiros, v. IV, Rio de Janeiro, IBGE, 1958.

JOÃO PESSOA, decreto nº 885 de 16 de março 1979.

JOÃO PESSOA, decreto nº 886 em 16 de março 1979.

JOÃO PESSOA, decreto nº 887 em 16 de março 1979.

JOÃO PESSOA, decreto nº 875 em 23 de janeiro 1979.

JOÃO PESSOA, decreto nº 901 em 30 de abril 1979.

JOÃO PESSOA, decreto nº 1.842 de 16 de outubro 1989.

JOÃO PESSOA, decreto nº 4.225 de 11 de abril de 2001.

JOÃO PESSOA, decreto nº 5.285, de 29 de março de 2007.

JOÃO PESSOA, lei nº 2.102 de 31 de dezembro de 1975 (código de urbanismo de João Pessoa).

JOÃO PESSOA, lei nº 2.699 de 1979 (alteração no código de urbanismo de João Pessoa).

JOÃO PESSOA, lei Complementar nº 3, de 30 de dezembro de 1992. (Plano Diretor Físico da cidade de João Pessoa).

JOÃO PESSOA, lei complementar nº 4 de 30 de abril de 1993 (alteração no código de urbanismo de João Pessoa).

JOÃO PESSOA, lei nº 1.574 de 04 de setembro de 1998.

JOÃO PESSOA, lei nº 11.917 de 08 de junho de 2010.

JOÃO PESSOA, Relação de decretos do município de João Pessoa entre 1966 e 2004, disponível em <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/legislacao/segap,acessado em 2011>.

KOSTOF, Spiro, **The City Shaped: Urban Patterns and Meanings through History**, Londres, Thames & Hudson, 1999.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian, 2ed, 2000.

LEANDRO, A. G. A. O turismo em João Pessoa e a construção da imagem da cidade / Aldo Gomes Leandro. João Pessoa, 2006. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG – UFPB).

_____. **orla marítima de João Pessoa: da apropriação urbana à (re)apropriação turística**. ENCONTRO DOS GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 6, Buenos Aires, 1997b. 01 cd-rom.

LEVASSEUR, E., **O Brasil, Rio de Janeiro**, Bom Texto/Letras e Expressões, 2000.

MASCARÓ, Juan Luís. **Desenho Urbano e Custos de Urbanização**. 2 ed.. Porto Alegre: Luzzatto, 1989.

MEIRA, A R; OLIVEIRA, D N S; SANTANA, C L. **Avaliação do setor da construção em relação aos custos dos imóveis**. ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 28, 2008. Rio de Janeiro-RJ.

MEIRELES, Lucilene. Rio Jaguaribe agoniza. Entrevista ao jornal O Norte em 30.05.2010. Disponível em <<http://www.espacoecologicoanoar.com.br>>. Acessado em maio de 2011.

MENEZES, José Luiz Mota (org.), Atlas histórico-cartográfico do Recife, Recife, FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

MORAIS, Lenygia Maria Formiga Alves. **Expansão urbana e qualidade ambiental no litoral de João Pessoa-PB**. 2009. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG – UFPB).

MOREIRA, Fernando Diniz, A construção de uma cidade moderna: Recife (1909-1926), dissertação de mestrado, MDU/UFPE, Recife, 1994.

NÓBREGA, Tânia Maria Queiroga. **A problemática da drenagem em áreas urbanas planas: O caso da planície costeira da cidade de João Pessoa-PB**. João Pessoa: Dissertação de Mestrado, 2002. Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal da Paraíba /UFPB.

PANERAI, Philippe, **Análise urbana**, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2006.

PARAÍBA, Constituição do Estado de 05 de outubro de 1989. Art. nº 229.

SANTOS, Jocélio Araújo dos. **Análise dos riscos ambientais relacionados às enchentes e deslizamentos na favela São José, João Pessoa - PB**. Dissertação de mestrado, João Pessoa, 2007. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG – UFPB).

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2ed. São Paulo: Martins fontes, 2001.

SITTE, Camillo, **L'art de bâtir les villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques**, Paris, Seuil, 1996.

VASCONCELOS FILHO, João Manoel. **O processo histórico da produção da estrutura fundiária urbana no litoral norte de João Pessoa e sua importância para a compreensão da segregação socioespacial**. XI Colóquio Internacional de Geocrítica, Universidade de Buenos Aires, maio de 2010. Disponível em <<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2010/243>>. Acessado em maio de 2011.

_____. **A produção e reprodução do espaço urbano no litoral norte de João Pessoa: a atuação dos agentes imobiliários**. 2003. Dissertação (Mestrado em Geografia), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

2. OUTRAS REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANHA, T R B T; MENESES, L F; RAFAEL, R A; SARAIVA, A G S. **Caracterização da evolução urbana do município de João Pessoa/ PB entre os anos de 1990 e 2006, com base em imagens orbitais de média resolução**. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 14, 2009, Natal. p.819-826.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14724. **Informação e documentação: trabalhos acadêmicos – apresentação**. Rio de Janeiro: ABNT, abr. 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 6023. **Informação e documentação: referências - elaboração**. Rio de Janeiro: ABNT, ago. 2002.

COELHO, Victor Hugo Rabelo; SANTOS, José Yure Gomes dos; et al. **Erosão costeira e variação da linha de costa na praia do Bessa – João Pessoa (PB)**. Disponível em <www.geo.ufv.br/simposio/simposio/trabalhos/trabalhos> Acessado em maio de 2011.

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.

MAGALHÃES JÚNIOR, Antônio Pereira; MEDEIROS, Isaac Henriques de. **Resignificação de rios urbanos em grandes metrópoles: limites entre o ideal e o possível**. Universidade Federal de Minas Gerais – IGC/UFMG 2009.

OLIVEIRA, F B. **Degradação do meio físico e implicações ambientais na bacia do Rio Jaguaribe - João Pessoa PB**. Recife: Dissertação de Mestrado, 2001. Universidade Federal de Pernambuco – CTG.

PINTO, Alice Regina et al. **Manual de normalização de trabalhos acadêmicos**. Viçosa, MG, 2011. 88 p. Disponível em:<<http://www.bbt.ufv.br/>>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2012.

RODRIGUEZ, Janete Lins; DROULERS, Martine. **João Pessoa – crescimento de uma capital**. João Pessoa: fundação José Américo, 1981.

SILVEIRA, J. A. R. **Percursos e Processo de Evolução Urbana**: O caso da Av. Eptácio Pessoa na cidade de João Pessoa/PB. 2004. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) da Universidade Federal de Pernambuco.

_____. **Transporte e Uso do Solo**. Dissertação de Mestrado - UFPE. Recife, 1997.

SOUSA, Alberto; VIDAL, Wynna. **Sete plantas da capital paraibana, 1858 – 1940**. João Pessoa: Editora universitária da UFPB, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel FAPESP. 2ed. 2001.

3. MATERIAL ICONOGRÁFICO CONSULTADO (NÃO INSERIDO EM LIVROS, ARTIGOS E COMUNICAÇÕES)

Fotografia aérea da cidade de João Pessoa, Serviço Geográfico do Exército, 1968.

Fotografias aéreas da cidade de João Pessoa, PMJP, 1989.

Fotografias aéreas da cidade de João Pessoa, PMJP, 1998.

Fotografias aéreas da cidade de João Pessoa, Dirceu Tortorello, 2001.

Fotografias aéreas da cidade de João Pessoa, Google Earth, 2005 a 2009.

Fotografias aéreas da cidade de João Pessoa, SUDEMA, 2008.

Mapa de uso e ocupação do solo da cidade de João Pessoa, PMJP, 2001.

Mapa de uso e ocupação do solo do Bessa, Chaves e Xavier (org.), 2011.

Ortofotocartas da cidade de João Pessoa, PMJP, 1978.

Planta da cidade de João Pessoa, Serviço Geográfico do Exército, 1949.

Planta da cidade de João Pessoa, SUDENE, 1974.

Planta da cidade de João Pessoa, lei nº 2.102, PMJP, 1975.

Planta da cidade de João Pessoa, FUNDAP, 1985.

Planta de da cidade de João Pessoa, PMJP, 1992.

Planta digitalizada da cidade de João Pessoa, PMJP, 2011.

Projeto do loteamento Oceania I, PMJP, 1951.

Projeto do loteamento Jardim América, PMJP, 1953.

Projeto do loteamento Jardim Bessamar, PMJP, 1970.

Projeto do loteamento Pontal do Bessa I, PMJP, 1979.

Projeto do loteamento Pontal do Bessa II, PMJP, 1979.

Projeto do loteamento Jardim Oceania IV 1ª etapa, PMJP, 1979.

Projeto do loteamento Morada Nobre, PMJP, 1979.

Projeto do loteamento Santa Lúcia, PMJP, 1979.

Projeto do loteamento Oceania V, PMJP, 1981.

Projeto do loteamento Portal do Bessa, PMJP, 1986.

Projeto do loteamento Jardim Oceania IV 2ª etapa, PMJP, 1989.