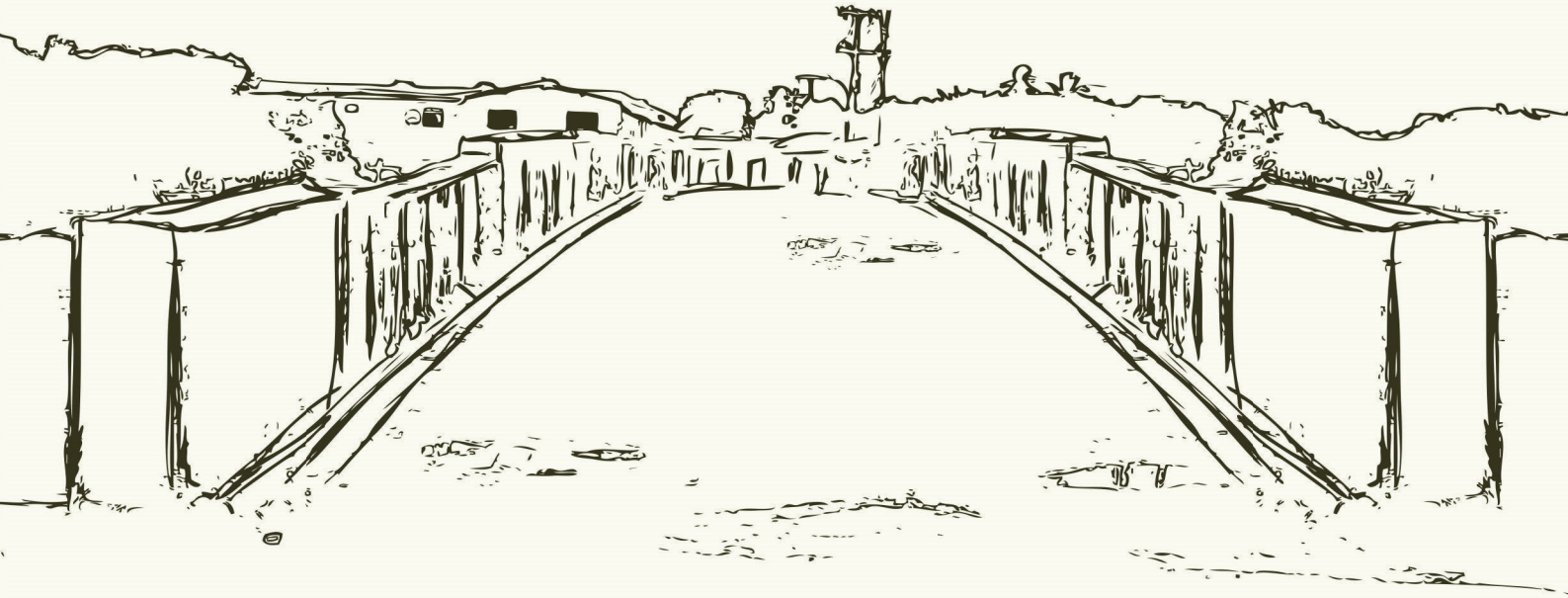
AVENIDA LIBERDADE:

MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX, PARAÍBA.

1960 - 1989



MAIARA ATECIENE DOS SANTOS BELO

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MAIARA ATECIENE DOS SANTOS BELO

AVENIDA LIBERDADE:
MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX - PB (1960 A 1989)

João Pessoa – PB
2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MAIARA ATECIENE DOS SANTOS BELO

AVENIDA LIBERDADE:
MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX - PB (1960 A 1989)

Dissertação apresentada como requisito à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba – UFPB.

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Doralice Sátyro Maia

João Pessoa – PB
2015

B452a Belo, Maiara Ateciene dos Santos.
Avenida Liberdade: morfologia e estrutura urbana em Bayeux-PB (1960 a 1989) / Maiara Ateciene dos Santos Belo.- João Pessoa, 2015.
311f. : il.
Orientadora: Doralice Sátyro Maia
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT
1. Arquitetura e urbanismo. 2. Eixo estruturador.
3. Expansão urbana - Avenida Libertade-Bayeux-PB.

UFPB/BC CDU: 72+711(043)

Por

Maiara Ateciene dos Santos Belo

Dissertação aprovada em 14 de Dezembro de 2015

Doralice Sátyro Maia

Orientadora – UFPB

Andrea Leandra Porto Sales

Examinadora Externa – UFPB

Eliana Alda Freitas Calado

Examinadora Externo – UPE

João Pessoa-PB
2015

A Gabriel e Mariceli, meus amores!

AGRADECIMENTOS

Cada uma das palavras utilizadas nesta dissertação me custou ausências e dedicação consideráveis, entretanto, esses esforços teriam sido ainda maiores se, no decorrer da pesquisa e ao longo da minha vida, eu não tivesse o apoio e incentivo de muitas pessoas que contribuíram para a construção deste trabalho e para a realização deste sonho. Assim, após uma longa e cansativa jornada, repleta de altos e baixos, eis que chegou o momento de afirmar que nunca estive só, e aqui registro meu mais sincero sentimento de gratidão.

Agradeço a **Deus**, por ter me feito resiliente diante de tantas dificuldades e ter me proporcionado força e coragem para realizar mais um sonho.

Ao meu anjo **Gabriel,** por fazer de mim uma pessoa melhor. Mesmo com sua pouca idade, compreendeu as minhas ausências e soube esperar todas as inúmeras vezes que falei: "só mais um pouquinho que mamãe já vai, minha vida!". O seu sorriso puro e sua alma límpida me preenchem de energia e me revigoram a cada dia. **Eu te amo, meu príncipe!**

Agradeço a três pessoas que, no decurso deste trabalho e ao longo de toda a minha vida, me alimentaram de energia e otimismo, não me deixando desanimar um só minuto. Por compartilhar comigo todos os momentos, sabendo compreender as minhas ansiedades, angústias e dificuldades que estavam à minha espera. Nunca poupando esforços para que eu chegasse até aqui, tendo a sabedoria de se afastar quando eu necessitava de solidão para a realização deste trabalho e por terem sido suficientemente sensíveis e maduros, compreendendo os momentos que mais precisei de conforto e atenção. A **Mariceli, Lucas e Matheus**, amo vocês!

Ao meu querido **José Carlos Guerra**, companheiro solícito, que, em todos os momentos, sempre esteve presente e disposto a me ajudar, a sonhar os meus sonhos, suprimindo as várias lacunas por mim deixadas, todo o meu amor e carinho.

A **Doralice Sátyro Maia**, minha orientadora, muito obrigada por nunca desistir de mim e da nossa pesquisa. Obrigada por todas as palavras de alento, bem como as advertências. Suas críticas, sugestões, indicação de leituras e encorajamento diário fizeram-me superar desafios e dificuldades ao longo desta produção, possibilitando-me ultrapassar barreiras. Sou-lhe grata por sempre ter estado de prontidão para me receber, por ampliar meus horizontes e me ajudar a produzir esta dissertação. Seu profissionalismo, comprometimento e seriedade com que guia os trabalhos fazem de você uma profissional singular. Eu tive muita sorte de tê-la por perto. Muito obrigada!

A minha querida **Maria dos Santos,** que, com tanta força e carinho, sempre me dedicou atenção, acreditando fortemente na minha vitória, lutando sempre por minha melhor instrução e condições de vida, o meu sincero amor. A **Silvino Cassiano**, que sempre esteve na minha torcida, dedicando-me amor, carinho e atenção. Obrigada por contribuírem com minha vida e, nesse momento, obrigada pelas contribuições acadêmicas, os vossos relatos foram determinantes para esse trabalho.

A **Silvino Pereira** e **Julliana Queiroga**, agradeço o carinho, compreensão, incentivos, credibilidade e investimentos disponibilizados para que eu pudesse chegar até aqui. Ao lado de vocês, compartilhei importantes momentos de minha vida e formação profissional.

A **Adeilton Pereira**, pelo exemplo de vida, de caráter, de honradez, de disponibilidade em sempre ajudar o próximo. Por todos os incentivos diretos ou indiretos, e por sempre me escutar e compartilhar comigo os meus sonhos. A **Sony**, minha gratidão por acreditar em mim e por todos os incentivos de vida.

A **Geraldo Belo**, pelo dom da vida. À minha família paterna, que, a sua maneira, dedicaram-me desejos positivos: **José Belo, Gilson, Josema**r. A minha querida e saudosa **Dina Belo**, que partiu antes da concretização desse sonho, o meu amor!

A **Nilma e Ronaldo**, foi muito importante contar com o auxílio e incentivo de vocês. A **Elenilza, Estelita, Maria Duarte**, que, apesar da distância, sempre torceram pela minha realização e conquistas. A todos os meus inúmeros primos, presentes em meu coração, com os quais aprendi muito e com os quais espero poder compartilhar muitas jornadas. A **Alexandre, Beta, Bianca, Damares, Karol, Mércia, Maria Laura, Maria Lorena, Nathália, Nathaly, Ronaldinho, Tatiane,** "estou voltando"!

A **Maria Holanda**, pelos incentivos e desejos carinhosos de vitória. Obrigada pelo auxílio e presteza em todas as vezes que necessitei de sua atenção e do seu auxílio.

A **Emanuelle Nayara**, pelo carinho, atenção e desejos positivos.

À **coordenação do PPGAU/UFPB**, representada pelo Prof. Dr. Márcio Cotrim, e, especialmente, a **Sinval**, pela prontidão em resolver nossos problemas, escutar as angústias, alertar-nos sobre os direitos, obrigações e prazos, por sua disponibilidade em ajudar a resolver o que estivesse ao seu alcance.

Agradeço à Prof. Dra. **Berthild Moura**, pelo apoio desde os primeiros momentos, por ter me dado ânimo nos momentos difíceis, e por sempre acreditar em mim. Pelas sugestões direcionadas à realização de um trabalho melhor e por ter me possibilitado a realização da etapa do Estágio Docência em sua disciplina. A **Eliana Calado,** que, com sua prontidão, tanto me ajudou com sugestões, indicações de leitura, tudo para que eu pudesse perceber que aquilo

que está claro para mim, enquanto pesquisadora, não necessariamente está claro para quem lê, além de lembrar-me que "sempre existem novas fontes de pesquisas."

Às professoras **Regina Célia** e **Nelci Tinen**, pelos conhecimentos adquiridos nas disciplinas ministradas.

A todos os **entrevistados,** pela confiança e apoio a mim conferidos, permitindo-me conhecer um pouco mais da história de Bayeux, bem como de suas próprias histórias. Agradeço, em especial, a **Maria Luiza, Fernando Tavares, João Rosa, Cleonice, Elizeth, Iara.** A **Edielson**, pela atenção, conhecimentos, materiais e anseios divididos, por sempre estar disponível quando precisei.

A **Ariosvaldo Oliveira,** tanta gratidão por seu desprendimento em repassar o conhecimento histórico de Bayeux acumulado ao longo dos vários anos de pesquisa. Obrigada pela disponibilização do seu material arduamente coletado, que, juntamente com os seus vários depoimentos, fizeram essa pesquisa mais rica. Sua contribuição foi determinante. Em nome de todos os cidadãos dessa cidade, agradeço-lhe pela perseverança em manter viva a história de Bayeux.

A **Camila Coelho**, por compartilhar a vida. Companheira de laboratório, publicações, sonhos, frustrações, felicidades e tristezas, sempre pronta a ajudar-me, sugerir e aconselhar-me diante das angústias acadêmicas, respondendo prontamente aos telefonemas (vários e longos) e aos e-mails angustiados. A **Eduardo Nóbrega** e **Rayssa Raphaelle,** obrigada pelo apoio, incentivo, injeções de ânimos, pela amizade e tantos momentos compartilhados. Vocês foram excelentes surpresas que o mestrado me proporcionou.

A **Paula Dieb**, pelas várias dúvidas sanadas. A **Alexandre Castro,** pela importante ajuda na confecção dos mapas.

Os auxílios de **Nathaly, Claudio, Marcela Camila** e **Tatiane** foram imprescindíveis no momento da coleta de informações dos trinta anos de Jornal pesquisados. Sem vocês, teria sofrido ainda mais para conseguir concluir essa etapa. A Nathaly, reafirmo a gratidão pelo auxílio nas transcrições das notícias e a ajuda no preenchimento das fichas catalográficas. Aproveito para agradecer à **Fundação Casa de José Américo** pela disponibilidade dos exemplares de jornais e pelo facilitado acesso à sua hemeroteca.

Agradeço ao **Departamento de Estradas e Rodagem**, em especial à pessoa de **Djair**, pela possibilidade de pesquisar em seus acervos e pelo acesso a tão ricos materiais.

Ao **Instituto do Patrimônio Histórico e Geográfico de Bayeux**, bem como à **Prefeitura Municipal de Bayeux**, pelo acesso à parte do seu acervo.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – **CAPES,** por me conceder a bolsa que proporcionou o financiamento deste trabalho.

A **Pedro Rossi**, **Christiane Nicolau**, **Patrícia Casadei**, **Flávia Giangiulio**, professores de outrora e parceiros do futuro. Vossos incentivos no início dessa jornada foram imprescindíveis. Vocês foram a calmaria que aquietou meu coração, com os auxílios mais diversos, através de empréstimos de livros para que eu pudesse estudar para seleção, de sugestões e correções do meu plano de trabalho, ou mesmo palavras de encorajamento e conforto. Lembro-me da vibração de cada um no dia da minha aprovação. "Pedro Freire de Oliveira Rossi", quase que como uma espécie de oráculo, esteve em meu apoio desde o primeiro momento que decidi fazer a seleção, se disponibilizando a antecipar o seu horário de chegada ao trabalho para me dar apoio em relação aos conteúdos e sanar as dúvidas que podia. A cada um de vocês, minha gratidão!

A **Girleide Mangueira**, **Marília Rossana** e **Marília Farias,** que tanto me "aguentaram" e dividiram comigo a ansiedade e oscilações de humor, na ânsia de adentrar na tão sonhada pós-graduação. **Mário Miranda,** pelo carinho e pelo belo presente, a sua arte é sem comparação! **Rejane,** pelas sugestões e incentivos nos momentos iniciais deste trabalho.

Sem desmerecer a nenhum dos meus amigos, destaco alguns deles, que, mesmo distantes fisicamente, estiveram guardados nas minhas lembranças: o meu carinho a **Rossana Cardoso, Sylvia Brito, Juliana Barros, Sibelle Rachel, Malena Poliana** e **Camila Cyntia**. Peço-lhes desculpas pelas ausências, mas tenho certeza que muitos momentos juntos ainda estão por vir.

A **Alan Oliveira**, primo que admiro e tenho orgulho, obrigada pelas traduções e por sempre estar disposto a ajudar. A **Zé Carlos Ribeiro**, como agradecer? Sua disponibilidade, atenção, zelo, cuidado fizeram de mim e do meu trabalho melhores. Seus incentivos, seus "cortes (paulatinos) na minha prolixidade" foram primordiais. E isso tudo sem sequer me conhecer. "Zé", de verdade, de coração, muito obrigada.

Foram muitas as pessoas que contribuíram para a realização deste trabalho. Algumas, indiretamente, desde o início da minha formação acadêmica. Outros, mais diretamente, fornecendo-me informações, discutindo e propondo-me ideias. Por isso, caso tenha esquecido de mencionar alguém, peço que releve e que se sinta, desde já, reconhecido e agradecido. Aos presentes, aqui ou na intenção, o meu MUITO OBRIGADO!

Olhar para a cidade pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo. [...] A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem exploradas (LYNCH, 2006).

RESUMO

A Avenida Liberdade, localizada na cidade de Bayeux - PB, configurou-se desde o seu surgimento como via ou caminho de ligação da capital (atual João Pessoa) para o interior do Estado da Paraíba. A mesma consolidou-se como eixo estruturador da expansão urbana, principalmente entre as décadas de 1960 a 1980. Esse período é marcado pela emancipação política do município e pelos investimentos específicos que transformaram o uso do solo, com a substituição do uso residencial por indústrias e serviços. A instalação de indústrias fomentadas pelos incentivos governamentais e a maior dinâmica econômica fizeram dessa Avenida uma área central ou um eixo central de atividades econômicas. A década de 1980 é marcada pelo início da decadência da produção das principais indústrias do município (particularmente as de beneficiamento das fibras do sisal) e pelo desvio do fluxo para a BR 230, diminuindo a intensidade do ritmo de ocupação e transformação da referida via. A dissertação tem como principal objetivo, analisar as transformações ocorridas na Avenida durante as décadas de 1960 a 1980. Para a concretização da pesquisa foram realizados os procedimentos metodológicos do embasamento teórico - conceitual, pesquisa documental e cartográfica, consulta a arquivos e hemeroteca, analise fotográficas, utilização da história oral e produção de mapas mentais. Resultados da pesquisa revelam entre outros, a importância dessa avenida enquanto caminho de ligação da capital para o interior do Estado, a intensidade do trânsito, e os dos acidentes ocorridos na Avenida e sua caracterização como "Corredor da Morte"; e a influência direta exercida por essa avenida para toda a cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Eixo Estruturador; Expansão Urbana; Avenida Liberdade, Bayeux - PB.

ABSTRACT

The Liberdade Avenue, located in the city of Bayeux - PB, sets up since its emergence as a routh or path of the connection of the capital (current João Pessoa) to the interior of Paraíba State. The same consolidated as structural axis of urban expasion, especially between the decades from 1960 to 1980. This period is marked by the city's political emancipation and the specific investments that have transformed the land use, with the replacement of residential use by industries and services. The installation of industries fostered by government incentives and greater economic dynamics made this Avenue a central area or a central axis of economic activities. The 1980s is marked by the beginning of the decline of production of the main industries of the city (especially the beneficiation of sisal fiber) and for the flow bypass to the BR 230, decreasing the intensity of the rate of occupation and transformation of that route. The dissertation aims to analyze the changes occurred on Avenue during the decades from 1960 to 1980. To the concretion of the research were performed methodological procedures of the theoretical basis – conceptual, documentary and cartographic research, refers to files and the newspapers, photographic analysis, use of oral history and production of mental maps. Research results reveal among others, the importance of this avenue as the capital connection path for the interior of the State, the traffic intensity, and the accident occurred on Avenue and its characterization as "Death Row"; and the direct influence exerted by this avenue for the entire city.

KEYWORDS: Structural Axis; Urban Expasion; Liberdade Avenue, Bayeux -PB.

ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 01: Procedimentos metodológicos para o desenvolvimento dos objetivos geral e específicos da pesquisa 14

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização de Bayeux em relação ao Estado da Paraíba 18
Figura 2: Ponte Sanhauá, início do Séc. XX. Vista a partir da Cidade da Parahyba (atual João Pessoa) para a Vila de Barreiras (atual Bayeux). 29
Figura 3: Planta da Capital Paraibana de 1940 32
Figura 4: Serviço Geográfico do Exército Brasileiro, Carta de 1949 34
Figura 5: Residências na Avenida Liberdade, no Bairro do Baralho 38
Figura 6: Residência na Avenida Liberdade, no Bairro do São Bento 38
Figura 7: Residências na Avenida Liberdade, no Bairro do Jardim São Severino. 39
Figura 8: Hospital São Domingos, no Bairro do Sesi 41
Figura 9: Igreja de São Sebastião, no Bairro do Sesi 41
Figura 10: Clube São Sebastião, na área Central 41
Figura 11: Anuncio de venda de granja na área industrial de Bayeux 51
Figura 12: Cortiços localizados próximo à área central da cidade de Bayeux 53
Figura 13: Cortiços localizados próximos à área central da cidade de Bayeux 53
Figura 14: Habitações precárias às margens do Rio Paroeira 53
Figura 15: Habitações precárias às margens do Rio Paroeira 53
Figura 16: Habitações precárias às margens do Rio Paroeira 54
Figura 17: Conjunto Mário Andreazza, Jornal A União. 82
Figura 18: Conjunto Mário Andreazza, Jornal A União 82
Figura 19: Conjunto Mário Andreazza, Jornal A União. 82
Figura 20: Conjunto Mário Andreazza, Jornal A União. 82
Figura 21: Conjunto Mário Andreazza, Jornal A União. 82
Figura 22: Padrão construtivo do município de Bayeux, na década de 1970. 85
Figura 23: Planta baixa genérica 01- Divisão interna comum nas edificações da área 01 106
Figura 24: Fachadas de edificações localizadas no Bairro do Baralho 110
Figura 25: Planta baixa genérica 02 - Divisão interna tipo 1, comum nas edificações da sub-área 02.1 108
Figura 26: Planta baixa genérica 03: Divisão interna tipo 2, comum nas edificações da sub-área 02.1 109
Figura 27: Casas geminadas, localizadas na subárea 02.1.. 110

Figura 28: Casas com telhados de uma água e duas janelas, localizadas na sub-área 02.1 110
Figura 29: Planta baixa genérica 04 - Divisão interna comum nas edificações da sub-área 02.2 112
Figura 30: Casas localizadas na subárea 02.2 112
Figura 31: Casas localizadas na subárea 02.2 112
Figura 32: Casas localizadas na subárea 02.2.. 113
Figura 33: Casas localizadas na subárea 02.2 113
Figura 34: Planta baixa genérica 05 - Divisão interna comum nas edificações da subárea 02.3 114
Figura 35 Casas localizadas na subárea 02.3..... 114
Figura 36: Casas localizadas na subárea 02.3 114
Figura 37: Planta baixa genérica 06 - Divisão interna comum às edificações da área 115
Figura 38: Casas localizadas na subárea 02.3 116
Figura 39: Anuncio de venda de granja ns área industrial de Bayeux 117
Figura 40: Lotes residenciais localizados na Avenida Liberdade.. 118
Figura 41: Lotes na Avenida Liberdade, utilizados com fins industriais..... 118
Figura 42: Praça 06 de Junho e as intersessões entre as Ruas Gustavo Maciel Monteiro, Petrônio de Figueiredo e Avenida Liberdade. 122
Figura 43: Concentração da Banda Marcial na Praça 06 de Junho, na lateral da Avenida Liberdade, no final da década de 1960... 124
Figura 44: Praça 06 de Junho em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980..... 125
Figura 45: Praça 06 de Junho, em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980 125
Figura 46: Praça 06 de Junho em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980..... 125
Figura 47: Praça 06 de Junho, em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980..... 125
Figura 48: Praça 06 de Junho já reforma, na qual restou apenas a base original do monumento "Viva a França!" 126
Figuras 49: Fotografias tiradas em lotes localizados na Avenida Liberdade, no lado contrário ao do mangue. Verificando-se a presença de vegetação na parte interna dos lotes (quintal) 128

Figuras 50: Fotografias localizadas na Avenida Liberdade, no lado contrário ao do mangue. 129
Figura 51: Fotografias localizadas na Avenida Liberdade, no lado contrário ao do mangue. 129
Figuras 52: Presença de volumes concentrados, principalmente de coqueiros 130
Figuras 53: Presença de vegetação com volumes, formando na imagem da direita quase um "corredor verde" 130
Figura 54: Corte 01 da Avenida Liberdade 140
Figura 55: Corte 02 da Avenida Liberdade 141
Figura 56: O perigo na Avenida Liberdade 142
Figura 57: Corredor da morte continua a desafiar motoristas e pedestres 142
Figura 58: Novo contorno prevê sensíveis melhorias na ligação entre João Pessoa e Bayeux, via Ilha do Bispo 143
Figura 59: Animais na Avenida Liberdade 144
Figura 60: Instalação de quebra-molas 146
Figura 61: Instalação de redutores de velocidade - tipo “tachas” 147
Figura 62: Interdição da Ponte Sanhauá 148
Figura 63: Reparos na Iluminação da Ponte Sanhauá 148
Figura 64: Melhoramentos na Ponte Sanhauá 149
Figura 65: Ponte Sanhauá - passarela para pedestre oxidada 149
Figura 66: Interdição da ponte e dificuldade para os pedestres 150
Figura 67: Transito de veículos interditado 150
Figura 68: A Ponte Sanhauá e o "Corredor da Morte” 151
Figura 69: Ponte Sanhauá interditada e o processo de "baldeação" 152
Figura 70: Tráfego na ponte apenas para pedestres 152
Figura 71: Obras na Ponte Sanhauá 152
Figura 72: Obras de recuperação na Ponte Sanhauá 152
Figura 73: Congestionamentos na Ponte Sanhauá 153
Figura 74: Tráfego de veículos interditado na Ponte Sanhauá 153
Figura 75: Condições de utilização da Ponte 154
Figura 76: Condições de utilização da Ponte 154
Figura 77: Liberação de trânsito na ponte, com limitação de peso dos veículos 154
Figura 78: Limite de peso dos veículos que trafegam sobre a Ponte 155

Figura 79: Reabertura da ponte 155
Figura 80: - Início das obras do Projeto Aglurb 157
Figura 81: Execução de obras na Avenida Sanhauá 158
Figura 82: Execução de obras na Avenida Sanhauá 158
Figura 83: Execução de obras na Rua Índio Piragibe 159
Figura 84: Execução de obras na sobre a linha férrea - Viaduto Rua Índio Piragibe 159
Figura 85: Execução de obras da ponte sobre o Rio Sanhauá 160
Figura 86: Execução de obras de aterro sobre o Rio Sanhauá 160
Figura 87: Execução de obras na Avenida Liberdade 161
Figura 88: Execução de obras na Avenida Liberdade 161
Figura 89: Execução de obras na Avenida Liberdade 162
Figura 90: Execução de obras na Avenida Liberdade 162
Figura 91: Execução de obras na Avenida Liberdade 162
Figura 92: Execução de obras na Avenida Liberdade 162
Figura 93: Execução de obras na Avenida Liberdade 164
Figura 94: Execução de obras na Avenida Liberdade 164
Figura 95: Desfile cívico de 07 de setembro de 1974 171
Figura 96: Passagem de trem está cara para comunitários 172
Figura 97: Situação da periferia de Bayeux 174
Figura 98 Galpão de uma das fábricas de beneficiamento da fibra de sisal, localizada nas margens da Avenida Liberdade 177
Figura 99: Galpões de fábricas de beneficiamento da fibra de sisal, localizada nas margens da Avenida Liberdade, especificamente no bairro do Baralho 177
Figura 100: Imagem da Ponte Sanhauá..... 178
Figura 101: Governador P.G, acompanhado do vice-governador, e do Secretário de Agricultura do Estado, quando chegavam ao Parque de Exposições de Bayeux 183
Figura 102: O boi de Ouro - grande atrativo da XI Exposição Paraibana de Animais, quando desfilava na cidade de Bayeux..... 183
Figura 103: Secretária de Saúde interditou o matadouro de Bayeux 184
Figura 104: O abate do gado é feito em condições anti-higiênicas 184

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Avenida Liberdade e limites do município de Bayeux. 04

Mapa 02: Avenida Liberdade, Ponte Sanhauá e Rua da República. 29

Mapa 03: Avenida Liberdade e demarcação de três áreas caracterizadas pelas formas de usos 39

Mapa 04: Avenida Liberdade, as indústrias e localização da via férrea 49

Mapa 05: Demarcação das indústrias distribuídas ao longo da Avenida, via férrea e ligação com o Porto de Cabedelo 59

Mapa 06: Localização da BR 230, cortando o município de Bayeux e estabelecendo ligação entre João Pessoa e Santa Rita. 63

Mapa 07: Localização da ferrovia em relação à Avenida Liberdade 67

Mapa 08: Principais (e maiores) indústrias localizadas na Avenida Liberdade, durante as décadas de 1960, 1970 e 1980 69

Mapa 09: Direção da expansão urbana do município de Bayeux. Avenida Liberdade, 16º RECMEC e Pista de Pouso do Aeroporto Castro Pinto 74

Mapa 10: Uso e ocupação do solo, município de Bayeux, em 1974 76

Mapa 11: Área de aglomerados subnormais, localizada paralelamente à Avenida Liberdade 80

Mapa 12: Localização do Conjunto Cidade de Mário Andreazza em relação à Avenida Liberdade. 83

Mapa 13: Localização do Bairro do Jardim Aeroporto, Alto da Boa Vista e Conjunto Cidade de Mário Andreazza. 84

Mapa 14: Delimitação dos bairros que formam o município de Bayeux 86

Mapa 15: Divisão dos quarteirões da Avenida Liberdade. 100

Mapa 16: Localização da Avenida Liberdade 169

Mapa 17: Localização dos bairros, ao longo da Avenida Liberdade 175

Mapa 18: Marcação dos Pontos Nodais presentes na Avenida Liberdade 176

Mapa 19: Marcos presentes na Avenida Liberdade 178

LISTA DE MAPAS MENTAIS

Mapa Mental 01: Avenida Liberdade 1950/1960 182
Mapa Mental 02: Descrição da Avenida Liberdade na transição da década de 1960/70. 185
Mapa Mental 03: Descrição da Avenida Liberdade na transição da década de 1970 187
Mapa Mental 04: Descrição da Avenida Liberdade na década de 1980 189

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Quantidade de notícias encontradas no Jornal A União 10
Quadro 02: Dados dos Engenhos de Barreiras e do Engenho de Tibiri - 1587/1670 23
Quadro 03: Dados dos Engenhos de Barreiras e do Engenho de Tibiri - 1623/1639 24
Quadro 04: Censos demográficos 1960, 1970, 1980 60
Quadro 05: Evolução da população do aglomerado urbano de João Pessoa e do Estado da Paraíba 61
Quadro 06: Taxas de crescimento médio anual do aglomerado urbano e do Estado - 1960/1970 61
Quadro 07: Comunidades subnormais com vulnerabilidade socioambiental 79
Quadro 08: Conceituação das Dimensões da formação da Forma Urbana. 92
Quadro 09: Conceituação dos Elementos Morfológicos 95
Quadro 10: Conceituação dos tipos de ruas 135
Quadro 11: Avenida Liberdade (Bayeux) - volume de tráfego 139
Quadro 12: Avenida Liberdade - estimativa de tráfego 140
Quadro 13: Elemento de decomposição das imagens mentais. 167

LISTA DE SIGLAS

CEHAP - Companhia Estadual de Habitação Popular

D.E.R. - Departamento de Estradas e Rodagens.

FCJA - Fundação Casa de José Américo

FUNSAT - Fundação Social de Apoio ao Trabalho

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IHGB - Instituto Histórico e Geográfico de Bayeux

IHGP - Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba

PMBY - Prefeitura Municipal de Bayeux

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PRODASEC URBANO - Programa de Ações Socioculturais para as Populações Carentes do Meio Urbano

RCMEC - Regimento de Cavalaria Mecanizado

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **02**

CAPÍTULO 01 ENTRE BARREIRAS E BAYEUX **16**

1.1 Recompondo a história da cidade 17

1.2 A Avenida Liberdade na história da cidade 35

CAPÍTULO 02 A AVENIDA LIBERDADE: ESTRADA DE LIGAÇÃO, VIA ESTRUTURANTE E AVENIDA CENTRAL DA CIDADE DE BAYEUX. **44**

2.1 Avenida Liberdade: os agentes de produção do espaço 46

2.1.1 Os proprietários dos meios de produção - os industriais 48

2.1.2 Os proprietários fundiários 50

2.1.3 Os promotores imobiliários 50

2.1.4 O Estado 51

2.1.5 Os sociais excluídos 52

2.2 Avenida Liberdade: via estruturante 54

2.2.1 Investimentos estatais 55

2.2.2 Nova configuração 63

2.3 Avenida Liberdade: as influências para a estruturação do espaço urbano de Bayeux ... 65

CAPÍTULO 03 A RUA E A CIDADE: AS TRANSFORMAÇÕES NA FORMA E NA ESTRUTURA **88**

3.1 A forma 90

3.2 A morfologia 93

3.2.1 Solo 97

3.2.2 Quarteirões e Lotes 98

3.2.3 Edifícios e Fachadas 104

3.2.4 Logradouro 117

3.2.5 Praça 119

3.2.6 Monumento 126

3.2.7 Vegetação 127

CAPÍTULO 04: QUANDO A RUA VIRA CIDADE! **132**

4.1 Corredor da Morte. 136

4.2 A "Velha" Ponte do Sanhauá 148

4.3 A "Nova" Ponte do Rio Sanhauá - Propostas de Intervenções e a "Nova Liberdade" .. 155

4.3.1 Intervenções realizadas na Avenida Sanhauá 158

4.3.2 Construção do Viaduto Índio Piragibe 159
4.3.3 "Ponte Nova" e Nova Liberdade (Avenida IV Centenário) 160
4.3.4 Intervenções na Liberdade 161
4.4 Percepções dos usuários da Avenida Liberdade 164
4.5 Elementos de identificação visual da Avenida Liberdade 168
4.6 Os Mapas Mentais da Avenida Liberdade 180
4.6.1 Mapa Mental 01 182
4.6.2 Mapa Mental 02 185
4.6.3 Mapa Mental 03 187
4.6.4 Mapa Mental 04 189
CONSIDERAÇÕES FINAIS 191
REFERÊNCIAS 199
ENDEREÇOS ELETRÔNICOS 204
FONTES DOCUMENTAIS – JORNAIS 204
APÊNDICES 215
ANEXOS 216

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O presente trabalho, intitulado "Avenida Liberdade: morfologia e estrutura urbana em Bayeux-PB (1960 a 1989)", é fruto de uma pesquisa realizada durante o curso de mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFPB.

O interesse pelo tema surgiu a partir das experiências empíricas da pesquisadora na área em questão, que fez emergirem algumas inquietações, despertando o desejo de aprofundar o olhar sobre esta área da cidade de Bayeux, cuja dinâmica tem características peculiares e ao mesmo tempo semelhantes a outras cidades, principalmente se focarmos a questão do espaço público.

Desse modo, estudar a Avenida Liberdade passa pelo entendimento das etapas que a levaram a consolidar-se como via que influênciou a expansão da cidade. Tal papel de destaque advém de fatores que a condicionaram desde a sua ocupação inicial, quando era área de estabelecimento das residências de famílias mais abastadas financeiramente, até o surgimento das primeiras indústrias e estabelecimentos comerciais da cidade. Foi um espaço que se materializou como produto humano e social em constante transformação, sendo, antes de qualquer coisa, resultado do trabalho humano materializado em casas, prédios, praças, etc., e construído ao longo do tempo (CARLOS, 2005).

Consolidando-se como principal rua do município de Bayeux a Avenida Liberdade, manifestou-se em elevado grau de importância para o processo de urbanização do mesmo, despontando através de suas formas ou usos. A partir dela, foi possível perceber as características intrínsecas desse espaço urbano, bem como as transformações ocorridas ao longo do processo histórico, ou mesmo da sua morfologia. Pois, por meio da rua, a cidade se revela e assim se expressa (em grande maioria) como elemento central da vida urbana (CARLOS, 2001).

Pois as ruas, são espaços públicos que ligam diferentes pontos e locais de uma cidade, podendo umas alcançar maior destaque em relação a outras. As mais destacadas são usualmente classificadas como avenidas que, na maioria dos casos, são vias largas e com grandes extensões físicas, possibilitando a ligação a outras vias, ruas, bairros ou cidades. Algumas ainda possuem destaques em diferentes setores como: comercial, turístico, cultural ou histórico, em relação ao local no qual se inserem.

Nesse sentido, sentimos a necessidade de estudar a rua, particularmente a Avenida Liberdade, com suas singularidades, particularidades e universalidades, salientando os

elementos cruciais que levaram a sua produção e consolidação como via principal e suas influencias para a expansão de Bayeux. Assim, o entendimento desse processo torna-se de grande importância para a compreensão da influência dessa avenida para a cidade e para o município, além de gerar subsídios para o desenvolvimento de estudos futuros, quer seja sobre o mesmo objeto, quer seja de seus correlatos.

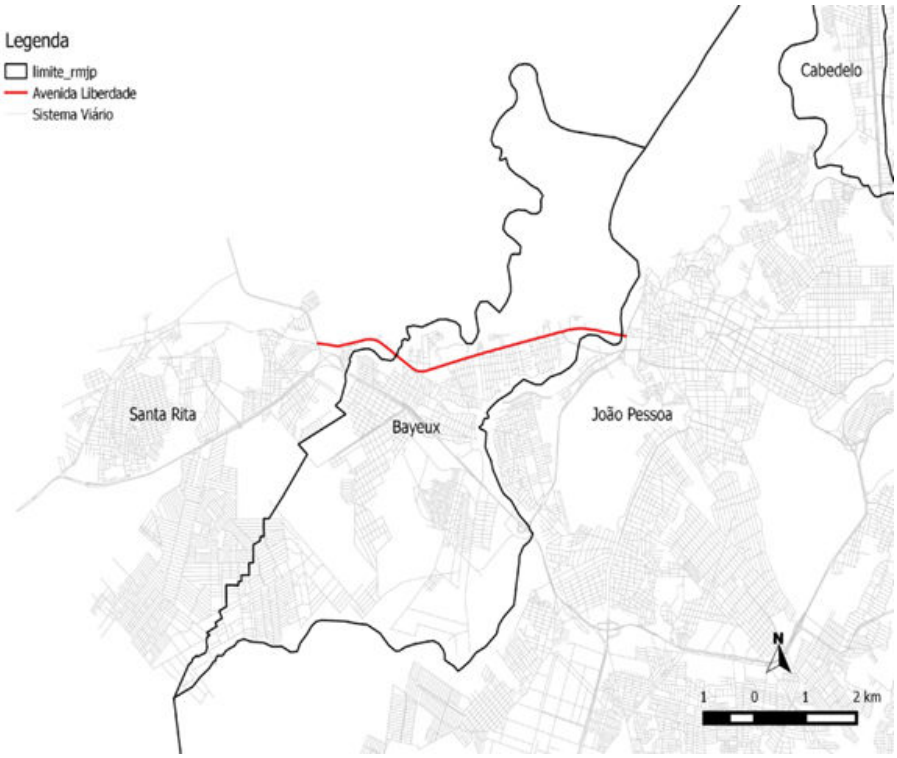
A Avenida Liberdade (Mapa 1), objeto de estudo desta pesquisa, é a principal via de passagem da cidade de Bayeux. Possui aproximadamente 4 km de extensão e corta boa parte da cidade, além de se configurar como uma via de ligação entre os municípios de João Pessoa e Santa Rita. Foi classificacada pelo D..E.R (Departamento de Estradas e Rodagens) como uma Rodovia Estadual - PB 004, e atravessa a cidade em seu sentido leste-oeste. O município de Bayeux, no qual a avenida está inserida, apresenta uma extensão territorial de aproximadamente 32 km[1], é margeado pelo Rio Sanhauá e estabelece divisa com João Pessoa e Santa Rita, com as quais também se interliga pela BR 230.

Após definirmos o objeto de estudo, o recorte temporal estabelecido corresponde ao período compreendido entre as décadas de 1960 e 1980, por se tratar de um período de intensas transformações, como a mudança de uso do solo de residêncial para industrial culminando com a decadência produtiva dos principais estabelecimentos industriais que nela funcionavam. A escolha se deu em função do principal objetivo da pesquisa: analisar as transformações ocorridas na Avenida durante as décadas supracitadas. Destarte, foram definidos os seguintes objetivos específicos: I) investigar a formação da Avenida Liberdade; II) analisar as alterações na forma de uso do solo durante o recorte temporal da pesquisa - área residencial x área industrial/comercial; III) averiguar as repercussões dessas alterações na Avenida para a cidade de Bayeux; IV) verificar as diferentes formas de usos ao longo do seu trajeto; V) identificar os diferentes elementos morfológicos que compuseram a avenida; VI) verificar a percepção que alguns usuários tinham da avenida no período da pesquisa.

No sentido de oferecer uma melhor visualização, disponibilizamos um mapa com a indicação do objeto de estudo - localização da Avenida Liberdade e as delimitações do município de Bayeux (Mapa 1).

[1] O seu diminuto território o torna um dos menores municípios do Estado da Paraíba.

Mapa 1 - Avenida Liberdade e limites do município de Bayeux.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

A Avenida Liberdade sofreu diversas alterações em relação à forma de ocupação e de usos, influenciando inclusive a maneira como as pessoas se relacionavam com ela. Até meados da década de 1950 e o início da década de 1960, a Avenida se configurava como uma via eminentemente residencial, apresentando-se também como principal elo entre a capital e o interior do Estado, e ainda, sendo ponto de passagem para os estados vizinhos.

Paulatinamente, essa realidade começou a ser alterada, uma vez que a Avenida Liberdade sofreu modificações com a instalação e o início do funcionamento de várias indústrias (principalmente as que trabalhavam com o beneficiamento da fibra de sisal), seguidas por um comércio disposto linearmente ao longo do seu percurso, o que acabou por gradativamente influenciar o crescimento da cidade. Em consequência disso, a ocupação da Avenida se fortaleceu, tornando-se marco no processo de expansão territorial da cidade, através das alterações de sua forma de uso, bem como exercendo influências no cotidiano daqueles que a frequentavam.

A partir da década de 1960, podemos perceber uma mudança na relação socioespacial da Avenida Liberdade, que gerou influências no município. Influênciados por acontecimentos como a emancipação política, a transformação de uso, deixando de apresentar um caráter residencial e passando a exibir um maior número de indústrias e, por conseguinte,

intensificando-se a atividade comercial ao longo do seu percurso. Destacam-se, ainda, a ocorrência de desmembramentos e remembramentos de lotes ao longo da via para a adaptação da nova configuração, o aumento populacional significativo gerado pelas migrações de pessoas vindas do interior do Estado em busca de empregos nas indústrias e a expansão territorial do município, com a formação de novos bairros.

Na década de 1970, essa realidade se mantém até dado momento, pois, na metade desse período e início da década de 1980, a realidade industrial de Bayeux começou a sofrer alterações. A crise na indústria sisaleira (que será melhor analisada no capítulo 2) foi o primeiro passo para a nova configuração socioespacial daquela localidade, gerando uma outra caracterização da Avenida Liberdade, que também recebeu influências da abertura da rodovia federal (BR 230), que desviou a maior parte do fluxo de veículos, que antes acontecia através daquela, e a crise na produção e no beneficiamento das fibras do sisal que ocasionou muitas demissões para os trabalhadores daquele setor. Baseados nesses aspectos, verificamos que as mudanças ocorridas na Avenida Liberdade apresentaram influências para a cidade de Bayeux, com ênfase no seu processo de expansão urbana.

A escolha desse tema considerou os seguintes aspectos: a necessidade de aprofundamento de estudos sobre a Avenida Liberdade; a importância histórica da Avenida, pois representa um marco para Bayeux, uma vez que sua formação gerou consequência na formação dessa cidade; a relevância desta via na estruturação da cidade; e o grande valor dos estudos das alterações socioespaciais da Avenida como forma de compreender o processo de expansão urbana de Bayeux.

Diante destas considerações, denotou-se a preocupação em se estabelecer um tema de pesquisa que comportasse o entendimento das transformações ocorridas na Avenida durante o período delimitado, na perspectiva de ressaltar as suas mudanças de uso como elemento indutor dessas alterações. A pesquisa partiu, então, da seguinte hipótese: as alterações de uso da Avenida Liberdade entre as décadas de 1960 e 1980 provocaram mudanças na estrutura da cidade de Bayeux.

É importante ressaltar que, mesmo a pesquisa apresentando um recorte temporal determinado, a necessidade de uma reconstrução histórica para entender como foi o processo de formação dessa avenida é vista aqui como relevante para que possamos melhor descrever e contextualizar tal objeto de estudo.

Dessa forma, a Avenida Liberdade caracteriza-se como a mais importante via da cidade, seja historicamente, por suas dimensões, uma vez que corta grande parte da cidade;

seja pelo seu valor estratégico dentro do sistema de deslocamentos, pois se constitui em um eixo de articulação entre elementos intraurbanos ou como elo entre as cidades vizinhas. Logo, acreditamos que estudá-la com mais ênfase, mesmo que em um recorte temporal específico, auxilia na compreensão de como se fortaleceu esse elemento urbano tão importante da cidade de Bayeux. Além disso, também acreditamos que esse estudo lance luz para novas pesquisas que apresentem esse objeto como tema.

O trabalho tem como referência as transformações ocorridas na Avenida Liberdade no período de 1960 a 1989. Por se tratar de uma via que traz consigo o trajeto histórico da cidade, parte-se do entendimento de que ela se constitui como norteadora de transformações urbanas, territoriais, e mesmo sociais, ocorridas na cidade de Bayeux.

Contudo, para atingir os objetivos propostos nesta pesquisa, foi necessário traçar uma metodologia que orientasse os rumos a seguir, incluindo as etapas a serem cumpridas e a superação dos obstáculos encontrados.

Inicialmente, escolhemos o método embasado na história, pois compartilhamos a ideia de Aldo Rossi (2001, p. 193) quando afirma que "o método histórico é capaz de oferecer a verificação mais segura de qualquer hipótese sobre a cidade; a cidade é por si mesma, depositária de história". Assim, trabalhamos como sendo o método histórico:

> Um conjunto de todas as regras de procedimentos observadas pelo pensamento histórico, quando procede cientificamente. Trata-se de tessitura das diretrizes que conduzem o pensamento histórico à pesquisa empírica [...] conferindo-lhe o progresso e o reforço da identidade. São diretrizes de transformação do pensamento histórico em ciências (RUSEN, 2007, p. 101).

Apresentar a Avenida Liberdade subsidiada por um aporte histórico gera coerência à pesquisa, além de fortalecer sua importância para a sociedade daquela localidade. Aliando-se a outros estudos já realizados e aos relatos daqueles que a vivenciaram no período estudado, buscando um fortalecimento metodológico, ansiamos trazer uma contribuição para a discussão, compreensão, identificação e caracterização não só da Avenida, mas das alterações ocorridas na cidade de Bayeux como um todo, principalmente no que concerne às suas modificações na expansão territorial. Para o intento, levamos em consideração ser a pesquisa histórica:

> [...] um processo cognitivo, no qual os dados das fontes são apreendidos e elaborados para concretizar ou modificar empiricamente perspectivas (teóricas) referentes ao passado humano. A pesquisa se ocupa primariamente da realidade das experiências, nas quais o passado se manifesta perceptivelmente, ou seja: de "fontes". [...] Fluem para o historiador

> informações sobre o que foi o caso no passado, o que se deve referir, se o saber histórico produzido por ele deve ser considerado empiricamente pertinente (RUSEN, 2007, p. 104).

Para melhor organizar esse percurso, dividimos os procedimentos seguidos na pesquisa em cinco etapas distintas, expostas a seguir:

A primeira etapa da pesquisa – intitulada "Embasamento Teórico - Conceitual" - baseou-se na sistematização das informações bibliográficas através da leitura e da análise de textos que possibilitaram a compreensão da cidade em sua formação e o seu processo de expansão.

Procuramos também estudos que tratassem de ruas e avenidas, levando em consideração fatores como transformações e configurações como eixo indutor de crescimento das cidades, entre outros temas afins. A partir de então, delimitamos o arcabouço teórico que direcionou e referendou a pesquisa. Entre outros, foram utilizados como referências autores como Capel (1983), Rossi (2001), Corrêa (1989; 2005), Lynch (1997), Carlos (1988, 2001; 2005; 2007; 2008).

A respeito da estruturação e expansão urbana e dos temas de interesses sociais, econômicos, políticos, alterações na forma, indicadores de crescimento, importância de elementos e conceitos ligados às modificações urbanas, foram usados, entre outros autores, Castells (1983), Carlos (1988, 2001; 2005; 2007; 2008), Corrêa (1989; 2005), Villaça (2001), Santos (2005).

Tratamos a morfologia urbana e a definição dos elementos morfológicos a partir de Del Rio (1990), Capel (2002) e Lamas (2004). Especificamente em relação à conceituação do elemento morfológico Rua, discorremos sobre sua importância para o desenvolvimento da cidade, sob a referência de Maia (2003; 2005; 2008) e Carlos (2005; 2007; 2008).

Para embasamento dos conceitos que relevam a importância da História e Memória, consideramos os postulados de Certeau (2008), Le Goff (1990) e Rusen (2007).

Buscando o entendimento do objeto, através de conceitos próximos e alguns distantes, essa etapa levou à redação do primeiro capítulo, intitulado "Entre Barreiras e Bayeux".

Em relação às especificidades da Avenida Liberdade, buscamos trabalhos que desenvolveram pesquisas em torno deste objeto de estudo, que serviram de aporte para as referências direcionadas ao município. Entretanto, antes de adentrar nos estudos sobre Bayeux, utilizamos obras que tratam do âmbito estadual, no período da pesquisa e em períodos anteriores, dentre os quais podemos elencar: Machado (1977), Maia (1978),

Fernandes (1990), Santana (1990), Moreira (1996), Targino (1996), Gonçalves (1999; 2007), Medeiros (2003) e Oliveira (2007).

Sobre o processo histórico de formação e marcos de urbanização de Bayeux, as referências abarcaram as obras de Oliveira (1999; 2012) e as dissertações de mestrado de Barbosa (2001) e Martins Junior (2006). Outras teses como a de doutorado de Silveira (2004) e Dias (2013) e as dissertações de mestrado de Coutinho (2004) e Martins (2013) compõem as referências que fazem referência ao local. Essa bibliografia foi fundamental para o desenvolvimento do segundo capítulo da dissertação, intitulado de "A Avenida Liberdade: Estrada de ligação, via estruturante e avenida central da cidade de Bayeux".

Paralelamente à exploração bibliográfica, buscamos compreender o processo de formação e as alterações do espaço em torno da Avenida Liberdade. Realizamos a pesquisa documental e cartográfica em órgãos públicos municipais como: Instituto Histórico e Geográfico de Bayeux (IHGBY), Prefeitura Municipal de Bayeux (PMBY), através de suas Secretarias: Planejamento - setor de Geoprocessamento; Infraestrutura - setor de Tributos e de Liberação de Alvarás e Habite-se; Meio Ambiente; Administração - setor de Arquivo Público, Biblioteca Municipal de Bayeux, Câmara Municipal de Vereadores, Cartório de Registro de Imóveis e Igreja Católica de São Sebastião. Nessa etapa, conseguimos reunir um material cartográfico - Carta de 1949 (Serviço de Geografia do Exército), 1956 (Serviço Nacional de Geografia - IBGE) e 1974 (Superentendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE), além de fotografias e contatos com os depoentes.

Ainda na terceira etapa, seguiu-se a consulta aos arquivos em órgãos estaduais como: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP), Fundação Casa de José Américo (FCJA), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba e Departamento de Estradas e Rodagens (DER). As consultas aos acervos institucionais foram fundamentais para a elaboração do segundo, terceiro e quarto capítulos.

Devido a pouca quantidade de informações específicas obtidas nas etapas anteriores, através de fontes bibliográficas, para a elaboração da análise das transformações sofridas pela Avenida Liberdade no período proposto, foi necessário a realização de outra pesquisa documental. Para a realização dessa etapa, consultamos o acervo do Jornal A União, do ano de 1960 a 1989, pertencentes a Fundação Casa de José Américo (FCJA), bem como o arquivo do Departamento de Estradas e Rodagens da Paraíba (DER). Essas pesquisas geraram como resultados uma boa quantidade de informações, sobre a Avenida Liberdade, bem como da cidade de Bayeux, sendo utilizada em todos os capítulos dessa dissertação.

No que se refere à pesquisa com jornais buscamos suportes em Luca (2005), que relaciona alguns cuidados que devem ser tomados ao escolher esse tipo de pesquisa, pois a autora expõe que é difícil de saber quais as influências que foram exercidas "sobre um órgão de informação, qual o papel desempenhado, por exemplo, pela distribuição da publicidade, qual a pressão exercida pelo governo" (LUCA, 2005, p.116). Uma vez que, "nem sempre a independência e exatidão dominam o conteúdo editorial, caracterizado como mistura do imparcial e do tendencioso, do certo e do falso" (LUCA, 2005, p.116).

Assim, ao tratar as fontes obtidas por esse tipo de pesquisa é necessário historicizar a fonte, levar em consideração "as condições técnicas de produção vigentes e a averiguação, dentre tudo que se dispunha, do que foi escolhido e por quê" (LUCA, 2005, p. 132). A autora elenca algumas sugestões para a escolha do acervo e do tipo de material a ser pesquisado:

> [...] O primeiro passo é localizar a fonte numa das instituições de pesquisa e averiguar as condições oferecidas para consulta. Mas vale o alerta: nem sempre os exemplares estão organizados ou microfilmados à espera do pesquisador. Pode-se enfrentar situações longe da ideal, com exemplares em péssimo estado de conservação. Outro problema é a obtenção de longas séries completas, o que muitas vezes exige a peregrinação por várias instituições em busca de exemplares. A seguir, uma listagem de procedimentos que vale como inspiração para que se dê o primeiro passo: Encontrar as fontes e constituir uma longa e representativa série; Localizar as publicações na história da imprensa; Atentar para as características de ordem material (periodicidade, impressão; papel, uso/ausência de iconografia e de publicidade); Assenhorear-se da forma de organização interna do conteúdo; Caracterizar o material iconográfico presente, atentando para as opções estéticas e funções cumpridas por ele na publicação; Caracterizar o grupo responsável pela publicação; Identificar os principais colaboradores; Identificar o público a que se destinava; Identificar as fontes de receita; Analisar todo o material de acordo com a problemática escolhida (LUCA, 2005, p.141-2).

Levando em consideração esses itens, a escolha pelo Jornal A União, se deu pelo fato de ser esse um jornal estatal, com grande tradição e um tempo de fundação significativo, uma vez que foi instalado por volta de 1893. Em se tratando de sua produção, teve em seus principais objetivos expor informações sobre as ações governamentais - como políticas de incentivos as indústrias, comércios, auxílio a população, através de ações voltadas para a habitação, saúde, educação, infraestrutura, entre outros. Além disso, o outro fator considerado foi à disponibilidade do seu acervo catalogado e a existência de quase todos os dias da temporalidade que compreendia a pesquisa, disponíveis na hemeroteca da Fundação Casa de José Américo, que mesmo não estando digitalizado, encontra-se em boas condições de conservação e pesquisa.

A pesquisa do Jornal A União compreendeu a análise de todos os dias disponíveis no acervo, do dia 01 de janeiro de 1960 a 31 de dezembro de 1989. Foram pesquisados mais de 10.000 jornais, nos quais foram encontradas 400 notícias vinculadas ao tema da nossa pesquisa, expostos em notas, matérias ou anúncios.

As notícias selecionadas tratavam de maneira direta ou indireta à avenida, ou o município de Bayeux, abordando os mais variados aspectos, como econômico, cultural, social, político, educacional, até temas relacionados à sua expansão e estruturação territorial e populacional. Segue quadro resumo do material encontrado (Quadro 1):

Quadro 1- Quantidade de notícias encontradas no Jornal A União, no período da pesquisa.

Pesquisa Jornal A União										
ANO	**1960**	**1961**	**1962**	**1963**	**1964**	**1965**	**1966**	**1967**	**1968**	**1969**
QTD.	12	32	02	12	02	02	20	15	06	04
ANO	**1970**	**1971**	**1972**	**1973**	**1974**	**1975**	**1976**	**1977**	**1978**	**1979**
QTD.	11	16	20	05	07	15	05	16	08	25
ANO	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**	**1984**	**1985**	**1986**	**1987**	**1988**	**1989**
QTD.	07	14	20	20	21	23	25	10	22	03
Total 400 notícias										

Fonte: Elaborado pela autora a partir do Jornal A União - 1960 a 1989.

No arquivo do DER, encontramos dois (02) Estudos Preliminares de obras para a avenida do ano de 1974 (meses de Janeiro e Fevereiro) o quais continham projetos, levantamentos de custos, descrições técnicas, contexto social, econômico e proposições de intervenções para o melhoramento no trânsito. Além disso, foram encontrados trinta e quatro (34) relatórios de intervenções realizadas por uma construtora contratada pelo orgão, nos quais eram descritos os estágios em que se encontravam as obras da avenida e da construção de um novo acesso para a cidade de Bayeux, ocorridas durante o ano de 1984.

Ao longo da pesquisa, ainda sentimos a necessidade de buscar aporte através de outras possibilidades, procuramos por outras fontes que a tornassem viável. Assim, a História Oral revelou-se como rica fonte de subsídios para o desenvolvimento dessa pesquisa, por se tratar de:

> Uma metodologia de pesquisa e de constituição de fontes para o estudo da história contemporânea surgida em meados do século XX, após a invenção do gravador a fita. Ela consiste na realização de entrevistas gravadas com indivíduos que participaram de, ou testemunharam acontecimentos e conjunturas do passado e do presente. Tais entrevistas são produzidas no contexto de projetos de pesquisa, que determinam quantas e quais pessoas entrevistar, o que e como perguntar, bem como que destino será dado ao material produzido (ALBERTI, 2008, p. 155).

Dessa maneira, a utilização da História Oral neste trabalho teve como objetivo a criação de suporte histórico que ultrapasse a barreira da disponibilidade de outros materiais, tidos como oficiais, uma vez que como "um método de pesquisa que utiliza a técnica da entrevista e outros procedimentos articulados entre si, registra narrativas da experiência humana" (FREITAS, 2001, p. 05), possibilitando:

> [...] novas versões da História ao dar voz a múltiplos e diferentes narradores. Este tipo de projeto propicia sobretudo fazer da História uma atividade mais democrática, a cargo das próprias comunidades, já que permite produzir história a partir das próprias palavras daqueles que vivenciaram e participaram de um determinado período, através de suas referências e também do seu imaginário. O método da História Oral possibilita o registro das reminiscências das memórias individuais, a reinterpretação do passado, enfim, uma história alternativa à história oficial (FREITAS, 2001, p.53).

Os relatos adquiridos através de entrevistas foram considerados documentos e tratados como tal, foram armazenados e conservados. A entrevista foi aqui considerada como "a técnica em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que lhe interessam à investigação" (GIL,1999, p.117).

A estrutura estabelecida foi a de entrevistas semiestruturadas, na qual "o entrevistador permite ao entrevistado falar livremente sobre o assunto, mas, quando este se desvia do tema original, esforça-se para a sua retomada" (GIL,1999, p. 120).

Dessa maneira, nos auxiliamos também na metodologia utilizada por Lynch (1997) em "A imagem da Cidade" somada à da História Oral foram usadas como bases metodológicas para auxiliar a compreensão do objeto de estudo proposta naquele momento da pesquisa. Recorremos aos procedimentos utilizados pelo autor citado, o qual retrata que desenvolveu uma etapa inicial de reconhecimento de campo, sistematizando e delimitando a área a ser trabalhada e, em seguida, fazendo uso da técnica da entrevista, conforme segue descrição:

> Fez-se uma longa entrevista com uma pequena amostra dos moradores da cidade, com o objetivo de fazê-los evocar suas próprias imagens do meio físico em que vivem. A entrevista incluía pedidos de descrições, identificações de lugares e desenhos; também se pediu aos entrevistados que fizessem passeios imaginários. As entrevistas foram realizadas com pessoas

> que já moravam ou trabalhavam há muito tempo na área e que tinha suas residências e seus locais de trabalho distribuídos na zona em questão (LYNCH, 1997, p. 18).

Através dos relatos de pessoas que viveram[2] na Avenida Liberdade no período estudado, por motivos de moradia, trabalho, estudo ou que passavam por ela, foram adquiridas informações que lançaram luz sobre os acontecimentos ocorridos no período delimitado para esta pesquisa. Para tanto, elaboramos um roteiro com temas orientadores, constituindo de questões como: Qual a importância da Avenida Liberdade para o município de Bayeux[3]?

A coleta de informações foi auxiliada por um aparelho gravador, deixando-os livres para fazer fluir suas memórias sem interrupções, pois, segundo Gil (1990, p. 125), "o único modo de reproduzir com precisão as respostas é registrá-las durante a entrevista, mediante anotações ou com o uso de um gravador".

As escolhas dos participantes foram estabelecidas através dos vínculos com a Avenida Liberdade no período do estudo, levando em consideração as suas disponibilidades. Após as entrevistas e o contato com pessoas que viveram no período estudado, conseguimos informações que até então não haviam sido percebidas, como a identificação da Avenida da Liberdade como "Corredor da Morte", "Avenida de trânsito confuso", "Coração da cidade", "Formas de utilização diferenciadas ao longo do seu percurso", "Área dos ricos x área dos pobres", entre outras expressões proferidas pelos participantes. É importante ressaltar que o contato com essas pessoas se estabeleceu de forma cordial, sem grandes obstáculos, assim, emtrevistamos cerca de quinze pessoas de váriadas faixas etárias e níveis de escolaridade.

A partir dessas falas, observamos que se caracterizou uma divisão nas formas de utilização ao longo do percurso da Avenida. Três eixos foram ressaltados de maneira marcante na fala dos participantes e, logo, essa diferenciação foi levada em consideração e transformada em um tópico já no primeiro capítulo, também sendo considerada no demais capítulos. Possibilitando-nos chegar mais próximo da dinâmica que regeu as formas de uso da Avenida estudada.

---

[2] A História Oral não é sinônimo de História de Vida. História de Vida é um relato autobiográfico. É feita a reconstituição do passado, efetuado pelo próprio indivíduo, sobre o próprio indivíduo. [...] que não é necessariamente conduzido pelo pesquisador. Com a História Oral, a entrevista tem caráter temático e é realizada com um grupo de pessoas, sobre um assunto específico. Essa entrevista tem característica de depoimento. Dessa maneira, os depoimentos podem ser mais numerosos, resultando em maiores quantidades de informações, o que permite uma comparação entre eles, apontando divergências, convergências e evidências de uma memória coletiva, por exemplo (FREITAS, 2001, p.08).

[3] Roteiro completo da entrevista no apêndice 01.

Essa divisão foi estabelecida por relatos orais, que acabam gerando, por vezes, um "olhar direcionado" para determinado acontecimento, deixando de lado outros que, talvez, tenham tido igual ou maior importância. Nesse sentido, consideramos a argumentação de Jeankins (2007, p. 32) quando afirma que "nenhum relato (histórico) consegue recuperar o passado tal qual ele era, porque o passado são acontecimentos, situações [...]. O passado passou, relatos só poderão ser confrontados com outros relatos, nunca com o passado".

Outra etapa da pesquisa foi a das análises fotográficas. A fotografia, neste trabalho, é entendida como um fato social, um documento (LE GOFF, 1990), servindo de perpetuadora da história dos indivíduos e da sociedade, da memória coletiva, desvendando várias faces do passado, muitas vezes não tratadas pela história tida como "oficial".

> O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite à memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa (LE GOFF, 1990, p. 547).

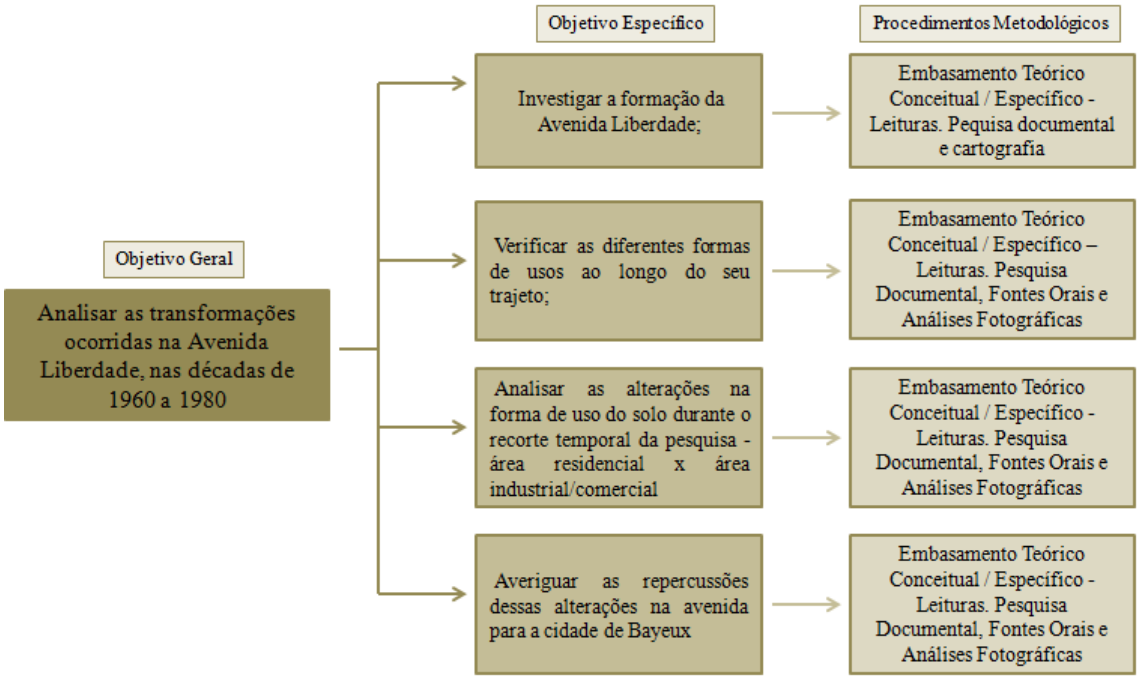
A fotografia é uma fonte histórica se considerada como parte da realidade, um fragmento do passado envolvido em uma subjetividade de registro do autor que a concebeu. Para Kossoy (2001), a fotografia é uma forma de expressão cultural, na qual foram registrados: o tempo, aspectos como religião, costumes, habitação, enfim, acontecimentos sociais de diversas naturezas que foram objetos documentados através da imagem.

Tendo em vista a importância dessa fonte e trabalhando-a como documento, ela é um recurso auxiliar no desenvolvimento da pesquisa. As fotografias aqui utilizadas foram adquiridas em sua maioria através de acervos pessoais dos participantes da etapa das entrevistas, do material bibliográfico consultado e algumas foram cedidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Geográfico de Bayeux, outras encontradas no Jornal A União e nos relatórios do DER.

Como ocorre na maioria das pesquisas acadêmicas, alguns entraves dificultaram o desenvolvimento deste trabalho.Inicialmente nos deparamos com a pouca quantidade de documentos, registros oficiais e mesmo pessoais, a quantidade de informações limitadas e, entre as existentes, poucas eram catalogadas, principalmente referentes ao período compreendido pela pesquisa. Além disso, houve dificuldades por causa de falta de documentação, de acesso aos documentos oficiais, pouca cartografia, entre outras. Foi preciso superar os obstáculos apresentados e, a cada "descoberta", desenvolver um estudo mais aprofundado para poder retratar a Avenida com a devida importância.

Assim, para uma melhor compreensão dos procedimentos metodológicos adotados como forma de cumprir cada objetivo (geral e específicos) da pesquisa, desenvolveu-se um esquema (Esquema 1), com os respectivos direcionamentos propostos para a realização de cada um dos objetivos.

Esquema 1- Procedimentos metodológicos para o desenvolvimento dos objetivos geral e específicos da pesquisa.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Enfim, as combinações das informações bibliográficas, documentais, fotográficas, cartográficas, somadas principalmente aos resultados das pesquisas de campo, viabilizaram a compreensão da dinâmica da Avenida Liberdade nesse período, possibilitando a redação desta dissertação, que está organizada a partir de uma introdução, quatro capítulos e considerações finais, facilitando, assim, a exposição dos resultados da pesquisa.

A introdução apresenta a estrutura e a organização da dissertação. Foram descritos o objeto de estudo e os objetivos (geral e específico) trabalhados, além da hipótese, justificativa e relevância do tema, explicando a importância da pesquisa desenvolvida. O referencial teórico-conceitual e as considerações que balizaram o desenvolvimento desta dissertação foram apresentados, bem como os procedimentos metodológicos que demonstraram os caminhos percorridos.

No primeiro capítulo, realizamos uma recomposição história de Bayeux e da Avenida Liberdade, expondo os condicionantes da sua formação e o fortalecimento dessa avenida como via principal do município, caracterizando sua importância para Bayeux e a

configuração como elo da capital para o interior. Essa etapa percorreu um longo percurso temporal e foi auxiliada por variados documentos, fotografias, mapas e relatos orais.

No segundo capítulo, adentramos nas especificidades do objeto de estudo deste trabalho, a Avenida Liberdade, discorrendo sobre as transformações de usos, os agentes de produção desse espaço, principalmente no recorte temporal proposto, 1960 a 1980, caracterizando a importância da instalação das industrias e do comércio para a estruturação do espaço urbano de Bayeux.

O terceiro capítulo, buscamos a compreensão dos elementos que compuseram a avenida, e a forma como eles foram distribuídos ao longo do seu percurso. Utilizamos como base o estudo da forma e da morfologia urbana. Para isso, nos baseamos no livro "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade" Lamas (2004), no qual o autor elenca e conceitua os elementos morfológicos que segundo ele constituintes do espaço urbano. Esses elementos são: solo; rua; quarteirão; lote; edifício; fachada; logradouro; praça; o monumento; vegetação; e mobiliário urbano. Analisamos a formação, composição, localização e distribuição desse na Liberdade, excetuando apenas o Mobiliário Urbano, devido a indisponibilidade de dados.

O quarto capítulo também assumiu um caráter mais analítico. Nele, foi verificada as características dessa rua, e fatores de relevância, como sua caracterização enquanto "Corredor da Morte", das dificuldades de acesso através da "Velha Ponte Sanhauá", e a construção do novo acesso para a Avenida, através da construção da "Nova Ponte Sanhauá" e da "Nova Liberdade". Ainda, foi considerada a Avenida Liberdade através dos olhares daqueles que a vivenciaram, auxiliados por fotografias, jornais em conjunto com as percepções dessas pessoas, revelando a sua importância para a cidade de Bayeux. Auxiliados pela metodologia de análise do espaço, através da leitura de imagens da cidade, utilizada por Kevin Lynch (1997), auxiliados pelos relatos orais e com a produção de mapas mentais (desenhos) desenvolvidos com base nas lembranças que esses usuários tinha dessa avenida no período da pesquisa.

Após descrever o percurso que levou a estruturação deste trabalho, detalhando a estrutura metodológica e a fundamentação teórica conceitual, acreditamos termos alcançado o êxito dos objetivos propostos, com a redação final desta dissertação.

CAPÍTULO 01

ENTRE BARREIRAS E BAYEUX



Ilustração: Julliana Queiroga de Lucena

CAPÍTULO 01 - ENTRE BARREIRAS E BAYEUX

Na Avenida Liberdade, se articulam fatores e elementos de várias ordens – históricos, sociais e econômicos – que perpassam o seu território físico, irradiando sua influência por toda a cidade, o que a transforma na principal e mais importante via de Bayeux. Trata-se do maior eixo de articulação e ligação urbana entre várias áreas da cidade, cuja importância como aglutinadora do comércio e serviços sempre foi intensa.

Entendemos que, para a apreensão do papel local e regional da Avenida Liberdade, é importante verificarmos os condicionantes a partir dos quais ela se formou. Desse modo, pretende-se, nesse capítulo, compreender a formação do município no qual está inserida a Avenida e as transformações urbanas ocorridas nesse cenário, delimitando-nos no recorte temporal proposto para esta pesquisa, de maneira a apontar subsídios para o entendimento da formação e consolidação da Avenida Liberdade como área tão importante, além de suas influências para a estruturação urbana da cidade. Propõe-se, assim, a recapitulação histórica do processo de formação urbana de Bayeux.

Para tanto, buscamos auxílio em autores que desenvolveram pesquisas sobre o assunto em âmbito estadual, como Machado (1977), Moreira (1990), Santana (1990), Moreira e Targino (1996), Gonçalves (2007), Silveira (2004), Coutinho (2004), Mello (2012) e Martins (2014), que trataram dos mais variados contextos, indo desde a formação histórica da capital até as características econômicas e sociais do Estado. Recorremos a estudos específicos sobre o município de Bayeux e as alterações nele ocorridas em autores como Oliveira (1999, 2012), Barbosa (2001) e Martins Júnior (2006). Utilizamos ainda material cartográfico, fotografias, jornais e relatos orais daqueles que vivenciaram a cidade e a Avenida durante o período compreendido na pesquisa para, assim, recompor o processo histórico da formação de Bayeux e da produção da Avenida Liberdade, apresentando seus marcos e caminhos que a formaram.

1.1 Recompondo a história da cidade

A cidade de Bayeux, desde a sua fundação, teve sua história intimamente vinculada às duas cidades que lhe são vizinha, sedes dos municípios de João Pessoa e Santa Rita (Mapa 01), sofrendo ainda a influência limitadora para a sua expansão de alguns elementos morfológicos, como o Rio Sanhauá e o Rio Paroeira. A localização geográfica a configurou como caminho de passagem entre a capital e o interior do Estado. Posteriormente, esse

caminho se transformou na Avenida Liberdade, área onde se iniciou o núcleo de povoamento que daria origem a Bayeux, estabelecendo-se, assim, uma importante relação entre a Avenida e o município. A figura 1 indica a localização do município de Bayeux em relação ao Estado da Paraíba:

Figura 1 - Localização de Bayeux em relação ao Estado da Paraíba.



Fonte: PMBY. editado por Alexandre Castro, 2015, sem escala.

Antes de adentrarmos no processo específico de formação de Bayeux, traçaremos um panorama dos percursos de constituição e ocupação territorial dos municípios vizinhos, com destaque para a produção da cana-de-açúcar e suas consequências para o surgimento do povoado de Barreiras que, posteriormente, tornar-se-ia Bayeux.

A formação da maioria dos municípios que compõem a faixa litorânea paraibana traz um elemento comum: o vínculo com a produção açucareira no período colonial. Essa atividade e seus desdobramentos foram marcantes para a história e a economia dos atuais municípios de João Pessoa, Bayeux e Santa Rita.

A fundação da cidade de Filipeia de Nossa Senhora das Neves, em meados do século XVI, localizada às margens do Rio Sanhauá, foi fator determinante para o processo de povoamento da faixa litorânea e futura expansão territorial da capitania[4]. Seguidamente, em

[4] A criação da Capitania Real da Paraíba foi estabelecida por volta de 1574, com o desmembramento dessa porção territorial da Capitania de Itamaracá. Em 1585, ocorreu a fundação da Cidade de Filipeia de Nossa Senhora das Neves.

1587, foi estabelecido, às margens do Rio Tibiri, o Engenho D'El Rei, depois conhecido como Engenho Real Tibiri, para a produção e o beneficiamento da cana-de-açúcar, estabelecendo ligação desse novo território com a circulação colonial de mercadorias, além do elo com Filipeia de Nossa Senhora das Neves, tornando-se o segundo núcleo de povoamento da capitania. Conforme visto em Gonçalves (2007, p. 185),

> [...] é possível estabelecer que os primeiros engenhos começaram a ser construídos nas ribeiras dos afluentes da margem direita do Rio Paraíba, em especial o Rio Tibiri, entre 1587 e 1588. O primeiro deles, o Engenho D'El Rei, mais tarde conhecido como Engenho de Tibiri de Baixo.

Nesse período, vários benefícios foram outorgados, garantindo o funcionamento do referido engenho, tais como disponibilidade de mão de obra, concessão real para que os colonos e lavradores pudessem moer suas canas e doação de sesmarias aos que tivessem recursos para construir engenhos ao longo das várzeas do Paraíba, estimulando, assim, o cultivo da cana, a adoção da grande lavoura, além da expansão dos domínios fundiários. Essas benesses estimularam a vinda de senhores de engenhos da Capitania de Pernambuco e a consequente fundação de várias unidades produtivas até o final do século XVII.

Através da produção açucareira, iniciou-se o povoamento e a ocupação do espaço litorâneo, auxiliados pelas unidades produtivas - os Engenhos - em torno das quais se desenvolviam outras atividades e consequentes núcleos populacionais.

Essas unidades produtivas eram estabelecidas através da concessão de grandes lotes - as sesmarias[5] - que iniciaram o caráter privado da terra aliado à mão de obra escrava[6], caracterizando a produção colonial açucareira da região[7]. "A garantia da posse da terra dependia de um processo definido por duas frentes simultâneas: tratava-se, de um lado, de promover o despovoamento indígena e, de outro, de fazer florescer o povoamento branco" (GONÇALVES, 2007, p. 150).

No que se refere aos locais de instalação, Reis Filho (2000) cita as escolhas dos sítios ou locais de assentamentos eram realizadas em função das condições naturais favoraveis, e que proporcionassem melhores possibilidades de instalação do povoamento:

[5] Esse sistema de sesmarias foi desenvolvido para a produção de cana-de-açúcar no Litoral. O povoamento foi estabelecido com base no processo de despovoamento indígena, estendendo a área de canaviais e fábricas de açúcar (GONÇALVES, 2007).
[6] Tal sistema produtivo demandava grande quantidade de trabalhadores. Em um primeiro momento foi utilizada a mão de obra indígena, que logo em seguida foi substituída pela utilização de escravos africanos.
[7] "Na primeira fase da conquista, processada no litoral, consolidou-se o povoamento da parte oriental, que mais tarde, viria a ser a Paraíba, [...] mais especificamente ao longo dos vales dos Rios Paraíba, Miriri, Gramame, Abiaí, Mamanguape e Camaratuba" (GONÇALVES, 2007, p. 152).

> Durante os anos de 1580-1640, tornaram-se comuns os sítios escolhidos em terrenos planos ou quase planos. [...] Vários são os aspectos a considerar na escolha dos sítios das povoações: natureza do solo, relevo, fontes de água para o consumo. O relevo, sobretudo, irá influenciar sobre a aparência do conjunto e dos edifícios, e sobre o traçados. A escolha dos sítios pelo primitivos povoadores tinham em vista a maior parte desses fatores, buscando em princípio a localização que oferecesse o máximo de comodidade para o agrupamento, em geral, modesto. As preocupações com a escolha de local adequado para as povoações de maior importância compreendiam também questões de clima e do solo. [...] Algumas vezes de forma pouco aleatória, em decorrência da superficialidade dos conhecimentos sobre a terra. Em consequência, diversas povoações desapareceram ou foram transferidas de sítios (REIS FILHO, 2000, p. 126-127).

Dessa maneira, o espaço litorâneo manteve a característica da monocultura canavieira, do latifúndio e da mão de obra escrava até o século XVII (MOREIRA, 1990). Sendo assim, "o açúcar, naquele momento, assumia na área recém-ocupada o papel de meio, de instrumento através do qual a Coroa buscaria atrair os povoadores necessários à defesa das suas novas conquistas" (GONÇALVES, 2007, p. 151).

Com a invasão holandesa da Capitania da Paraíba (1630-1654), dificultou-se a ocupação mais homogênea em direção ao interior, o que acabou por contribuir com o povoamento de Santa Rita. Conforme menciona Santana (1990, p. 158),

> A concentração dos esforços e gastos da burguesia europeia na economia açucareira no início da colonização da Capitania da Paraíba e a posterior dominação holandesa contribuíram para o retardamento de seu povoamento interior que, apenas em fins do século XVII, teve início, sob o estímulo da pecuária e das entradas sertanistas, além da cotonicultura e lavoura de subsistência, contribuindo, assim, para o Povoado de Santa Rita, que se autoabastecia. Sem mencionar a proximidade do povoado à sede da Capitania, constituindo-se mesmo um apêndice desta, numa época em que a população se limitava ao litoral.

Nesse ínterim, segundo Gonçalves (2007), em 1635, o Engenho Barreiras já estava edificado na margem direita do Rio Paraíba, estabelecendo-se territorialmente como o mais próximo de Filipeia de Nossa Senhora das Neves, além de ser o responsável por moer a cana do partido dos frades de São Bento. No "Relatório sobre a Capitania Holandesa da Paraíba em 1635", escrito pelo Sr. Servaes Carpentier, Conselheiro Político e Diretor da mesma capitania, podemos vislumbrar a seguinte descrição sobre alguns engenhos da Capitania, dentre os quais se nota o Engenho de Barreiras:

> Diremos apenas que há, nesta capitania, 18 engenhos, dos quais uns são movidos à água e outros a boi e todos estão situados no rio Paraíba, sendo que nove ao sul do rio. O primeiro (ao sul do rio Paraíba), junto à pequena

> Cidade Frederica e pertencente a um português, é **chamado das Barreiras,** e tem partido que pertence propriamente ao engenho e o resto das canas é fornecido pelos monges de São Bento; este engenho foi confiscado pela Companhia, mas está destruído e sem poder moer (MEDEIROS, 2003, p. 120, grifos nossos).

O Engenho de Barreiras era inicialmente comandado pelo Senhor Domingos Carneiro[8]. Entretanto, em 1638, se encontrava sob o controle do Senhor Josias Marischall[9] e Cia. A exposição dos holandeses, no "Breve discurso sobre o estado das quatro capitanias conquistadas no Brasil", de 14 de janeiro de 1638, escrito pelos Senhores Maurice Nassau, Adriaen Van Der Dussen e Mathijs Van Keullen[10], "O Engenho das Barreiras pertenceu a Domingos Carneiro Sanches, que vivi em Lisboa. Confiscado e vendido a Josias Marischal & Companhia; mói."

Dessa maneira, o povoado que passou a se estabelecer em seu entorno recebeu a alcunha de "Povoado de Barreiras", em referência ao nome do engenho, sobre o qual Elias Herckmans relata na "Descrição Geral da Capitania da Paraíba", em 1639:

> Fora do Varadouro, subindo o rio durante uma meia hora, chega-se ao primeiro engenho **chamado os Barreiros**, que quer dizer sítio onde há muito barro, e aí se costuma cozer muita louça e telhas para a cobertas das casas. O dono deste engenho era um tal Domingos Carneiro; mas como, antes da conquista, ele partiu para Portugal, declarou-se confiscado o seu engenho para a Companhia, e os Senhores do Alto e Secreto Conselho o venderam a um mercador de Amsterdam, chamado Josias Marschal, que é presentemente o seu dono (MEDEIROS, 2003, p. 173, grifos nossos).

Em seu livro "Guerras e Açúcares", Gonçalves (2007) traça um panorama histórico dos engenhos da Capitania da Paraíba no período compreendido entre 1587 e 1670:

> A partir de então, a proliferação de canaviais e das fábricas sucedeu-se regularmente pelas várzeas de solos férteis da bacia hidrográfica da Paraíba, em seu baixo curso. [...] a proliferação inicial dos engenhos da Capitania da Paraíba a partir do engenho D'El Rei em 1587 [...] foi bastante rápida para o seu tempo e as fábricas de açúcar que a seguir vieram se espalhar na várzea do Rio Paraíba foram surgindo geralmente no sentido do interior **de tal modo que somente o engenho das Barreiras localizou-se mais perto da cidade de Felipéia de Nossa Senhora das Neves do que o Engenho D'El Rei**. (GONÇALVES, 2007, p. 185, grifos nossos).

[8] De acordo com Gonçalves (2007), em 1622, o Senhor Domingos Carneiro foi nomeado para o cargo de auditor da Paraíba, durante um período de três anos.
[9] O Senhor Josias Marischall era um mercador holandês.
[10] PEREIRA, Levy. Nassau-Siegen; Dussen; Keullen - 1638. In: BIBLIOATLAS - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: <http://lhs.unb.br/biblioatlas/(Nassau-Siegen;_Dussen;_Keullen_-_1638)>. Acesso em: 05 jul. 2015.

Em 1640, Adriaen Van der Dussen informa, no "Relatório sobre o estado das Capitanias conquistadas no Brasil" [11], datado de 1639 e apresentado ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam em 1640, que o "Engenho das Barreiras pertence a Josias Marischal, é engenho d'água e mói. São lavradores: Partido da fazenda 20 tarefas. Os frades de São Bento 40".

Gonçalves (2007) elenca alguns aspectos dos engenhos da Capitania e expõe itens como: nome, ano de instalação, localização, moenda, proprietários e algumas observações adicionais. Para efeito desta pesquisa, compilamos as informações referentes aos dados do Engenho de Barreiras e do Engenho Real de Tibiri (Quadro 2 e 3). A escolha por esses dois engenhos se deu pelo fato de ter sido o Engenho de Tibiri o primeiro Engenho Real instalado na Capitania (1587) e o Engenho Barreiras por se tratar do elemento histórico que deu origem ao objeto de estudo desta dissertação. Entretanto, o quadro desenvolvido por Gonçalves (2007) traz informações sobre 21 (vinte e um) engenhos instalados na Capitania.

[11] PEREIRA, Levy.Dussen, 1640. In: BIBLIOATLAs - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: <http://lhs.unb.br/biblioatlas/(Dussen,_1640)>. Acesso em: 05 jul. 2015.

Quadro 2 - Dados dos Engenhos de Barreiras e do Engenho de Tibiri.

Nome do Engenho	Ano de Instalação	Localização	Moenda	Proprietários	OBS:
Barreiras		Rio Paraíba (na margem direita)	Água	- Domingos Carneiro (confiscado em 1634) - Josias Marischall e Cia. (1639)	1623: produziu 3.590@ açúcar. Mercador estabelecido em Amsterdã
Comparativos com o Engenho Real de Tibiri					
Tibiri de Baixo (São Felipe e São Tiago)	1587	Rio Tibiri (na margem direita do Paraíba)	Água	-Domingos Fernandes (?) (1623) - Manoel Quaresma Carneiro (confiscado em 1634) - Daniel de Haen e Paulus Vermeulen (1637) - Jorge Homem Pinto (1639)	Instalado como Engenho D'El Rey a mando de Martim Leitão, foi transferido, pela Fazenda Real, a particulares. Em 1623, menciona-se que produzia 3.824@ de açúcar. Em 1639, não moeu.

Fonte: Elaborado por Maiara Belo a partir de Anexo IV - Quadro I - Engenhos na Capitania da Paraíba (1587-1670) (GONÇALVES, 2007, p. 240-241).

É possível perceber que, em relação ao Engenho de Barreiras, não há uma indicação do ano de sua fundação, dado explicitado de maneira clara no Engenho Real de Tibiri, que tem sua fundação datada do ano de 1587. Entretanto, o ano de 1623 é apresentado na marcação inicial de data de produção. Se estabelecermos apenas essas duas datas, nota-se uma diferença temporal de apenas 36 anos entre os engenhos. Outra característica importante é que, nesse mesmo ano, o Engenho de Barreiras apresentou uma produção expressiva,

principalmente se comparado com a do Engenho Real, diferenciando-se em uma quantidade superior de 234@ de açúcar, visto que ambos apresentavam o mesmo sistema de moenda movido à água.

Quadro 3 - Dados dos Engenhos de Barreiras e do Engenho de Tibiri.

Nome do Engenho	**1623 José Israel da Costa**	**1635 Servaes Carpentier**	**1638 Breve discurso**	**Julho / 1639 Elias Herckmans**	**Dezembro/1639 Van der Dussen**
Barreiras	Domingos Carneiro (3.590@)	Domingos Carneiro (fugido) **É o mais próximo da cidade**. Tem partido próprio e lavra canas dos monges de São Bento. Engenho d'água. Não mói, destruído.	Confiscado, foi vendido a Josias Marischall e Cia. Moendo.	Josias Marischall	Josias Marischall - Moendo - 75 tarefas.
Comparativos com o Engenho Real de Tibiri					
Tibiri de Baixo (São Felipe e São Tiago)	Domingos Fernandes 3.824@	Manuel Quaresma Carneiro (fugido). Engenho d'água. Moendo	Confiscado, foi vendido Daniel de Haen e Paulus Vermeulen. Moendo	Vendido a Jorge Homem de Pinto	Jorge Homem de Pinto. Não mói - 147 tarefas

Fonte: Elaborado por Maiara Belo a patir de Anexo IV - Quadro I - Engenhos na Capitania da Paraíba (1623-1639) (GONÇALVES, 2007,p. 244-245).

Nesse quadro (Quadro 3), é possível perceber a reunião de informações de cinco anos diferentes. Inicialmente, verifica-se a mudança da posse, inicialmente pertencente ao Sr. Domingos Carneiro. Após o estabelecimento da dominação holandesa, esse proprietário foge e o engenho fica sob o controle de um mercador holandês, o Sr. Josias Marischall. Como já

apresentado em descrições anteriores, esse engenho possuía uma parte dos partidos de cana próprios e outra parte pertencente à Congregação dos Beneditinos.

Na transição dos anos de 1623 e 1635, percebe-se uma parada na produção, provavelmente ocorrida devido às batalhas travadas em decorrência da dominação holandesa. Como tal engenho encontrava-se mais próximo da capital, foi amplamente atingido por essas disputas, tendo sido fisicamente destruído. Esse mesmo motivo é o condicionante para a fuga do primeiro proprietário, o Sr. Domingos Carneiro, que tinha origem portuguesa. Em contraponto, o Engenho Real de Tibiri continuava a produzir mesmo no período do domínio holandês.

Em 1638 e 1639, ainda sobre o domínio de Marischall, o Engenho de Barreiras produziu, contudo, sem relatos de quantidade. Por fim, em 1639, ao se comparar as tarefas com as do Engenho Real de Tibiri, nota-se uma saliente diferença, já que o Relatório escrito por Van der Dussen (1639) traz a informação de que Engenho de Barreiras teria um pouco mais que a metade das tarefas do engenho vizinho. Quanto à localização geográfica, não é apresentada com precisão; todavia, é possível entender que os engenhos citados estavam dispostos sequenciados na margem direita do Rio Paraíba.

No livro "O bagaço da cana: os engenhos de açúcar do Brasil holandês", de Evaldo Cabral de Mello (2012), o autor faz uma longa e valiosa descrição sobre o Engenho de Barreiras, durante um período de 70 anos, iniciando o seu relato pelo ano de 1609, com os primeiros proprietários, relatando os principais acontecimentos nele ocorridos até 1679:

> I) BARREIRAS: Sem indicação de orago. **Sito à margem direita do Paraíba, nas vizinhas da cidade da Paraíba**. Engenho d'água. Em 1609, pertencia a Gaspar Carneiro, escrivão e depois provedor da Fazenda dos Defuntos e Ausentes de Pernambuco e Itamaracá (1584) e posteriormente provedor da Fazendo dos Defuntos e Ausentes da Guiné e Brasil em Lisboa; e irmão de Francisco Carneiro, um dos altos funcionários da Casa dos Contos. Em 1623, pertencia a Domingos Carneiro Sanches, provavelmente herdeiro de Gaspar. Produzia então 3590 arrobas. Em 1634, às vésperas da rendição da Paraíba, o proprietário vendeu um dos partidos de cana ao mosteiro de São Bento. Em 1635, estava "destruído e sem poder moer". Havendo Domingos Carneiro viajado a Portugal, foi confiscado e vendido em 1637 a Josias Marischal por 27 florins. Marischal, mercador em Amsterdã. chegara ao Brasil naquele mesmo ano. Safrejou em 1637 e 1639, contando com 75 tarefas (3750 arrobas), das quais vinte correspondiam ao partido da fazenda, quinze a partido de lavrador e quarenta aos beneditinos. Em 1640, Vidal de Negreiros e seus companhistas atacaram o engenho, o que resultou na morte de Marischal. No mesmo ano, o clero católico secular solicitou ao do Recife que, como os lucros do Mussurepe fossem insuficientes para sustentá-los, se lhe concedesse também "certo partido [...] que pertenceu aos monges de São Bento e que foi arrendado ao engenho da viúva Marischal", tanto mais que, por procuração dos frades a Gaspar Dias

> Ferreira, os escravos da Ordem haviam sido retirados. O pedido foi aprovado sob a condição de os requerentes respeitarem o contrato com o engenho, continuando a moer ali as canas do partido. Aquela altura, a viúva de Marischal propusera adquirir o partido por 10 mil florins. Em 1644, ela voltou ao assunto, solicitando que, caso não atendesse sua reivindicação, o partido fosse restituído à WIC, desde que esta a indenizasse pelos gastos de mais de 6 mil florins que nele fizera. A viúva solicitou por fim que, como o WIC vendera a seu marido por 10 mil florins, juntamente com o engenho, um partido de cana que Jorge Homem Pinto pleiteava sob a alegação de que fazia parte do engenho Tiberi, fosse o partido anexado ao Barreiras, como previsto na escritura da compra. O Conselho de Justiça aparentemente aprovou esta última solicitação. Em 1645, a viúva de Marischal era devedora de 39.208 florins à WIC. Evacuado, em 1646. Em 1663, ela formulava suas pretensões a ressarcimento pela Coroa. [...] Confiscado e vendido, em 1637, aos irmãos Daniel e Nicolaas de Haen, mercadores de Amsterdã e Paulus Vermeulen, por 37 mil florins, em seis prestações anuais. Logo depois revendido a Jorge Homem de Pinto. Ainda não moía em 1639, nem tinha partido da fazenda, embora dispusesse de seis partidos de lavradores (entre eles o diretor da Paraíba, o poeta Elias Herckmans) no total de 147 tarefas (7350 arrobas), moídas em outro engenho de Jorge de Homem de Pinto. [...] Evacuado em 1646. Comprado em 1679 por João Fernandes Vieira ao Dr. Luís Sanches de Baena, provável herdeiro de Manuel Quaresma Carneiro (MELLO, 2012, p.156-157, grifos nossos).

A descrição de Mello (2012) é importante para um melhor conhecimento da formação do Engenho de Barreiras. Ao apresentar uma clara descrição do empreendimento, o autor inicia o trecho acima destacando uma nova marcação de datas e de proprietários, uma vez que o seu relato mostra outros membros da família Carneiro que antecederam o Sr. Domingos Carneiro, bastante mencionado como sendo o primeiro proprietário. As informações referentes à localização e à produção até o período em que esteve sob o comando do Sr. Josias Marichall são reafirmadas pelo autor em relação aos demais documentos aqui apresentados. Contudo, um fato valioso é o comando da viúva do Sr. Marichall após a morte do marido. Essa mulher passa a travar constantes batalhas para permanecer com a posse do Engenho e para obter o ressarcimento dos investimentos financeiros feitos por sua família naquela propriedade.

Em outro momento, percebe-se que o engenho passou para o comando do Sr. Jorge Homem de Pinto, então proprietário do Engenho de Tibiri, em 1639, o que lhe garantiu o comando dos dois engenhos ao mesmo tempo. Contudo, sete anos depois, passa para um novo proprietário, identificado pelo autor como um provável herdeiro da família Carneiro. Esses são, portanto os primeiros proprietários conhecidos do Engenho de Barreiras.

Com a expulsão dos holandeses, na metade do século XVII, a produção de cana-de-açúcar na Paraíba encontrava-se bastante comprometida. Conforme relatado no livro "A Paraíba na crise do século XVIII", Elza Régis de Oliveira (2007, p. 81) explana que "a crise

paraibana é de longa duração, indo de 1654, com a expulsão dos holandeses, projetando-se até meados do século XVIII".

Logo, envolvidos nessa crise, os engenhos da Paraíba necessitavam passar por modificações para recuperar a sua produção. Entre os engenhos que sofreram essa reestruturação estava o Engenho São Cosme e São Damião, fundado em 1605, na margem esquerda do Paraíba (GONÇALVES, 2007). Em 1665, passou a desfrutar de concessão de privilégios[12] por parte do Rei (OLIVEIRA, 2007). Logo após, teve o seu nome alterado para Engenho Cumbe. Graças a sua localização favorável para o embarque da produção do açúcar e devido à presença de grande quantidade de água e de mata, apresentou um desenvolvimento significativo até o final do século XVIII. Nele foi construída a igreja de Santa Rita, denominação que, posteriormente, deu nome ao povoado que se formou no seu entorno (MATIAS, 2010).

Contudo, na segunda metade do século XVII, percebe-se a desorganização da cultura açucareira na Paraíba e uma consequente diminuição da produção. Até então, essa era a principal atividade econômica da capitania que, agravada pela crise mundial desse setor, aliada a outros fatores, fez diminuir a produção e a exportação desse produto (OLIVEIRA, 2007). Além disso, no início do século XVIII, o comércio de escravos africanos passava para o domínio de holandeses, franceses e ingleses, o que encarecia o seu custo e dificultava a chegada dessa mão de obra à Paraíba. E "para completar o quadro de flagelo da Capitania, [...], sobreveio, em 1724, uma seca e uma praga de lagarta. [...] que se prolongou pelos anos subsequentes, e é tal a esterilidade da Capitania que os frutos [...] se extinguiram quase todo" (OLIVEIRA, 2007, p. 91).

A Paraíba vivenciava uma grave crise econômica, acabando por ser anexada a Pernambuco em 1755. Todavia, após a exploração econômica por parte da Capitania de Pernambuco, no final do século XVIII e início do XIX[13], a pecuária e o algodão passaram a se destacar na economia, sendo determinantes para o desenvolvimento econômico e a ocupação do interior.

> A pecuária, a princípio, constituiu uma extensão da cultura dos engenhos, figurando como meio de subsistência. Posteriormente, tornou-se autônoma e adquiriu grande importância pelo papel que assumiu na conquista, na ocupação e na colonização de novos territórios. […] Ao contrário da cana-

[12] A solicitação desses privilégios era o estabelecimento de um prazo de dez anos para a não execução das dívidas atrasadas.
[13] O fim do século XVIII e início do século XIX, especificamente 1799, marca o fim da subordinação da Paraíba a Pernambuco. Depois de 44 anos, verificou-se que essa experiência favoreceu muito mais Pernambuco do que a Paraíba (OLIVEIRA, 2007).

> de-açúcar, que se desenvolveu em terras à beira-mar, a pecuária expandiu-se para o interior, em terras secas, como agreste e o sertão (OLIVEIRA, 2007, p.85).

Na transição para o século XIX, a Paraíba ainda continuava em crise. Contudo, com o desenvolvimento da cultura de subsistência da pecuária e do algodão, ocorreu um crescimento populacional na região. Nesse aspecto, o povoado de Santa Rita beneficiou-se, pois as lavouras de subsistência acompanharam as lavouras comerciais, principalmente depois do aumento populacional, a partir do qual se gerou uma migração interna de dentro dos engenhos para a região central[14]. Em 1839, é criada a Freguesia de Santa Rita[15] (SANTANA, 1990).

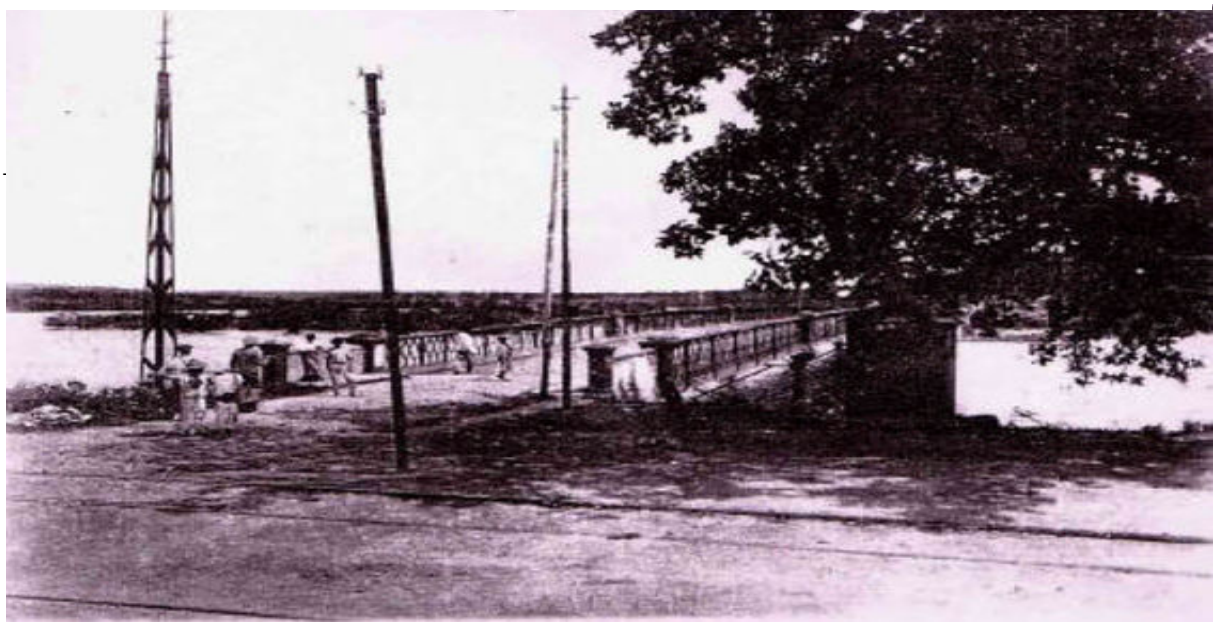
Apesar da expectativa de uma nova leva produtiva para o setor açucareiro, que estava sob a forte concorrência da produção desenvolvida em outras regiões do país, essa produção esbarrava na falta de investimento por parte dos donos dos engenhos, que ainda trabalhavam de maneira muito dependente da força de trabalho escravo com técnicas bastante rudimentares. Isso gerava níveis de produção baixos, além das incertezas do mercado externo, o que obscurecia o futuro do setor. No início do século XIX, foi percebida uma melhora e, a partir de então, "o algodão prosperou em comparação ao açúcar, desde a segunda metade do século XVIII" (OLIVEIRA, 2007, p.146), gerando um alívio para o setor.

Já no final do século XIX algumas alterações políticas na região são significativas, entre estas, a elevação da Freguesia de Santa Rita à categoria de Vila[16] em 1890[17]. É importante salientar que o então Povoado de Barreiras neste período está sob a dominação de Santa Rita. E é nesse contexto de alterações políticas, econômicas e sociais que vai alcançando destaque, quando também se intensificam as relações com a capital.

De acordo com Oliveira (2012), ainda no século XIX foi iniciado um tipo de melhoria nas condições da estrada que ligava o povoado de Barreiras a Santa Rita com o objetivo de facilitar o acesso ao interior, bem como proporcionar mais segurança e fluidez ao transporte de mercadorias. Segundo Oliveira (1999), no final do mesmo século foi construída a ponte em concreto armado que estabelecia ligação entre a Rua da República (Figura 2) e o início do principal caminho de Barreiras que, posteriormente, tornar-se-ia a Avenida Liberdade. O autor relata também que essa ponte já havia sido construída de madeira, não resistindo às intempéries.

[14] Em 1823, o império autorizou o funcionamento da feira livre semanal, em frente à igreja de Santa Rita, ano em que também se iniciam as aulas primárias daquela região (SANTANA, 1990).
[15] Através da Lei n. 02, pelo Presidente João José de Moura Magalhães (MATIAS, 2010).
[16] Lei n. 10, pelo Presidente Venâncio Neiva (MATIAS, 2010).
[17] "Em 1924, torna-se Cidade de Santa Rita, através da Lei n. 613, pelo Presidente da Província o Sr. João Suassuna" (MATIAS, 2010, p. 62).

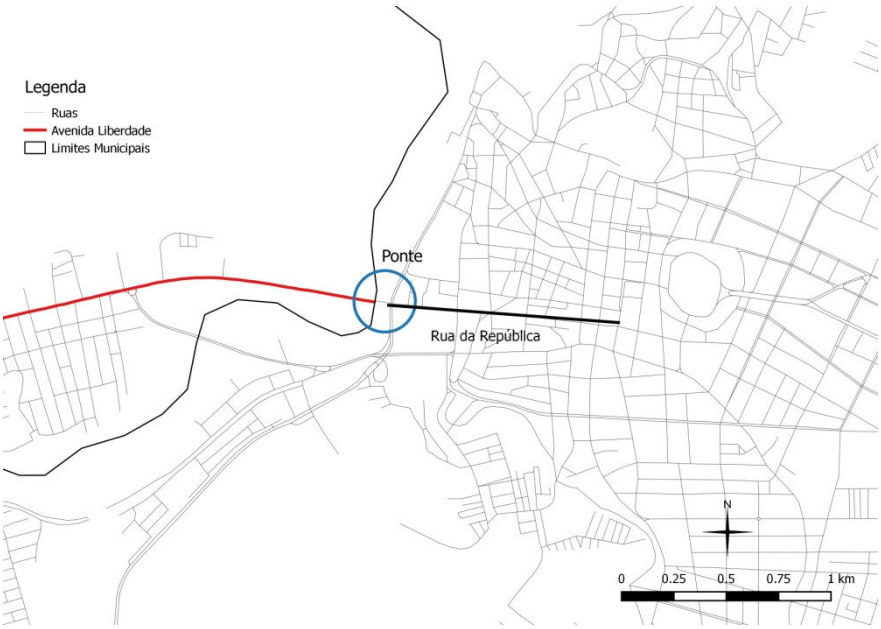
Figura 2 - Ponte Sanhauá, início do Séc. XX. Vista a partir da Cidade da Parahyba (atual João Pessoa) para a Vila de Barreiras (atual Bayeux).



Fonte: Arquivo Histórico da Paraíba, 1920 (Acervo GEURB/LEU-UFPB)

A ponte estabelecida sobre o Rio Sanhauá garantia uma ligação direta entre o Povoado de Barreiras e a Rua Nova da Imperatriz[18], ou seja, estabelecia passagem direta para a capital, conforme é possível ver no mapa que segue (Mapa 2).

Mapa 2 - Avenida Liberdade, Ponte Sanhauá e Rua da República.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

[18] Posteriormente essa rua passa a ser chamada de Rua da República.

Segundo Dias (2013, p. 189), "na planta da cidade de 1858, essa rua estabelece ligação direta entre a Rua Maciel Pinheiro até a margem do Sanhauá". O autor ainda acrescenta que:

> O sistema de estradas de rodagem da Província da Paraíba, em carta levantada em 1858, mostrava a conexão da Província com a cidade da Paraíba pela Rua da Imperatriz, a atual Rua da República; era a porta de entrada da cidade. Fora portas, a **Avenida Liberdade (antiga estrada das Barreiras) na cidade de Bayeux, forma um eixo de continuidade com a Rua da República [...], que desempenhou importante função estruturante na formação do tecido de vasta área da cidade,** implicando na mais alta integração global do sistema conurbado e, consequentemente, devolvendo o centro topológico para o Centro Antigo de João Pessoa (DIAS, 2013, p. 90, grifos nossos).

Um acontecimento de grande importância para o Povoado de Barreiras foi a instalação da ferrovia, que inicialmente, era destinada ao transporte de cargas. A ferrovia cortava toda a extensão do povoado, em paralelo a sua estrada principal, trazendo consigo novos rumos para a expansão territorial. Pois algumas moradias começaram a serem instaladas ao longo do seu percurso. Flávio Villaça (2001, p. 86) relata, no seu livro "Espaço Intra-Urbano no Brasil," que "antes da construção das ferrovias, nossas cidades cresciam mais ao longo dos principais caminhos do que em outras direções", fenômeno percebido nesse Povoado.

Essa ferrovia, que recebeu o nome de Conde D´Eu[19], foi construída pela companhia inglesa Railway Company Limited, que realizou a sua construção em duas etapas: em 1883, inaugurou-se o tráfego da capital a Mulungú e, em 1884, concretizaram-se os ramais de Pilar e de Guarabira. Já em 1889 ocorreu o prolongamento dessa via, estendendo-se até Cabedelo, onde estava o porto de maior tamanho e representatividade. A ferrovia somava um total de 144 km, no trecho de Cabedelo a Guarabira, e 26 km no entroncamento para Pilar (MAIA, 2005).

Somente na década de 1940, a então Rua Abdon Milânes[20], recebe investimentos para a sua melhoria. Contudo, apenas em 1950 a obra é concluída, com a realização total da pavimentação (OLIVEIRA, 2012). Esses melhoramentos, foram sendo feito aos poucos, em 1961, o Jornal A União, noticia a instalação de lampadas fluorescente nessa rua.

[19] Segundo informações da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), "a princesa Isabel, em 15 de dezembro de 1871, assinou o Decreto nº 4.838, concedendo aos conselheiros Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, deputado geral Anísio Salatiel Carneiro da Cunha e André Rebouças, o privilégio de construir e explorar a estrada de ferro Conde D'Eu, ligando a sede da Província à vila de Alagoa Grande, com ramais para as de Ingá e Independência (antigo nome da cidade de Guarabira). Entretanto, ssa concessão não vingou". Disponível em: < http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/joao-pessoa >. Acesso em: 05 jul. 2015.
[20] Primeiro nome oficial do caminho que, posteriormente, chamar-se-ia Avenida Liberdade.

> Bayeux com fluorescente - A estrada que liga a capital com Bayeux recebeu terminação de iluminação fluorescente, dentro da técnnica moderna de iluminação pública, emprestando uma melhor visão noturna para a cidade (Fonte: Jornal A União, Sábado, 23 de agosto de 1961).

No livro "Caminhos da Paraíba, 1500 a 1978", Sabiniano Maia (1978) faz uma descrição detalhada da obra de melhoramentos realizada no caminho de ligação João Pessoa - Santa Rita:

> VII - Primeiras pavimentações - Estrada João Pessoa / Santa Rita: Foi esta via pública, a primeira que na história rodoviária paraibana, recebeu uma pavimentação, por sinal constituída de paralelepídos, assentados em base de concreto e rejuntados à cimento, tornando-se, assim a estrada pioneira, nesta nova fase de modernização de nossas estradas. Iniciou-a o Interventor Ruy Carneiro em 1940. Assim ele se expressou em relatório de outubro de 1942, dirigido ao presidente Getúlio Vargas: "A intensidade do tráfego nessa rodovia para onde converge todo o movimento das várias zonas do interior reclamava, de há muito a estabilização do seu leito, de constante e dispendiosa conservação. Resolvi iniciar os trabalhos de pavimentação a paralelepipedos, em regime de cooperação com A Inspetoria das Secas e da Prefeitura de Santa Rita. Apesar do alto preço do serviço, os trabalhos avançaram regularmente em 1941. No relatório de 1943, igualmente dirigido ao presidente Vargas, acrescentava Ruy Carneiro: "Constitue a estrada João Pessoa - Santa Ritaa um dos melhores trabalhos de engenharia rodoviária executados na Paraíba". Já no relatório de 1944, informa o Interventor da Paraíba ao presidente: "Juntamente com a Prefeitura de Santa Rita e a IFOCS, faz-se uma estrada a paralelepípedos rejuntados com cimento sobre leito de concreto argamassado a cimento, que virá a ser uma das melhores do país". Oswaldo Trigueiro de Albuquerque e Melo, assumindo o governo constitucional da Paraíba, em 1947, encontrou os serviços da estrada paralizados. E em 22 de fevereiro de 1948, o Jornal A União publicou:"O governo atual encontrou paralizados os serviços de construção da estrada de paralelepípedos da estrada que liga João Pessoa a Santa Rita". Reiniciados os trabalhos, Oswaldo Trigueiro a inaugurou no dia 06 de março de 1950, assinalando o acontecimento, na sua mensagem dirigida à Assembleia Legislativa do Estado, com as seguintes palavras: "João Pessoa - Santa Rita. Foi concluído o trecho terminal, com a pavimentação de 7.408 m^2, a paralelepípedos [...] Esta rodovia constitui o 2^0 trecho da Central da Paraíba que tem início em Cabedelo. A sua pavimentação marca o início, na Paraíba, de um dos problemas mais importantes para a economia rodoviária - a pavimentação das estradas, considerando, principalmente o tipo de pavimentação, sólido, estético e de duração indefinida" (MAIA, 1978, p. 153-154).

Através de ações como essa, o Povoado de Barreiras começa a se apresentar com maior relevância para a Paraíba, fato que pode ser percebido no mapa da capital paraibana datado de 1940, no qual é possível notar pela primeira vez a representação que indica Barreiras, para além da demarcação da área do Rio Sanhauá. Nesse mapa, está marcado o núcleo do Baralho e o início da Rua Abdon Milanês. No livro "Sete plantas da capital

Paraibana 1858-1940", Sousa e Vidal (2010) apresentam e analisam material cartográfico da capital da Paraíba datado dos anos de 1858, 1889, 1913, 1923, 1930 e 1940, respectivamente. Somente no mapa de 1940[21] (Figura 3) aparece referência ao povoado vizinho à capital.

Figura 3 - Planta da Capital Paraibana (1940). Área circulada na cor preta, com indicação de seta na mesma cor, do Bairro do Baralho e início da Rua Abdon Milanês, consecutivamente.



Fonte: Sousa e Vidal, 2010, p. 89.

Durante o período de anexação à Santa Rita (que durou até 1959), o principal caminho de Barreiras era nomeado como Rua Abdon Milanêz, popularmente conhecida como Rodovia do Interior, recebendo também a denominação popular de "Corredor da Morte". Essa alcunha lhe foi atribuída devido ao grande número de acidentes nela ocorridos, culminando com o

[21] Mapa produzido pelo Departamento Estadual de Estatística (DEE), entidade que representava, na Paraíba, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), desenvolvido para auxiliar no recenseamento de 1940 (SOUSA; VIDAL, 2010).

falecimento de parte dos envolvidos devido à existência de poucas estruturas de organização na via (OLIVEIRA, 1999).

Na coleta dos depoimentos, a expressão "Corredor da Morte" e as referências aos acidentes e ao trânsito conturbado foram recorrentes, como demonstrado a seguir:

> Uma lembrança muito forte é a dos acidentes. Quase todo dia tinha, quando não morria, ia parar no hospital. Todo mundo chamava de **Corredor da Morte**!(Informação Verbal, depoente E.G.G., 2014, grifos nosso).
> O trânsito era muito grande, tinha muitos desastres, aí a Avenida Liberdade ficou conhecida como **Corredor da Morte** (Informação Verbal, depoente A.A.O., 2014, grifos nosso).
> A Avenida (Liberdade) era uma loucura, muito barulho, muito carro, acidente quase todo dia, morria gente que não dava nem pra contar. O povo até chamava de **Corredor da Morte**, sabe? (Informação Verbal, depoente M.L.M., 2014, grifos nosso).

Assim, até a primeira metade do século XX, o Povoado de Barreiras integrava o município de Santa Rita. Em 1944, teve alterado o seu nome para Bayeux[22] e seu principal caminho, a Rua Abdon Milanês, teve o nome trocado para Avenida Liberdade[23]; Segue um trecho do Jornal A União que descreve a alteração dessa nomenclatura:

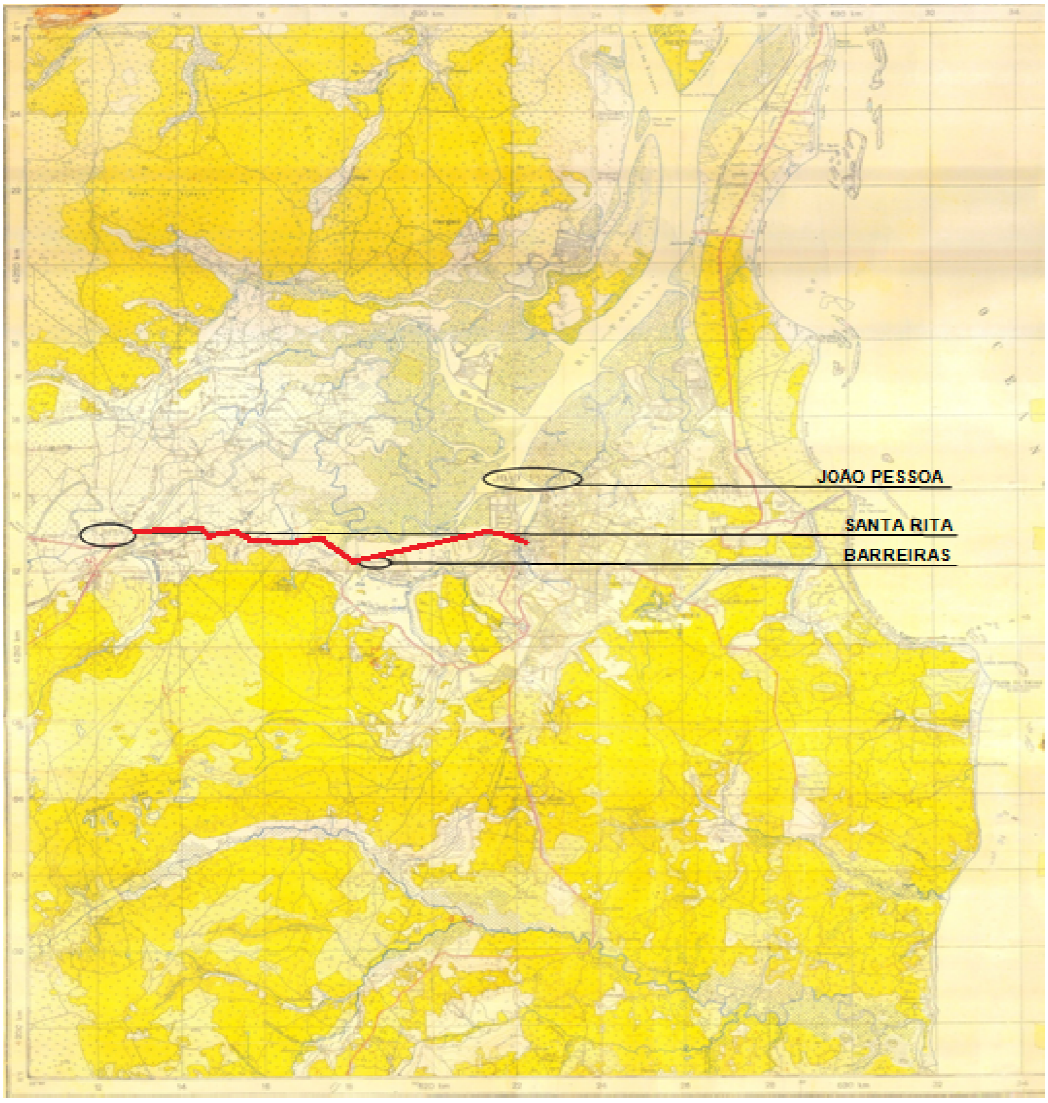
> **Porque Bayeux -** Chamava-se Barreiras até julho de 1944. Com o Brasil envolvido na segunda guerra mundial, naquele ano os aliados descreram das nuvens sobre a costa da Normandia, **libertando a primeira cidade francesa chamada Bayeux**. Muito sangue vertido no Dia D, sob a mira do fogp nazista. Entusiasmado do mundo livre poque, como disee o cônego Francisco Lima, "a França ressurgia da cinza do ouro de sua glória". Sob a liderança do general De Gaulle, que há quatro anos atrás, a 18 de junho, havia feito o "Apelo de Londres", exaltando o espírito do seu povo e das nações solidárias. Deu-se aqui então o fato inédito com aplausos do Brasil de gratidão da França. Barreiras muda de nome, passa a chamar-se Bayeux, como símbolo do evento (06 de junho de 1944). O comandante Gayral (representando De Gaulle) inaugura a praça e o obelisco onde se gravou a inscrição "Viva a França". O transplante do nome, firmou-se no gosto popular, sem persuação didática, somando-se ao tempo e dimensão do paqrue fabril. Quando a homenagem aconteceu - e parece que foi a única desse tipo a registrar-se - e o embaixador Blondel, sem dúvida tomado de emoção, assegurou que o nome da Bayeux local jamais se perderia dentro da nova França. Mas já decorridos 33 anos, nenhum informe surgiu confirmando a do referência diplomata. [...] O 06 de Junho de 1944, assinalando alegria pela libertação da Bayeux francesa, ficou mesmo em nosso estreito perímetro tropical, sem selo brasileiro ou normando, o povo de Bayeux, adaptado ao nome local, esquecido do Sr. Blondel ou ignorado se a nossa homenagem foi ou não importante. (Fonte: Jornal A União, Quinta - Feira, 22 de junho de 1978, grifos nossos).

[22] Através do Decreto-Lei Estadual de n.º 454, de 02 de junho de 1944 - VER FICHA CATALÓGRÁFICA 01.
[23] Em homenagem à libertação pelas tropas brasileiras, da cidade francesa de Bayeux, que até então estava sob a dominação das tropas alemãs - VER FICHA CATALÓGRAFICA 02.

A Avenida Liberdade ainda se caracterizava como caminho de passagem da capital da Paraíba para Santa Rita e, consequentemente, para o interior do Estado e seus vizinhos, interligando várias áreas da cidade e consolidando-se como caminho de diversos transeuntes. Em 1948, Barreiras foi elevado à categoria de Distrito, com uma população de cerca de 10.000 habitantes.

Nessa época, o Distrito de Barreiras passou a ganhar maior representatividade. Assim, em 1949, foi desenvolvido pelo Exército Brasileiro um mapa - Carta Topográfica - que apresenta, de maneira bem definida, esse núcleo populacional. Nesse material, está representada a cidade de João Pessoa mais a Leste, no centro o ainda Distrito de Barreiras, e a Oeste a cidade de Santa Rita, a linha vermelha em destaque é a principal rua - Avenida Liberdade (Figura 4).

Figura 4 - Serviço Geográfico do Exército Brasileiro. Carta de 1949. As áreas circuladas na cor preta indicam as cidades de João Pessoa (a Leste), o Distrito de Barreiras (ao centro), e a cidade de Santa Rita (a Oeste). O destaque na cor vermelha refere-se ao percurso da Avenida Liberdade, ligando-se com Santa Rita.



Fonte: Arquivo Pessoal do Sr. Edielson Gomes.

Nesse material, mostra-se bem delimitado o Distrito de Barreiras, principalmente se compararmos com o mapa de 1940, que revela apenas o início do Bairro do Baralho. O percurso da Avenida Liberdade aparece nitidamente marcado, ligando João Pessoa a Santa Rita na direção leste/oeste.

Em 1959, o até então distrito foi emancipado e, em seguida, desmembrado de Santa Rita, tornando-se o município de Bayeux com a sede no antigo povoado, que passa à categoria de cidade com o mesmo nome[24]. Nessa data, a sua população foi estimada pelo IBGE em cerca de 17.000 habitantes.

Nas primeiras décadas do século XX, a vida do novo município se estabelecia quase que condicionada à sua principal avenida. Era ao longo do seu percurso que se concentravam as principais atividades que garantiam a manutenção da área, como as funções administrativas, religiosas, industriais e comerciais. Os principais marcos que influenciaram a urbanização da cidade foram ali estabelecidos, quer seja através da própria população[25], da iniciativa privada ou do poder estatal.

1.2 A Avenida Liberdade na história da cidade

Após uma explanação inicial sobre o processo histórico de formação da cidade de Bayeux e, por consequência, da Avenida Liberdade, buscamos refletir sobre a caracterização estabelecida para essa avenida, ressaltando as formas de uso e as influências dos processos socioeconômicos nela desenvolvidas, bem como para Bayeux, principalmente a partir da década de 1960.

Segundo Oliveira (1999), na extensão da Avenida Liberdade concentrava-se, inicialmente, a principal área residencial de Bayeux. A presença de grandes lotes com casarões distribuídos ao longo do seu percurso servia de moradia para as famílias mais abastadas e, nas extremidades, localizavam-se as casas de famílias menos favorecidas financeiramente. Ao longo do século XX, a utilização do espaço da Avenida foi se estabelecendo de maneira diferenciada no seu trajeto[26]. Em conformidade com a linearidade física[27] — a Avenida Liberdade se estabeleceu em linha quase reta ao longo da cidade —,

[24] Através da lei estadual nº 2148, de 28 de julho de 1959 - VER FICHA CATALOGRÁFICA 03.
[25] Nas entrevistas, a presença marcante da Avenida Liberdade se fazia constante na fala dos participantes, que sempre se remetiam a ela como a avenida mais importante da cidade, como o "coração de Bayeux".
[26] Essa diferenciação de uso foi confirmada na fala dos participantes das entrevistas, que tratavam a Avenida por área de concentração.
[27] Rever Mapa 01, no qual é possível perceber a configuração quase retilínea da Avenida Liberdade.

entram em cena as desigualdades sociais geradas pelos interesses de determinados grupos. A tradição de caminho de passagem lhe estabeleceu, inicialmente, uma caracterização de área de moradia, que foi absorvida de maneira diferenciada, principalmente em relação às condições financeiras, como fica claro nas falas de dois dos participantes das entrevistas, com idades de 60 e 50 anos, sendo que o mais velho morador da área considerada aqui como mais nobre e o outro morador das proximidades, revelam-nos que :

> Na Liberdade, moravam as famílias de melhores condições, que tinham mais dinheiro. As casas eram grandes e custava muito caro manter. [...] Mas tudo que se precisava tinha aqui por perto, padaria, bodega, dava pra se manter bem (Informação Verbal, depoente M.L.M., 2014).

> Viver na Liberdade era pra poucos, somente os ricos podiam, os pobres só ficavam nas extremidades e raros passeios de contemplação no 'seu miolo' (Informação Verbal, depoente E.G. 2014).

Até a década de 1950, apresentava-se na Avenida majoritariamente o uso residencial que, através da sua tipologia construtiva, deixava clara a diferenciação socioeconômica ali presente. Em determinada área, construções simples e conjugadas; em outra, grandes lotes com casa soltas e construções cheias de detalhes, fotografias de exemplares dessas construções (Figuras 5, 6 e 7) deixam clara essa diferenciação.

Para a compreensão da diferenciação de usos do espaço urbano, buscamos suporte em autores como Castells (1983), Villaça (2001) e Carlos (2007). De acordo com Castells (1983, p. 210) a "distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e específica da paisagem urbana, pois as características das moradias e de sua população estão na base do tipo e do nível das instalações e das funções que se ligam a ela". Segundo Villaça (1998, p. 148), a diferenciação de usos "é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação dos outros". Ainda segundo este autor, a caracterização como via de importância para a área na qual se encontra inserida e o aumento dos investimentos de acessibilidade, por exemplo, ocasionam mudanças sobre a valorização da área. Consideramos, entre outros fatores, tal diferenciação de classes sociais ocorrida na Avenida Liberdade que se constitui uma via estadual com as características apontadas por Villaça (2001) ao se referir às vias regionais:

> O primeiro efeito que uma via regional provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de acessibilidade e, daí, sua valorização. [...] Há um aumento de valor - criação de valor - que é fruto do trabalho socialmente necessário despedido na construção da via e na produção de todos os pontos que a ela possam ser contatados - todos os pontos do espaço construído. O valor da terra, que passa a ser determinado por uma via é, em geral, maior do que o

> da própria via. O valor específico do espaço urbano - a localização - não se confunde com o valor das estruturas - edifícios, redes ou estradas - que o constituem (VILLAÇA, 2001, p. 80).

Na cidade, o homem adapta-se às condições e aos limites a ele impostos, que podem ser físicos ou imaginários, políticos ou sociais, culturais ou econômicos; materializam-se para além de uma divisão física, econômica, entre ricos e pobres, mas são também uma divisão social, cultural, de relação de poder, quase uma indução a um determinado modo de vida. E sobre essas formas de instalação e adapatação para a utilização do solo CARLOS, 2007, expõe que:

> O uso do solo urbano será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflitos entre indivíduos e usos. Esse pleito será, por sua vez, orientado pelo mercado, mediador fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produzindo um conjunto limitado de escolhas e condições de vida. Portanto, a localização de uma atividade só poderá ser entendida no contexto do espaço urbano como um todo, na articulação da situação relativa dos lugares. Tal articulação se expressará na desigualdade e heterogeneidade da paisagem urbana (CARLOS, 2008, p. 86-87).

Percebemos, no caso da Avenida Liberdade, que ocorreu uma apropriação diferenciada pelos cidadãos. Dessa maneira, estabelecemos neste trabalho, contemplando o período temporal aqui estabelecido (1960 a 1980), a divisão de três áreas de usos diferenciados ao longo do percurso da via, nas quais se desenvolveu uma estratificação social e que apresentavam características internas comuns, mas diferenciadas entre elas. Esse tipo de diferenciação social "é devido ao fato de que indivíduos semelhantes quanto à renda e ao padrão cultural tendem a residir juntos, resultando em áreas residenciais homogêneas e heterogêneas entre si" (CORRÊA, 2013, p.41).

A área 01 compreende o Bairro do Baralho, que se estende do Rio Sanhauá até o lote onde se instalou a indústria Cisal. Essa área apresentava, em sua maioria, residências de pessoas de baixa renda, envolvidas com atividades ligadas à pesca e aos seus derivados.

Figura 5 - Residências na Avenida Liberdade, no Bairro do Baralho. De tamanhos pequenos, estabelecidas linearmente e conjugadas, sem recuo frontal ou lateral. Segundo MARTINS JÚNIOR (2006), estima-se que o período da foto seja na década de 1950 / 1960.



Fonte: Martins Júnior, 2006.

A área 02 compreende o espaço a partir do final do Bairro do Baralho até a Praça 06 de Junho. Nela concentravam-se famílias mais abastadas financeiramente, formando um núcleo social com melhores condições financeiras e aglutinando as atividades mais importantes da cidade, como igreja, hospital e aparato burocrático. Essa área é composta pelos bairros do São Bento, Sesi, Centro e Jardim São Vicente.

Figura 6 - Fotografia de residência com data de construção da primeira metade do século XX, lde acordo com MARTINS JÚNIRO (2006). Localizada na Avenida Liberdade, no Bairro do São Bento., apresentava uma tipologia construtiva com riqueza de detalhes, além de estar inserida em um terreno maior, e solta no lote em uma de suas laterais.



Fonte: Martins Júnior, 2006.

A área 03 começa na Praça 06 de Junho e se estende até o final da Avenida, limitando-se com o município de Santa Rita. As moradias ali estabelecidas apresentavam características mais modestas e as pessoas que nelas moravam ou trabalhavam estavam ligadas às atividades de prestação de serviços. Essa área é composta pelos bairros de Brasília e Jardim São Severino.

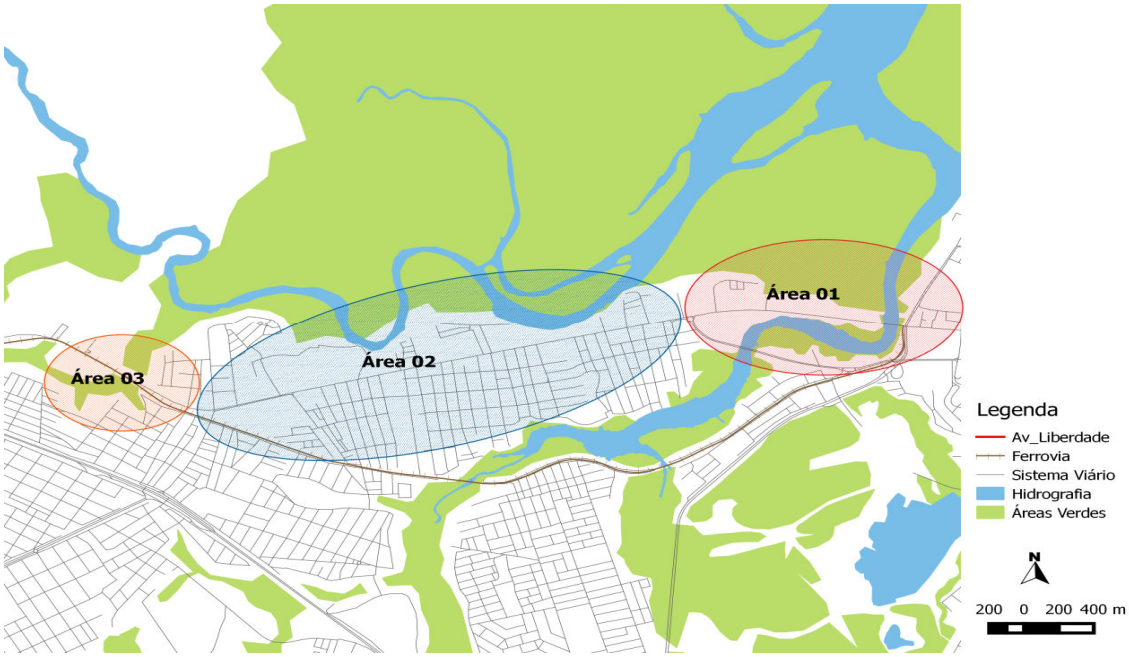
Figura 7 - Fotografia de residências na Avenida Liberdade, no Bairro do Jardim São Severino. Casas com construções simples e abaixo do nível da rua.



Fonte: Barbosa, 2001.

Para esclarecer melhor a localização dessas áreas segue mapa (mapa 03):

Mapa 2 - Avenida Liberdade e demarcação das três áreas caracterizadas pelas formas de usos.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

A diferenciação de usos fica explícita no tipo de construções, como explanado anteriormente: figura 5 correspondente à Área 01; figura 6 correspondente à Área 02; figura 7 correspondente à Área 03. Além disso, tal distinção é claramente percebida na fala dos entrevistados, que sempre se referem aos "grandes casarões em contraponto às pequenas casas conjugadas", como podemos verificar abaixo:

> Lá no Baralho[28], as casas eram tudo coladas, conjugadas sabe? As casas do meio, aquelas depois do Baralho pareciam umas granjas de tão grande que eram, cada terreiro que fazia gosto! [...] Sempre trabalhei no Baralho, sim Baralho, porque nessa época, o povo chamava só assim, porque lá era lugar de pescador, de gente humilde, sabe? E a Liberdade era de quem tinha posse, por isso só chamava de Baralho e não de Avenida Liberdade. [...] Os pobres que andavam pelo meio[29], ficavam tudo "besta" com a "belezura" das coisas que tinha ali (Informação Verbal, depoente J.N.S[30]., 2014).

> Ali na Liberdade tinha cada casarão, era negócio de rico mesmo, tinha que ter muito rendimento pra ter uma casa daquela, os que não tinham dinheiro ia se "arrumando por outras bandas". Se fosse pescador, ficava no Baralho, os mecânicos lá pra baixo[31], se não fosse nem uma coisa nem outra, "ia caçar" espaço em outro lugar. Os "mecânicos" moravam lá pra baixo[32], em casa fraca, colada, sem muita coisa (Informação Verbal, depoente S.C.P[33]., 2014).

De acordo com Corrêa (2013), para se compreender a diferenciação social se faz necessário conhecer o processo de estruturação das classes, já que ele está intimamente vinculado aos seus processos de existência e reprodução. Nesse sentido, a concentração em determinadas áreas é explicada quando se percebe que, ao se aglomerarem, as classes se "protegem" entre si daquelas que não são seus pares. No caso das classes mais ricas, criam formas de acesso diferenciadas a diversos recursos, incluindo a criação de condições mais favoráveis para a existência e reprodução. É o que ocorreu na Avenida Liberdade, aqui estabelecida como área 02, onde estavam localizados hospital, igreja, comércios, prefeitura, fórum, escolas, clubes, entre outros. Nas figuras (8,9,10) que seguem é possível ver algumas dessas instituições, contudo, com usos e condições de conservação diferentes das do período da nossa pesquisa.

[28] Refere-se ao espaço demarcado nessa pesquisa como área 01.
[29] Refere-se ao espaço demarcado nessa pesquisa como área 02.
[30] Entrevistado com 75 anos, pescador que trabalhou durante 4 décadas no Bairro doBaralho.
[31] Refere-se ao espaço demarcado nessa pesquisa como área 03.
[32] *Idem* nota anterior.
[33] Entrevistado com 80 anos, morador de Bayeux desde 1962.

Figura 8 - Hospital São Domingos, no Bairro do Sesi, área 02.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2015.

Figura 9 - Igreja de São Sebastião, no Bairro do Sesi, área 02 (fachada reformada em 2013).



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2015.

Figura 10 - Clube São Sebastião, área 02, localizado na área Central (com fachada alterada)



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2015.

As fotos acima mostram alguns aparatos existentes na Área 02, conforme denominamos, que possibilitavam melhores condições de vida para aqueles que dela estavam mais próximos. Podemos dizer que esses correspondem ao que Corrêa (2013, p. 55) denominou como "resultado do processo de complexificação social".

A transição entre os anos de 1950 e 1960 trouxe para Bayeux importantes alterações políticas e econômicas. A intervenção estatal (quer em nível municipal, estadual ou federal) foi de fundamental importância para o desenvolvimento econômico do município. E com a Avenida Liberdade não foi diferente, principalmente no que se refere às alterações nas formas de usos. Através da instalação de indústrias e, por conseguinte, de comércio, ao longo do seu percurso, uma nova caracterização passou a se estabelecer. A configuração eminentemente residencial começou a perder espaço para a função industrial e, posteriormente, comercial.

Dessa maneira, paulatinamente, essa avenida passou a ser utilizada de outras formas, o que gerou consequências para todo o município, através do aumento populacional ou de alterações territoriais. Com essas mudanças, principalmente as classes sociais mais abastadas deslocaram-se para além dos limites urbanos até então habituais. E, assim, a Avenida Liberdade deixava de ser a principal área residencial da cidade.

Nesse momento de aumento na população e de surgimento de novos contextos econômicos e políticos, Bayeux passou por intensas alterações. Foi um momento marcado pelo primeiro pleito eleitoral (1960)[34] do recém-emancipado município[35], no qual se verificou a realização de manobras que beneficiaram grupos empresariais específicos através de isenção de impostos e doação de terrenos que, aliados a outros fatores, coadunaram-se para garantir a dominação de um determinado grupo político no município[36].

O percurso histórico que levou à formação do município de Bayeux e da Avenida Liberdade foi estabelecido por uma série de transformações cuja representatividade foi além

[34] Sobre as administrações anteriores, realizadas através de interventores nomeados pelo Governador de Estado - VER FICHAS CATALOGRÁFICAS 04, 05 e 06.
[35] Nessa eleição, o candidato vitorioso foi o Sr. Geraldo José Santana, o qual já havia sido eleito vereador de Santa Rita na legislatura de 1955 (OLIVEIRA, 2001).
[36] Politicamente, a cidade foi comandada pelo mesmo grupo político a partir de sua segunda legislatura, no ano de 1964, que se estendeu até a sétima legislatura, declinando com falecimento do Sr. Lorival Caetano, seu principal líder, em 1992, aproximando de três décadas de forte influência. O Sr. Lorival Caetano iniciou sua trajetória política como vereador e vice-prefeito do município de Santa Rita, antes da emancipação política de Bayeux, a eleições de 1955 e 1959, consecutivamente. Em 1964, foi eleito prefeito do município de Bayeux. Em 1968, elegeu o seu vice no mandato anterior, o Sr. João Marsicano. Em 1973, regressa à prefeitura como 4º prefeito do município. Em 1977, foi eleita a Sra. Severina Freire Melo, esposa do Sr. Lorival Caetano. Em 1978, Lorival elegeu-se Deputado Estadual, com margem expressiva de votos dos bayeenses. Em 1983, elegeu-se com o apoio de Lorival (o até então desconhecido presidente da liga desportiva) o Sr. Pedro Juvêncio da Silva. Em 1989, volta ao cargo de prefeito, elegendo-se como vice-prefeito o Sr. Expedito Pereira que por, sua vez, ocupou por três vezes o cargo de prefeito do município de Bayeux (1997/2000 - 2001/2004 - [e a atual legislarura 2012/2016 - inserção nossa]) (OLIVEIRA, 2001).

das expressões verificadas em suas dimensões físicas. Foi e é produto da ação humana, da interação que os homens estabelecem entre si e com a natureza, de maneira que determinados grupos passaram a exercer poder sobre esse espaço, dividindo-o e subdividindo-o conforme os seus interesses, criando novas condições sociais, de crescimento territorial, populacionais, econômicas e novas centralidades.

CAPÍTULO 02

A AVENIDA LIBERDADE: ESTRADA DE LIGAÇÃO, VIA ESTRUTURANTE E AVENIDA CENTRAL DA CIDADE DE BAYEUX

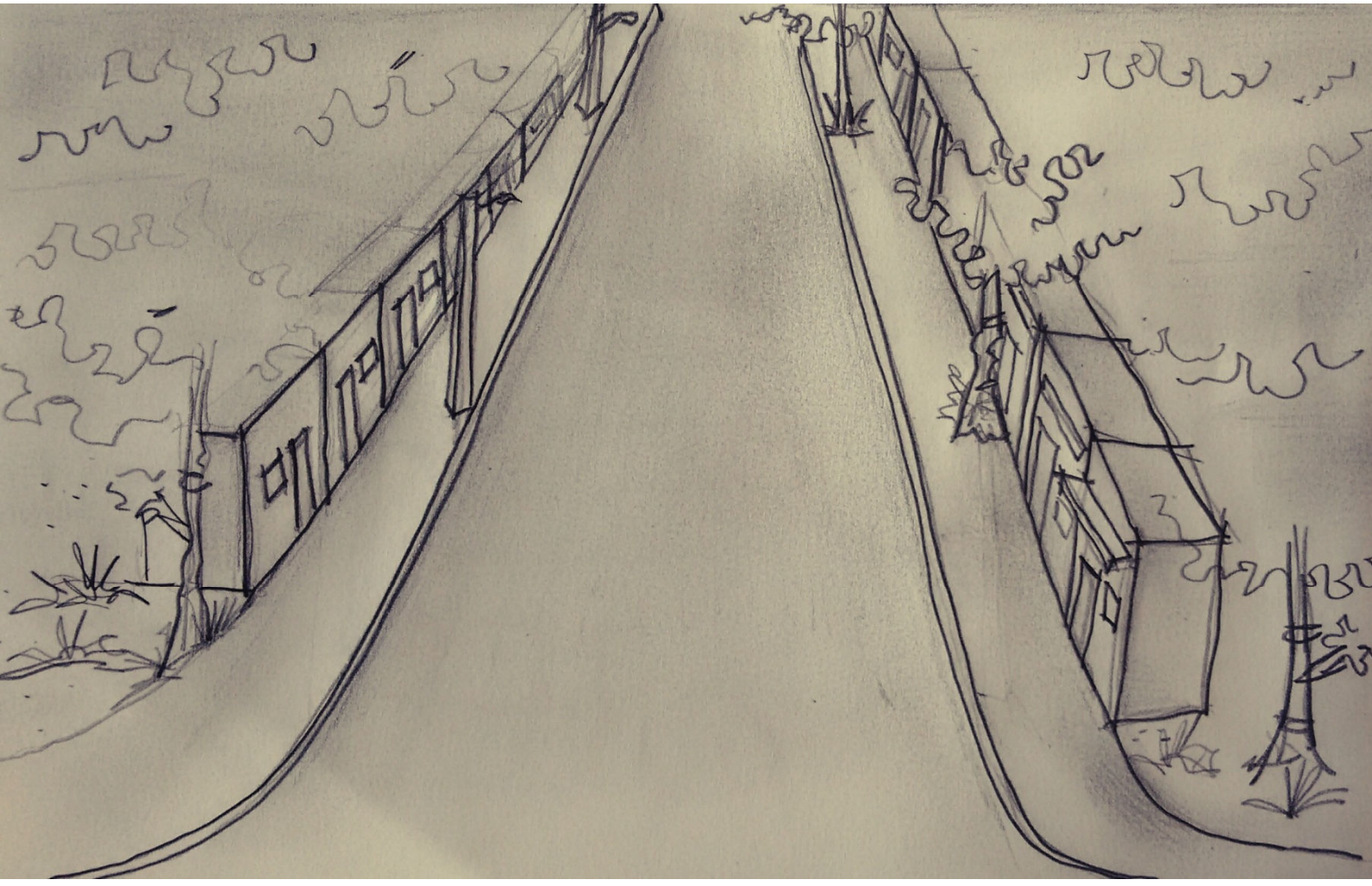


Ilustração: Julliana Queiroga de Lucena

CAPÍTULO 02 - A AVENIDA LIBERDADE: ESTRADA DE LIGAÇÃO, VIA ESTRUTURANTE E AVENIDA CENTRAL DA CIDADE DE BAYEUX

O espaço urbano[37] é produto da ação humana, da interação que os homens estabelecem entre si e com a natureza, das marcas deixadas no passado, bem como das marcas construídas e reconstruídas no presente. Corrêa (1989, p. 07) define o espaço urbano como um,

> [...] complexo conjunto de usos que são atribuídos à terra, como um espaço fragmentado, mas ao mesmo tempo articulado, pois cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, que envolvem a circulação de decisões e práticas de poder e de ideologia, que integram as diversas partes da cidade.

A organização do espaço urbano reflete o modo de vida materializado como produto humano e social em constante processo de transformação. É, antes de qualquer coisa, resultado do trabalho humano materializado nas edificações, praças, ruas etc., construído ao longo do tempo, como bem mostra Carlos (2005, p. 45):

> A cidade apresenta-se enquanto formas de ocupações. O modo de ocupação de determinado lugar da cidade se dá a partir da necessidade de realização de uma determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver. [...] ligado a momentos particulares do processo de produção das relações capitalistas. [...] Isso varia de acordo com o desenvolvimento das forças produtivas, que trazem implícitas a (re) produção do espaço.

Para a compreensão da produção do espaço urbano da Avenida Liberdade e das influências exercidas por ela para a cidade de Bayeux, elencamos uma das possibilidades de análise[38] do espaço estabelecidas por Corrêa (1989), segundo o qual é possível o entendimento através da análise da forma espacial e de suas conexões com a estrutura social, processos e funções urbanas. Dessa maneira, buscamos um embasamento teórico sobre a produção do espaço urbano de maneira a gerar subsídios para caracterizar o nosso objeto de estudo - Avenida Liberdade, a fim de compreender os agentes e condicionantes que nela intervieram.

[37] No presente estudo, consideramos a cidade como espaço urbano (CORRÊA, 1989).
[38] Para Corrêa (1989, p. 06), o espaço urbano pode ser analisado como: "1º Conjunto de pontos, linhas e áreas; 2º Pode ser abordado com base na percepção de que seus habitantes ou alguns dos seus segmentos têm dele e de suas partes; 3º Considerando-o como forma espacial em suas conexões com estrutura social, processos e funções urbanas; 4º Através de um paradigma de consenso ou de conflito".

2.1 Avenida Liberdade: os agentes de produção do espaço

Conforme exposto anteriormente, entendemos o espaço urbano como um produto social dos seus aspectos formais, bem como das relações sociais que nele se constituem. Assim, pretendemos compreender para além da retilineidade da forma física da Avenida Liberdade. Procuramos evidenciar as relações socioespaciais e os agentes produtores que, ao longo do tempo, empreenderam esforços na produção do espaço analisado.

Através da ação dos agentes, ocorreram diversas mudanças políticas, econômicas e sociais na Avenida Liberdade que a renovaram e a transformaram em um espaço dinâmico e de grande influência para a cidade. Corrêa (1989) mostra que a ação dos agentes se estabelece de maneira complexa, baseada na acumulação de capital e na necessidade de reprodução das relações de produção. Como forma de garantir os seus intentos, são estabelecidas interferências na reorganização do espaço através da "incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso, deterioração, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade" (CORRÊA, 1989, p. 11).

Por meio de diversas estratégias de intervenção que, eventualmente, geram conflitos, se consolidam os interesses de grupos específicos em detrimento de outros. Para Corrêa (1989, p. 12), apesar das "diferentes estratégias e interesses mobilizados pelos diversos agentes produtores do espaço, um denominador comum que os une é o interesse na apropriação da renda da terra, através da sua posse e do controle de seus usos".

Maia (2005, p. 03) mostra que são vários os agentes responsáveis pela construção do espaço, tais como "o Estado, os operários, os empresários, os proprietários imobiliários, os comerciantes, os técnicos, os movimentos sociais que lutam por moradia, entre outros."

Referindo-se ainda à ação dos agentes, Capel (1983) chama atenção para a imposição dos interesses dessa classe em detrimento da pouca influência exercida pela população em geral sobre a produção da cidade, como bem exposto no trecho que segue:

> [...] La producción del espacio urbano es resultado de las prácticas de unos agentes que actúan dentro del marco del sistema capitalista utilizando los mecanismos legales a su disposicíon o realizando su actuación al margen de estos mecanismos y obteniendo posteriormente la sanción legal correpondiente. [...] En una sociedad capitalista, la ciudad y el espacio en general, no pertenecen a sus habitantes y no son modelados en funcíon de sus intereses, sino de acuerdo con los intereses, a veces contradictorios, de una serie de agentes. En esencia estos agentes son: los propietarios de los medios de producción; los propietarios del suelo; los promotores

> inmobiliarios y las empresas de construcción; y por último, los organismos públicos, agentes y árbitros a la vez en el proceso de producción del espacio urbano - agentes en cuanto que realizam operaciones concretas que contribuyen a modelar la ciudad, y árbitros en cuanto que intervienen en los conflictos surgidos entre los otros agentes contribuyendo a superar sus contradicciones [...] (CAPEL, 1983, p. 85)[39].

Consideramos que os agentes sociais de produção interferiram diretamente sobre a área estudada no período proposto por esta pesquisa. A análise da produção do espaço da Avenida Liberdade e das influências geradas para o município de Bayeux será embasada de acordo com a divisão dos agentes sociais estabelecida por Corrêa (1989, p.12):

> Quem são estes agentes sociais que fazem e refazem a cidade? Que estratégias e ações concretas desempenham no processo de fazer e refazer a cidade? Estes agentes são os seguintes:
> (a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
> (b) os proprietários fundiários;
> (c) os promotores imobiliários;
> (d) o Estado; e
> (e) os grupos sociais excluídos.

Ao analisar a Avenida Liberdade em contraponto com outras áreas da cidade de Bayeux, é possível perceber nitidamente as influências estabelecidas por esses agentes ou por partes deles. A própria Avenida pode ser percebida enquanto espaço de intervenção e apropriação dos proprietários dos meios de produção. Os grandes industriais, os proprietários fundiários e os promotores fundiários exerceram suas influências em associação com o Estado, em prejuízo de outras áreas da cidade, como o Conjunto Mário Andreazza, onde a (re)produção do espaço se desenvolveu às margens do capital e cujas intervenções estatais foram apenas a reafirmação da pouca influência exercida pela população comum sobre a produção daquele espaço da cidade.

[39] [...] A produção do espaço urbano é resultado das práticas de alguns agentes que atuam no âmbito do sistema capitalista, utilizando os mecanismos legais à sua disposição ou realizando ações às margens desses mecanismos e, posteriormente, obtendo a sanção legal correspondente. [...] Em uma sociedade capitalista, a cidade e o espaço em geral, não pertencem aos seus habitantes e não são modeladas em função de seus interesses, e sim de acordo com interesses às vezes contraditórios, de acordo com os interesses de uma série de agentes. Essencialmente esses agentes são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários do solo; os promotores imobiliários; e as empresas de construção; e por último os orgãos públicos, agentes e funcionários do processo de produção do espaço urbano - agentes que realizam operações específicas que ajudam a moldar a cidade, e intervêm nos conflitos entre outros agentes ajudando a superar as contradições [...] (CAPEL, 1983, p. 85, tradução nossa)

2.1.1 Os proprietários dos meios de produção - os industriais

Os industriais e as atividades desenvolvidas por suas indústrias ocupam grandes espaços e necessitam de boas condições locacionais para o escoamento da produção, devendo concentrar-se próximos a portos, ferrovias ou locais de ampla acessibilidade, além de receberem benefícios por parte do Estado, por exemplo, através de concessão da isenção de impostos (CORRÊA, 1989). As estratégias utilizadas pelas indústrias em busca de melhores preços, localização e tamanhos de lotes que possibilitem ampliações futuras também são tratadas por Capel (1983, p. 92):

> Estrategias de las grandes empresas industriales y de serviços - sobre los factores del crecimento urbano puede deducirse el papel fundamental que desempeña la localización de los medios de producción el la organización y evolución de la red urbana. Pero la misma organización del tejido urbano se encuentra afectada por las decisiones y las estrategias de los proprietarios de los medios de producción y en general, de las grandes empresas industriales y de servicios. La industria, cuya ventajas de localización en el espacio urbano ya hemos senãlado, pose una serie de exigencias en cuanto al uso del suelo. Se trata, esencialmente, de la necesidad de amplios espacios para sus ampliaciones futuras, y de determinadas exigencias de localización, en relación con las redes de comunicaciones y con otras infraestructuras. Necesita, pues, extensas parcelas y una localización estratégica[40].

No Mapa 4, percebe-se a dimensão dos lotes que as indústrias ocupavam ao longo da avenida, a qual, como já descrito, era a principal avenida do município, rota de ligação entre várias cidades e localizada paralelamente à linha férrea que, inicialmente, era a principal rota de escoamento dos produtos acabados, bem como da chegada das matérias-primas. Segundo Corrêa (1989, p. 39), isso ocorre graças ao:

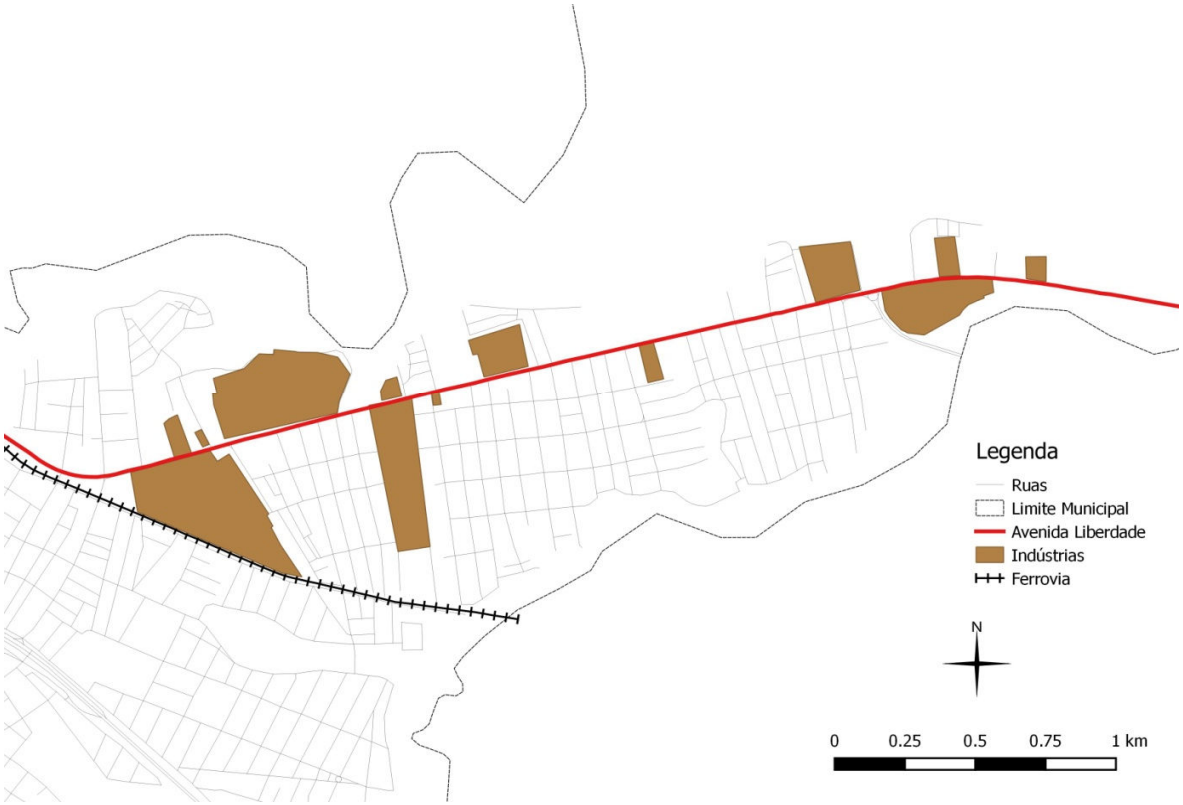
> [...] esquema centralizador da rigidez espacial exigida pela ferrovia, uma vez que seu deslocamento é sobre trilhos fixos em um determinado lugar, o mercado consumidor e às fontes de matérias-primas privilegiam as áreas ao longo desses terminais de transportes - consolidando-as como Áreas Centrais. As empresas passam a dispor de externalidades (seja pela acessibilidade ou por estarem juntas) garantindo a "Economia de Aglomeração" [...] Próximo aos terminais vão se localizando algumas

[40] Estratégias de grande industrial e de serviços - sobre os fatores do crecimento urbano, pode ser deduzido o papel fundamental da localização dos meios de produção da organização e evolução da rede urbana. Mas a organização do tecido urbano é afetado pelas decisões e estratégias dos proprietários dos meios de produção, que são geralmente, grandes empresas industriais e de serviços. A indústria, tem as vantagens da localização no espaço urbano já foi referido, por uma série de demandas sobre o uso da terra. Se trata, essencialmente da necessidade de um amplo espaço para expansões futuras, e os requisitos específicos localização em relação as redes de comunicações e outras infra-estruturas. Precisa, portanto, extensas parcelas e uma localização estratégica (CAPEL, 1983, p. 92 - tradução nossa).

> atividades, como o comércio atacadista, depósitos, escritórios e a indústria. Essa localização é essencial para a diminuição dos custos. Essas atividades criam enormes mercados de trabalho, fazendo com que essas áreas se tornassem foco do transporte inter-regional e do transporte intra-urbano.

Assim, fica claro que as indústrias não foram se estabelecendo ao acaso, mas sim levando em consideração variados benefícios que aquela localização poderia gerar para essas instalações.

Mapa 3 - Avenida Liberdade e as indústrias, e localização da via férrea.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

É comum, segundo Corrêa (1989), que ocorram desavenças entre os industriais e os proprietários fundiários, pois, através da retenção da terra, cria-se uma diminuição da oferta e o aumento de seu preço, o que gera a ampliação da renda da terra, prática que provoca conflitos entre esses dois agentes. Essa relação conflituosa favorece os proprietários dos meios de produção que, no sistema capitalista, têm poder de influência nos aspectos econômicos e políticos. Nesse ínterim, a ação do Estado se estabelece como mediadora, principalmente com a prática da desapropriação ou da instalação de facilidades de construção em outras áreas, prática que também ocorreu em relação ao nosso objeto de estudo.

2.1.2 Os proprietários fundiários

Os proprietários fundiários são os que detêm a posse da terra, seja como propriedade herdada ou adquirida. Para eles, é desejável que as suas terras adquiram a maior remuneração possível, uma vez que possuem "interesses na expansão do espaço urbano da cidade na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural. Isso significa que estão fundamentalmente interessados no valor de troca da terra e não no seu valor de uso" (CORRÊA, 1989, p. 16). Essa mudança de interesse no valor do uso também pôde ser constatada na Avenida Liberdade, conforme relato que segue:

> Na década de 1950, era tudo sítio por aqui. Era cada terreiro que fazia gosto, cada um mais bonito que o outro. O povo tinha criação de bicho, e era de bicho grande, sabe? - vaca, cavalo, porco, galinha, pato... Árvore de todo tipo, tinha fruteira - pé de manga, de jaca, acerola, maracujá, e tinha as de sombra. Aí, quando se deu por fé, o povo começou desmanchar os terreiros e foram derrubando as árvores e vendendo as vacas, e foi se limpando os pastos. Tudo foi ficando seco! (Informação verbal, depoente J.N.S, 2014).

No que se refere à área mais afastada do centro original – a periférica, no contexto de transformação da área central, passou a estar submetida ao processo de transformação do espaço rural em urbano. Segundo Barbosa (2001, p. 96), "o território de Bayeux destinado à prática agrícola sofreu uma redução de 66,7%, no intervalo de tempo compreendido entre as décadas de 1970 e 1990, declinando de 5,7 km^2 para apenas 1,9 km^2". Valorizada pelas "amenidades" naturais e construídas[41], criou-se, numa parte da área sul, um bairro seletivo destinado às pessoas de melhores condições financeiras – o Jardim Aeroporto. Assim, "como a palavra "periferia" tem sentido pejorativo, estes bairros fisicamente periféricos não são mais percebidos como estando localizados na periferia urbana, pois, afinal de contas, os bairros de status não são sociamente periféricos!" (CORRÊA, 1989, p. 18).

2.1.3 Os promotores imobiliários

Os promotores imobiliários são aqueles que promovem um determinado empreendimento, participando desde o processo de compra do terreno até a venda da mercadoria produzida para o cliente final. Nesse contexto de mudança de usos, novas práticas de compra e venda foram se estabelecendo na área da Avenida Liberdade. No trecho retratado

[41] A amenidade natural corresponde à reserva de mata atlântica; e a amenidade construída, ao Aeroporto e ao 16º Regimento de Cavalaria Motorizada do Exército Brasileiro.

a seguir do Jornal A União (Figura 11), é possível ver o anúncio de venda de terreno localizado na área industrial, sobre o qual eram elencadas diversas benfeitorias:

Figura 11 - Anuncio de venda de granja na área industrial de Bayeux.


Vende-se

Vende-se em Bayeux, Centro Industrial da Cidade, uma granja de 4 hectares, contendo benfeitorias, tais como casa residencial, estábulo, cacimba com água encanada, casa de farinha, fueiras, casas para aluguel etc. Ver e tratar na Granja Santo Antônio, Avenida Liberdade n. 3580, Bayeux — Pb.

Fonte: Jornal A União, Sábado, 15/02/64; Terça-feira, 18/02/64; Quarta-feira, 19/02/1964; Sexta-feira, 21/02/1964; Domingo, 01/03/1964;

No caso de Bayeux, não conseguimos registro sobre a presença de pessoas que atuassem especificamente como promotores imobiliários, no período da nossa pesquisa. Em geral, as negociações eram feitas pelos proprietários fundiários, que exerciam na maioria das vezes o duplo papel, de proprietários e promotores fundiários.

2.1.4 O Estado

Se atentarmos especificamente para a atuação do Estado e para a sua adequação em conformidade com a dinâmica da cidade, percebemos que suas intervenções geram profundas diferenciações e valorização entre as áreas que compõem um mesmo espaço urbano. Nas palavras de Singer (1979, p. 34),

> Sempre que o poder público dota uma zona qualquer da cidade de um serviço público; água encanada, escola pública ou linha de ônibus, por exemplo, ele desvia para esta zona, demandas de empresas e moradores que, anteriormente, devido à falta do serviço em questão, davam preferência a outras localizações. Estas novas demandas devem-se supor, estão preparadas a pagar pelo uso do solo, em termos de compra ou aluguel, um preço maior do que as demandas que se dirigiam à mesma zona quando esta ainda não dispunha do serviço. Daí a valorização do solo nesta zona, em relação às demais.

A atuação do Estado materializa-se, por exemplo, através da construção de obras e de serviços públicos. Contudo, na maioria dos casos, esses serviços não se distribuem de forma homogênea no espaço e, na maioria das vezes, privilegiam uma pequena parcela da sociedade que, por sua vez, já ocupa posições privilegiadas na distribuição de renda. Aliado à diferenciação de impostos, do preço da terra e da localização dos equipamentos de uso coletivo, o Estado também atua como ampliador da discrepância social.

> A ação do Estado não se estabelece por acaso, de modo socialmente neutro, como se Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e de seus conflitos. Sua ação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como das alianças entre eles. Tende a privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder (CORRÊA, 1989, p. 26).

Dessa forma, aumenta-se a oposição existente entre as classes sociais, uma vez que os serviços que deveriam atender de forma homogênea a todos os segmentos acabam privilegiando apenas alguns setores específicos. No caso do nosso estudo, considerando o recorte temporal aqui delimitado, percebemos a existência de um aparato social, por exemplo, no Bairro do Jardim Aeroporto, onde estavam concentradas as pessoas com melhores condições financeiras. Por outro lado, observa-se a ausência desse mesmo aparato em bairro de moradores com rendas menos elevadas, como no caso do Conjunto Mário Andreazza ou Rio do Meio. Se afunilarmos, percebemos na própria Avenida Liberdade essa diferenciação social. Conforme visto no capítulo anterior, no período em que a Avenida era uma via eminentemente residencial, a área estabelecida na pesquisa como a área 02 foi um espaço que recebeu bons investimentos e inserções de serviços coletivos, como hospital, colégios, prédios da burocracia estatal, entre outros (ver Figuras 8, 9 e 10).

2.1.5 Os sociais excluídos

Os sociais excluídos são compostos pela população menos favorecida financeiramente que, devido à ausência de rendimentos, é segregada em áreas com poucas condições de habitabilidade, formando espaços segregados e socialmente excluídos.

A não propriedade da habitação é uma das condições mais marcantes desses agentes, pois a "habitação é um bem seletivo que uma parcela enorme da população não tem acesso. Não possuem renda para pagar uma habitação decente e muito menos para comprar um imóvel", assim, para essa parcela resta a ocupação de "moradias densamente ocupadas, como

os cortiços, localizados próximos ao centro da cidade" (CORRÊA, 1989, p. 29). Nas Figuras 12 e 13, podemos perceber esse tipo de habitação, que mesmo sendo uma fotografia mais recente, são tipos que já existiam no período temporal que aqui tratamos:

Figura 12 - Cortiços localizados próximos à área central da cidade de Bayeux.



Figura 13 - Cortiços localizados próximos à área central da cidade de Bayeux.



Fonte: Barbosa, 2001.

Foi através da ocupação de áreas às margens do mangue ou de terrenos públicos que os socialmente excluídos produziram os seus espaços em Bayeux, bem como em tantas outras cidades. Ainda que desrespeitando outros agentes, foram se colocando nos espaços que lhes eram possíveis, como maneira de garantir sua sobrevivência. Embora, que de forma precária, a "produção desse espaço, é, antes de qualquer coisa, é uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência" (CORRÊA, 1989, p. 30). Nas imagens abaixo (Figuras 14 a 16), é possível notar a utilização de áreas ribeirinhas para moradia, sem qualquer auxílio de infraestrutura básica, tipo de utlização que foi bastante disseminada a parti da década de 1970.

Figura 14 - Habitações precárias às margens do Rio Paroeira.



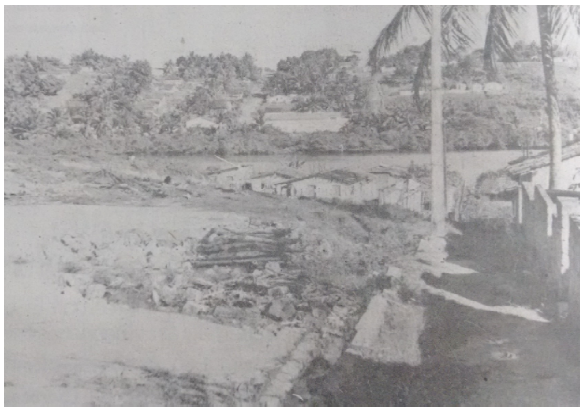
Fonte: Barbosa, 2001.

Figura 15 - Habitações precárias às margens do Rio Paroeira.



Fonte: Barbosa, 2001.

Figura 161 - Habitações precárias às margens do Rio Paroeira[42].



Fonte: Jornal A União, Domingo, p. 30/06/1985.

É um tipo de resistência sofrível, em áreas que não são favoráveis para os outros tipos de agentes. Contudo, representa a possibilidade de (sobre)vivência dia após dia. Nessa análise, foi possível perceber a diferenciação das ações implementadas por cada um dos agentes de produção do espaço, tanto na Avenida Liberdade como em outras áreas do município de Bayeux, nas quais a presença do capital associado com o Estado beneficiou algumas áreas em detrimento de outras que se desenvolveram à margem desse processo.

2.2 Avenida Liberdade: via estruturante

Após a apresentação da reconstrução histórica da formação do município de Bayeux e da Avenida Liberdade e a explanação sobre os agentes de produção do espaço, buscamos o entendimento dos processos que levaram à transformação de usos e à consolidação dessa avenida enquanto via estruturante da cidade, estabelecendo-se como principal caminho viário, área industrial e comercial, e se fortalecendo como espaço público de multifunções.

Dessa maneira, buscamos aporte em Villaça (2001) sobre o processo de estruturação do espaço intraurbano. O autor trata desse tipo de via como a "via que provoca o crescimento ou o desenvolvimento urbano nesta ou naquela direção", sendo "as vias regionais as que constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana" (VILLAÇA, 2001, p. 80).

Para o Código de Trânsito Brasileiro (1997, p. 81), a Via corresponde à "superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento,

[42] Título da matéria: "Esta é a situação da periferia de Bayeux. O povo pede providências ao prefeito, que está totalmente alheio ao caso" (Fonte: Jornal A União, Domingo, p. 30/06/1985).

ilha e canteiro central" e, ainda, compreende-se que as vias urbanas são "ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão". Dessa maneira, entendemos como via estruturante a via urbana, responsável por estruturar o percurso urbano e a paisagem do seu entorno.

A Avenida Liberdade é, neste trabalho, considerada como via estruturante, uma vez que nela se concentram as edificações mais significativas da cidade desde a época em que abrigava as moradias iniciais e possuía intenso fluxo de transeuntes, além de influenciadora na da expansão urbana do município. Outro fator determinante para receber a classificação de estruturante é que, a partir de alterações nela ocorridas, outras áreas da cidade passaram a ser utilizadas, gerando um aumento territorial para Bayeux.

Ao nos reportarmos para as mudanças ocorridas na Avenida, percebemos as significativas intervenções do Estado durante as décadas de 1960, 1970 e 1980, através de políticas de incentivo financeiro para a implantação de obras e serviços. Além disso, a articulação dos agentes sociais supramencionados seguiu uma lógica de convergências e divergências, interesses e conflitos, ultrapassando os limites de alguns grupos e estabelecendo uma nova configuração industrial e comercial na avenida.

2.2.1 Investimentos Estatais

No período analisado, especificamente na Região Nordeste, instituiu-se a política de desenvolvimento urbano-industrial, fortalecida na década de 1960[43] em decorrência da criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do surgimento da fase de desenvolvimento industrial, incentivado pelo II Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste - PND (1963-1965)[44] (SUDENE, 1966), na tentativa de diminuir os desequilíbrios entre as regiões do país.

A SUDENE, através dos seus programas, tinha como meta promover a industrialização na região em detrimento da economia local que estava baseada na agricultura e pecuária. O órgão surgiu da necessidade de uma intervenção na região e como alternativa para o desenvolvimento econômico que estava estagnado e agravado pelas secas. O trecho

[43] As décadas de 1940 e 1950 foram caracterizadas pela estagnação industrial no Nordeste e, consequentemente, na Paraíba, agravada pelo atraso tecnológico e o sucateamento do setor.
[44] Disponível em: <www.sudene.gov.br/conteudo/download/II%20Plano%20Diretor.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2015.

que segue do Jornal A União destaca as atenções voltadas para esse órgão no começo da década de 1960:

> Prioridade à SUDENE - O presidente Jânio Quadros acaba de dar testemunho mais que evidente de suas disposições para dar ao Nordeste a assistência e a importância que merece. Recomendou atendimento prioritário para o superintendente da SUDENE em tudo que ele solicitar. [...] Segundo o presidente a SUDENE se propõe a trazer melhorias dos níveis da vida coletiva no Nordeste. [...] Esse órgão terá o auspicioso ensejo de comunicar ao governo seus planos para resolver os problemas que mais urgentemente deverão ser atacados, como meio de promover a reintegração do Nordeste no quadro especial das soluções para a crise (Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 02/03/1961, p. 03).

Para promover a industrialização, foram oferecidos incentivos fiscais, que tinham como finalidade eliminar as disparidades entre as regiões e setores do país na intenção de garantir uma produção e uma distribuição de riquezas em todas as regiões.

Entretanto, o sistema de incentivos fiscais acabou virando mecanismo de concentração e centralização do capital, criando grupos com alto acúmulo de renda e detentores de poder de decisão no país, gerando consequências não apenas para o setor econômico, mas também para o político e o social (OLIVEIRA, 1981). A área de atuação estabelecida é mostrada no seguinte trecho do Capítulo VI, Art. 39, do PND:

> Para os fins desta Lei, consideramos como Nordeste a região compreendida pelos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, zona do Estado de Minas Gerais situada no denominado "polígono das secas" e pelo Território de Fernando de Noronha (SUDENE, 1966, p. 75).

Dentre as diretrizes traçadas por esse plano, ressaltamos os seguintes itens: "Absorção dos grandes excedentes de mão de obra pela criação de formas permanentes de emprego em indústrias e serviços, capazes de tornar mais variada a estrutura econômica, elevar a produtividade média e criar classe empresarial apta para liderar o desenvolvimento" (SUDENE, 1966, p. 17). Na Paraíba, especificamente, foi fortalecida a sua atuação através de itens como o Anexo II - Eletrificação - sobre as "Despesas de qualquer natureza para estudos projetos e obras de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica nos sistemas: [...] Sistema de Sisal, com um investimento de Cr$ 650 milhões, entre os anos de 1963/1965" (SUDENE, 1966, p. 87).

Nos itens expostos acima, contemplamos prioritariamente os que trataram das indústrias que trabalhavam com a fibra de sisal natural e que receberam variados benefícios

por parte do programa, pois, entre outros motivos, eram geradoras de emprego. Dentre essas indústrias, se enquadravam as que se instalaram no município de Bayeux.

O II PND (1963-1965) tratou também, em seu Anexo I, Artigo I - Setor Rodoviário, da "Implantação básica, melhoramentos, pavimentação de artes especiais nas seguintes rodovias integrantes da rede prioritária do Nordeste." [...] "Discriminação: E) Paraíba: BR - Inclusive ponte sobre o rio Sanhaúa e contorno da cidade de João Pessoa" (SUDENE, 1966 p. 84).

Para fomentar o desenvolvimento da região, os incentivos do governo foram incisivos na área industrial, por meio de ações como as descritas no Capítulo III - Dos Incentivos Fiscais, do II PND (1963-1965), que trata de questões como:

> Art.13 - Os empreendimentos industriais e agrícolas que se instalarem na área de atuação da SUDENE, até o exercício de 1968, ficarão isentos de impostos e adicionais não restituíveis, pelo prazo de 10 anos, a contar da entrada em operação de cada empreendimento. Parágrafo único: O prazo de que trata este artigo poderá ser ampliado até 15 anos, de acordo com a localização e rentabilidade do empreendimento (SUDENE, 1966, p. 70).

Em se tratando da produção da fibra natural do sisal, o Estado da Paraíba, no início do século XX, foi considerado o maior produtor nacional[45]. Recebeu, por isso, diversos incentivos da SUDENE para o aumento de sua produção, como a criação do Instituto do Agave, conforme se verifica no trecho que segue:

> SUDENE aprovou Instituto do Agave para a Paraíba - Em decorrência dos altos índices produtivos, o Conselho Deliberativo, autorizou a criação da Estação Experimental do Agave. [...] A Estação visa dar capacidade competitiva à economia brasileira, por meio de pesquisas sistemáticas, no campo da experimentação econômica, com vistas à obtenção de variedades mais produtivas, métodos de plantio e adubação adequados às condições da cultura sisaleira da Paraíba. Além disto, será sua função obter, através de experiências tecnológicas, conhecimentos sobre a economicidade dos processos de industrialização do sisal, bem como de novos empregos desta matéria prima (Fonte: Jornal A União, Sexta - Feira, 06/10/1961, p.04).

Os principais municípios produtores do sisal no Estado estavam no Sertão, na Borborema e no Agreste. De acordo com Cunha (2010, p.30), por serem regiões que apresentam solos pobres e condições desfavoráveis para o cultivo de outras culturas, "o sisal se desenvolveu como uma das principais fontes geradoras de emprego e renda, uma vez que se adapta a regiões com pouca incidência de chuvas".

[45] O Estado era nesse período o maior produtor, contudo, ainda possuía poucas fábricas de beneficiamento dessas fibras. Sobre a industrialização do Agave na Paraíba - VER FICHA CATALOGRÁFICA 07.

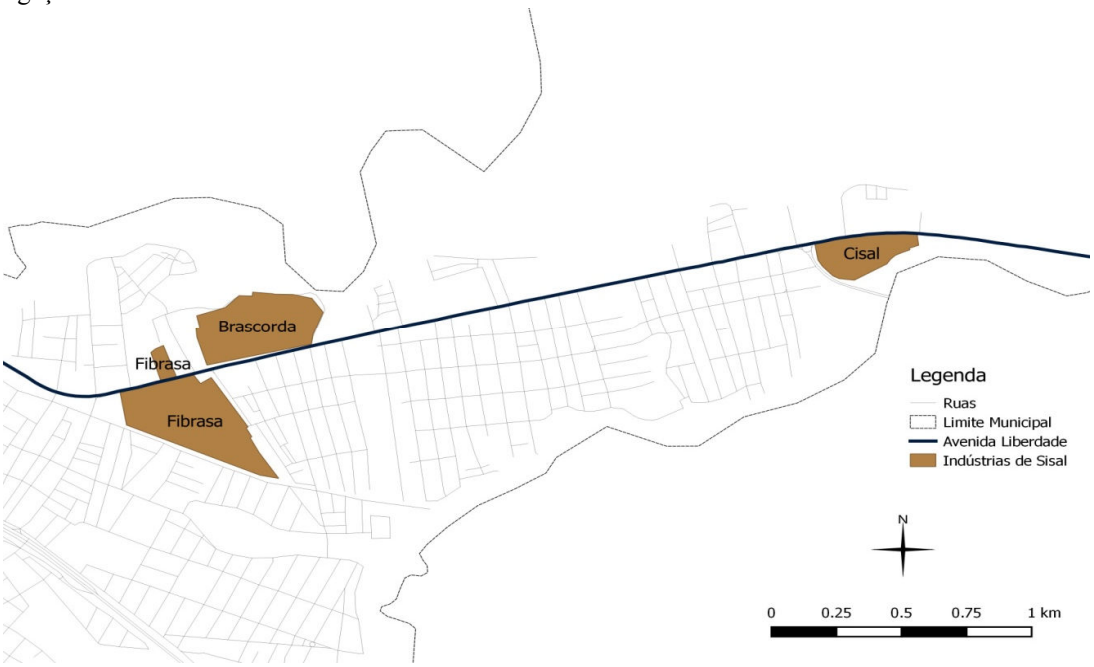
Em Bayeux, a instalação das indústrias de beneficiamento do sisal em sua principal avenida marcou de maneira intensa o espaço, transformando-o. O uso residencial até então predominante cedeu espaço para as indústrias e o comércio. Sobre a disposição das indústrias nas cidades, Carlos (2008, p.92-93) explica que:

> A localização dos estabelecimentos industriais variará de acordo com o tipo de produto fabricado e o tipo de indústrias. […] O estabelecimento (nacional) de pequeno porte e médio porte vincula-se, fundamentalmente, à minimização dos custos de produção e maximinização dos lucros. […] esse objetivo pode ser atingido de vários modos: um deles refere-se aos custos de transporte, o que implica a acessibilidade de matéria-prima, e do produto final, além da proximidade dos eixos de comunicação de grande eficiencia. […] o preço da mão-de-obra, o preço (menor), disponibilidades de terrenos (para instalação e futuras expansões).

As primeiras indústrias a se instalarem foram a CISAL[46], SIBRASIL[47] (posteriormente BRASCORDA) e FIBRASA[48], que se aproveitaram dos incentivos designados pelo próprio governo municipal, além da disponibilidade de grandes lotes constituídos por remembramento de lotes particulares, bem como por terras pertencentes ao município. Ademais, como ponto de atração, contou com a proximidade da via férrea e do porto de Cabedelo[49], ou seja, a localização geográfica da cidade (intermediária entre a capital e o interior) facilitava a chegada da matéria-prima e da mão de obra, bem como o escoamento da produção, atraindo outras indústrias[50].

[46] Sobre instalação da CISAL - VER FICHA CATALOGRÁFICA 08
[47] Sobre a SIBRASIL - VER FICHA CATALOGRÁFICA 09
[48] "A Fiação Brasileira de Sisal (FIBRASA) e Fibras Duras do Nordeste S/A (FIDUSA S/A), organizações dirigidas pelo grupo Seager, tiveram alargado seu âmbito de ação ultimamente através da orientação técnica e financiamento da Supereintedência do Nordeste (SUDENE). Hoje representando o que de mais existe no Brasil com relção ao beneficiamento e manufatura de fibras têxteis" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 05/11/63) - VER FICHA CATALOGRÁFICA 10.
[49] O Porto de Cabedelo está situado à margem direita do estuário do Rio Paraíba, situado na cidade de Cabedelo. Teve seus primeiros planejamentos durante o ano de 1893. Em 1902, é iniciada a dragagem. As obras se estenderam e só foi efetivamente inaugurada em 1935. Apresentava influência sobre os Estados de Pernambuco e Rio Grande do Norte. Fonte: <www.portodecabedelo.com.br/historia>. Acesso em: 03 mar. 2015.
[50] Sobre outras indústrias instaladas em Bayeux nesse período - VER FICHA CATALOGRÁFICA 11 e 12.

Mapa 4 - Demarcação das indústrias distribuídas ao longo da Avenida e da via férrea que fazia ligação com o Porto de Cabedelo.



Fonte: PMBY, editado por: Alexandre Castro, 2015.

Segundo Lavieri e Lavieri (1999, p. 40), a partir da década de 1960 iniciaram-se "aberturas de ligações com o Porto de Cabedelo para o escoamento de cargas que, até então, era feito basicamente através da ferrovia".

Com a instalação dessas indústrias e com o posterior desenvolvimento do comércio nesse corredor de passagem, essa via passou a apresentar um fluxo mais intenso. Em Villaça (2001, p. 85), é possivel verificar como as vias se transformam em atração para a instalação de atividades urbanas:

> A via com maior volume de tráfego e melhores características técnicas apresentará probabilidades maiores de receber transportes intra- urbano e, quando isso ocorrer, terá menor tempo e custo de deslocamentos. Será, por isso, o primeiro a ser ocupado por atividades urbanas. As características técnicas de um sistema de transporte - via, estruturas complementares e os serviços - em geral, são melhores nas vias de maior volume de tráfego regional.

Nesse contexto, o recém-emancipado município de Bayeux fortificou-se como fonte atrativa de levas migratórias, atraídas pela expectativa de oportunidades de trabalho e melhores condições de vida[51]. Essa população era proveniente das mais variadas regiões do

[51] A proximidade com a capital, aliado aos relativos baixos custos de moradia também auxiliou em um procura por pessoas que trabalhavam em João Pessoa e moravam em Bayeux, que tinha como rotina um "movimento

Estado, ocasionando um inchaço populacional que, ao longo dos anos, gerou uma elevada densidade demográfica[52] na cidade. O Quadro 4 demonstra o proeminente crescimento populacional no período em que a produção industrial estava em pleno funcionamento:

Quadro 4 - Censos Demográficos 1960, 1970, 1980

Censo (IBGE)	População	Densidade Demográfica
1960	17.000 hab.	513,25 hab./km^2
1970	35.500 hab.	1.109 hab/ km^2
1980	59.000 hab.	1.843 hab./km^2

Fonte: IBGE, 1960,1970,1980.

Conforme a atividade industrial foi se solidificando e adquirindo importância no núcleo antigo da cidade, a densidade demográfica alcançou números expressivos[53], pois a procura por postos de trabalho nessas indústrias transformou Bayeux em uma área bastante atrativa. O Relatório de Estudos Preliminares no DER de 1974 traz descrição sobre o estágio da população de Bayeux e das cidades vizinhas e suas perspectivas de crescimento:

> 4.0 - População - A população do aglomerado de João Pessoa, incluindo Bayeux, Santa Rita e Cabedelo, atingiu 334.416 pessoas em 1970, segundo o Censo, e foi estimado em 420.000, 550.000, e 680.000 habitantes para os anos de 1975, 1980 e 1985. Observando-se os dados do quadro 2.1, pode verificar a importância da população do aglomerado e sua evolução no período de análise. A sua percentagem sobre o Estado era de 8,4 %, 10,7 %, e 13,7% e 20% para 1975, 1980 e 1985 respectivamente. Essa alta participação decorre do elevado crescimento de João Pessoa. Os núcleos urbanos mais ligados à Capital, sobretudo Bayeux, por se encontrarem a curta distância da Capital, tendem a se expandir, pois passam a absorver a população imigrante que não mais consegue instalar-se no núcleo central. O quadro 2.2 apresenta as taxas de crescimento médio anual para as

pendular", de ida e volta. Posteriormente o declínio da produção industrial e a dimunição dos postos de trabalho na cidade, esse movimento se fortaleceu e a cidade passou a apresentar forte característica de "cidade dormitório"

[52] A dimensão territorial pequena, aliada aos fatos citados, fez a elevada Densidade Demográfica da cidade perdurar. No Censo de 2010, segundo o IBGE, a maior Densidade Demográfica do Estado da Paraíba foi do município de João Pessoa, capital do Estado, que conta com uma extensão territorial de 211,5 km^2, apresentando, naquele momento, uma população total de 723.515, gerando uma Densidade Demográfica de 3.421hab./km^2. Segundo o mesmo levantamento, Bayeux ocupava a segunda posição, com uma Densidade Demográfica de 3.118 hab./km^2. Fonte: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php? uf=25&dados=0>. Acesso em: 05 nov. 2015.

[53] Em Bayeux, segundo o IBGE, a população em 1960 era de 17 mil habitantes, em 1970, de 35.500 habitantes e, em 1980, esse população era de aproximadamente 60 mil habitantes.

populações dos municípios aglomerados e do Estado no período 1960/1970 (Estudo Preliminar - D.E.R, janeiro de 1974, p.07).

Quadro 5 - Evolução da população do aglomerado urbano de João Pessoa e do Estado da Paraíba.

Localização	1950 (1)	1960 (1)	1970 (1)	1975 (2)	1980 (2)	1985(2)
João Pessoa	95.953	142.916	228.418	289.301	366.744	465.273
Bayeux	***8.896***	***17.338***	***36.006***	***51.970***	***75.073***	**108.518**
Cabedelo	7.404	12.657	16.054	18.155	20.592	23.435
Santa Rita	31.771	43.729	53.938	60.452	68.147	77.253
Total	144.024	216.640	334.416	419.878	530.556	674.479
Estado	1.713,259	2.018,023	2.445,419	2.710,707	3.019,342	3.379,571

Fontes: Censo Demográfico do Estado da Paraíba - 1940 e 1950. (2) 1960 e 1970 (Estimativa), apud Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R, 1974, p.12.

Quadro 6 - Taxas de crescimento médio anual do aglomerado urbano e do Estado - 1960/1970

Município	Taxa de Crescimento (%)
João Pessoa	4,80
Bayeux	*7,58*
Cabedelo	2,41
Santa Rita	2,12
Aglomerado	4,44
Estado	1,94

Fonte: Dados brutos da Sinopse Preliminar do Censo Demográfico do Esatdo da Paraíba - 1960/1670, apud Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R, 1974, p.13.

Em meio a tudo isso, como visto no Capítulo 01, a década de 1960 é marcada pela emancipação política do município, pelo aumento populacional e pela consolidação da Avenida Liberdade como eixo de concentração industrial e comercial. A partir de então, outros elementos começaram a compor a sua paisagem. Edificações foram destinadas ao poder público, ao comércio e às indústrias para atender às necessidades da população, gerando, na Avenida, multifuncionalidade, o que se seguiu até a década de 1970.

Contudo, segundo Moreira e Targino (1996), a década seguinte marca o início das preocupações com as questões ambientais e a difusão dos materiais sintéticos em substituição do sisal natural, aliado ao aumento da produção do sisal africano. Esses fatores foram determinantes para que, gradativamente, as indústrias que trabalhavam com a fibra natural fossem perdendo espaço.

> Por se tratar de uma cultura de longo ciclo, o retorno econômico da produção sisaleira só é possível de ser obtido depois de vários anos. Por outro lado, como a cultura do sisal só permite associação com produtos alimentares durante os primeiros anos de cultivo, ela é tida como "cultura de rico". [...] O declínio da economia sisaleira [...] deveu-se à concorrência no mercado internacional, com o sisal africano e com a fibra sintética. Entre 1970 e 1980, a produção sofreu uma redução de mais de 50%. Esse declínio foi comum a todas as áreas de tradição sisaleira do Estado. Entre 1980 e 1993, a situação de decadência da atividade só se acentuou. A produção de sisal caiu a patamares nunca antes alcançados, as fibras tornaram-se muito curtas, o que determinou uma desvalorização do produto no mercado, criando uma situação insustentável para a atividade (MOREIRA; TARGINO, 1996, p. 225-226).

Fortificou-se, então, a crise na economia sisaleira, o que ocasionou uma elevada queda de preços do produto, gerando quase o colapso total nos anos de 1980, o que repercutiu sobremaneira na redução tanto da produção quanto da extensão da área plantada[54].

> A Paraíba já foi o maior produtor brasileiro de sisal até os anos 1970, perdendo, na década de 1990, para o estado da Bahia e ocupando, a partir de então, a segunda colocação. Em consequência, o número de indústrias no Estado caiu de 10 para 4, hoje todas localizadas em João Pessoa e proximidades. Mesmo assim, a maior parte do sisal beneficiado nestas indústrias é oriunda da Bahia. Os principais problemas por que passa (ou) o setor sisaleiro da Paraíba referem-se aos custos de processamento bastante elevados, comparativamente aos preços do produto final no mercado e, em consequência, a baixa remuneração do produtor. A falta de organização entre os produtores também é um problema sério no setor sisaleiro paraibano. Nesse Estado, segundo informações de técnicos da Embrapa, existem poucas associações, poucas cooperativas, e baixo nível de participação (ALVES; SANTIAGO; LIMA, 2005, p. 34).

Envolvidas nessas adversidades, as indústrias sisaleiras da Avenida Liberdade passaram por um período conturbado, que culminou com demissões e diminuição da produção, instaurando uma profunda crise para esse segmento e, em consequência, para todo o município, já que essas indústrias eram fontes de emprego para considerável parte da sua população.

Durante a crise do sisal, as atividades ligadas à agricultura na Paraíba estavam mudando. Nos anos de transição entre as décadas de 1970 e 1980, vivenciou-se a crise internacional do petróleo e uma superprodução da indústria canavieira que, atreladas aos interesses de montadoras de veículos, foram determinantes para a criação intervencionista, por parte do Estado, de um novo programa, o PROÁLCOOL. Esse programa incentivou a produção do álcool combustível pelo setor sucroalcooleiro, no qual a Paraíba teve

[54] Sobre a situação da produção e venda do Sisal e as tentativas de recuperação dessa cultura na Paraíba, ver algumas notícias vinculadas no Jornal A União, transcritas para as FICHAS CATALOGRÁFICAS 13 a 46.

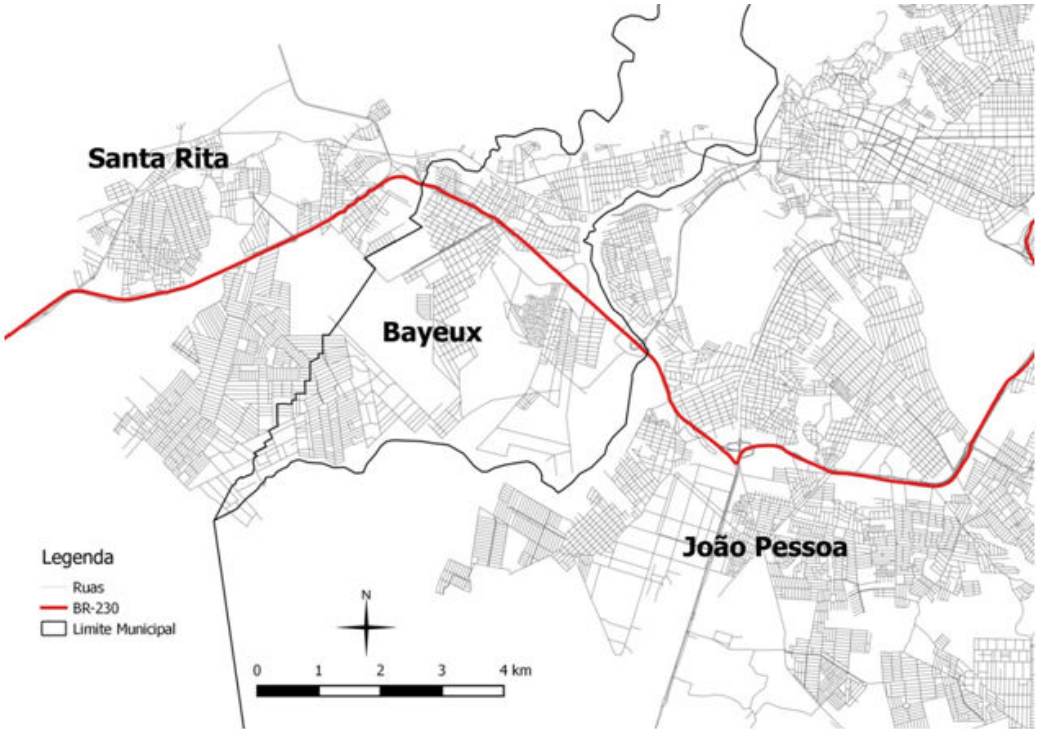
considerável participação. Dessa maneira, esse outro setor foi se configurando como nova fonte atrativa, principalmente para mão de obra de cultivo da cana-de-açúcar, inclusive dos trabalhadores e das terras que outrora eram destinadas ao sisal (ALVES, 2002).

2.2.2 Nova Configuração

A reconfiguração da avenida se deu através das novas funções e características que nela foram implementadas em detrimento de outras que foram minimizadas, como a função residencial. Como exposto, as décadas de 1960, 1970 e 1980 foram de intensas mudanças que, acompanhadas de outros desafios, fortaleceram a Avenida Liberdade como o principal polo de atração do desenvolvimento urbano do município de Bayeux. As benesses e possibilidades expostas naquela área exprimiam o desejo de melhoria de vida e, ao mesmo tempo, disfarçavam a prática excludente de grande parte da população[55].

Dessa maneira, a expansão territorial da cidade começou gradativamente a alçar novos rumos e a passar, ao longo das duas décadas seguintes, por reformulações, aproximando-se do novo eixo de circulação - a BR 230, conforme é possível ver no Mapa 6.

Mapa 6 - Localização da BR 230, cortando o município de Bayeux e estabelecendo ligação entre João Pessoa e Santa Rita.



Fonte: PMBY, editado por: Alexandre Castro, 2015.

[55] Segundo Barbosa (2001), o intenso crescimento populacional desencadeou a proliferação de moradias irregulares, em terrenos não indicados para esse uso, como as áreas de manguezais. Assim, constituiu-se uma área problemática, com poucos recursos de infraestrutura básica para a população, atingindo grande parte da cidade e a própria Avenida Liberdade, visto que grande parte dessas habitações localizava-se em paralelo à avenida.

Considerando o efeito das vias regionais sobre as direções preferenciais da expansão urbana, Villaça (2001, p. 88) diz que "a expansão urbana se manteve preferencialmente ao longo da via que ligava a cidade à região com as quais mantivesse fluxos mais intensos de tráfego. Mudando a direção dessa região, muda-se também, o sentido da expansão urbana".

Em Bayeux, as famílias de poder aquisitivo mais elevado migraram para a nova área de expansão da cidade. A região sul transforma-se em atrativa área residencial. No livro "A (re)produção do espaço urbano" de Ana Fani Carlos (2008) trata do deslocamento das classes sociais para áreas mais afastadas do núcleo central, assim como ocorreu em Bayeux:

> As classes de maior renda habitam as melhores áreas, as mais centrais, ou as abandonam (no caso das cidades onde afloram seus aspectos negativos, como poluição, barulho, congestionamentos) em busca de lugares mais distantes do centro, em busca de um novo modo de vida em terrenos mais amplos, arborizados, silenciosos, e com maiores possibilidades de lazer. À parcela de menor poder aquisitivo da sociedade resta as áreas centrais, deterioradas e abandonadas pela população de alto poder aquisitivo, ou ainda a periferia, logicamente não arborizada, mas aquela onde os terrenos são mais baratos, devido à ausência de infraestrutura, à distância de "zonas privilegiadas" da cidade, onde há possibilidade de autoconstrução, a casa construída em mutirão. Para aqueles que não têm sequer essa possibilidade, o que sobra é a favela, cujos terrenos, em sua maioria, são lugares onde os direitos de propriedade não vigoram (CARLOS, 2008, p.89).

Os novos tempos deixaram para trás a cidade da caminhada curta, das pequenas distâncias, da vizinhança próxima. O alargamento do espaço urbano teve como consequência o aumento das distâncias, tornando mais difíceis os deslocamentos de um ponto a outro da cidade e mesmo dentro da própria Avenida Liberdade[56]. A nova estruturação em relação à passagem entre a capital e o interior e a relocação do fluxo de passagem de veículos foi tratada por Lavieri e Lavieri (1999, p. 40):

> A partir de 1963, começaram a ser operadas intervenções públicas de órgãos federais em João Pessoa, marcando um momento importante de reestruturação urbana da cidade. Fruto de uma política mais ampla de "Integração Nacional", em particular a conformação de um sistema rodoviário que facilitasse a articulação de todas as localidades do país a um mercado nacional, foi implantado o anel viário da cidade. Com ele, o tráfego interestadual foi redirecionado, de modo a se desviar das inconveniências do trânsito da malha urbana interna da capital e dos municípios de Bayeux e Santa Rita - municípios estes que perderam seu papel de escalas obrigatórias para o interior e para Natal. Por outro lado, foram abertas ligações com o Porto de Cabedelo para o escoamento de cargas que, até então, era feito basicamente através da ferrovia.

[56]De acordo com Corrêa (1989, p. 46) "a descentralização está associada ao crescimento da cidade em termos demográficos e espaciais. O que aumenta as distâncias entre a Área Central e as novas áreas residênciais."

O tempo passou e deixou suas marcas: uma sociedade com velhas e novas práticas, na qual categorias de usos foram se (re)estabelecendo. O processo de expansão urbana de Bayeux e da Avenida Liberdade foi pautado em bases socioeconômicas, destacando-se, em um momento inicial, pelas políticas de investimentos no desenvolvimento industrial por parte dos governos.

A repercussão mais emblemática desse novo contexto urbano foi o alargamento territorial da cidade de maneira desordenada, sem a infraestrutura básica necessária. Essa realidade tornou-se ainda mais grave em função das particularidades de seu terreno e da grande área de mangue que compõe o município. Esses fatores geraram várias áreas de habitação em condições precárias e, portanto, carentes. Em concomitância com a expansão periférica, a região central se consolidou como uma área bastante valorizada, tornando-se de grande interesse dos agentes imobiliários para as atividades comerciais.

Estruturou-se, assim, a clássica dicotomia entre ricos e pobres, na qual a atuação dos agentes privados, buscando exaustivamente o lucro, foi legitimada pelo Estado através de investimentos e da legislação urbanística, que foram ao encontro dos interesses do mercado. A implantação de conjuntos residenciais com poucos aparatos, a exemplo do Bairro do Rio do Meio, em 1979, ou do Conjunto do Mário Andreazza, na década de 1980, tentou retirar parte da população que vivia às margens da Avenida Liberdade, deslocando-a para outro extremo da cidade, e ratificando, assim, a atuação estatal como produtora de segregação.

O município de Bayeux não difere muito de tantos outros espalhados ao longo do país. Há, no entanto, algumas peculiaridades relativas à estrutura urbana que merecem ser ressaltadas se comparadas a outros, principalmente no que se refere à "monocentralidade" voltada para a extensão da Avenida Liberdade, sendo ela o principal elemento estruturador da ocupação urbana, concentrando a grande maioria dos empregos, do comércio, dos serviços de saúde, entre outros, sobretudo durante o período temporal compreendido por esta pesquisa.

2.3 Avenida Liberdade: as influências para a estruturação do espaço urbano de Bayeux

A Avenida Liberdade articula fatores e elementos de várias ordens e importância para o município de Bayeux. Suas características históricas, sociais e econômicas consolidaram sua influência por todo o município. Trata-se do maior eixo de articulação e ligação urbana entre várias áreas da cidade, via de passagem e elo de distribuição de fluxo entre alguns bairros e as cidades vizinhas. Sua importância se dá ainda como espaço público

de multifunções, aglutinadora dos principais comércios e serviços de maneira bastante intensa.

Dessa forma, buscamos o entendimento das transformações da Avenida que culminaram com o estabelecimento de uma nova forma urbana de Bayeux, no intuito de compreender como se estabeleceram o jogo de interesses e a lógica produtiva que a transformou ao longo do tempo.

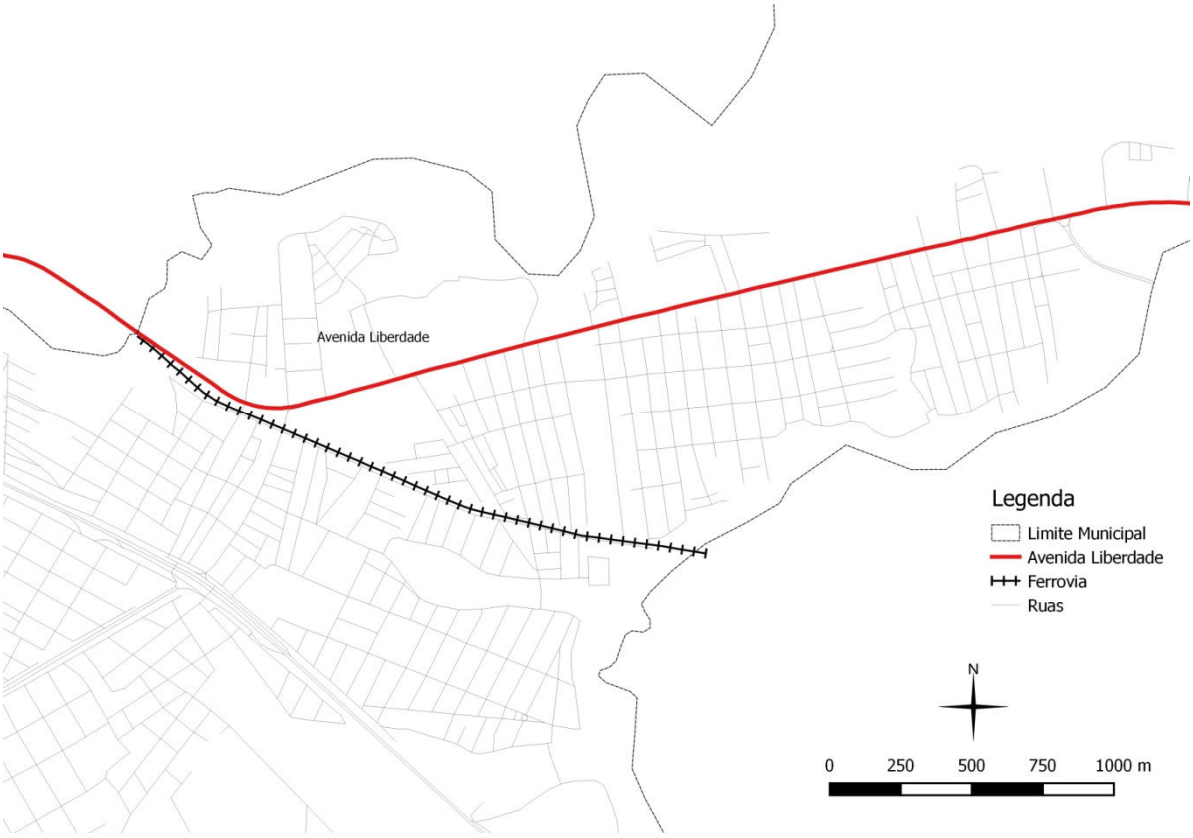
De início, sabemos que, dentre os principais fatores que contribuíram para o crescimento do município de Bayeux, estão: I) a industrialização - que fez crescer a urbanização em determinados eixos da cidade; II) o uso do solo - quanto à importância das localizações e a produção de acessibilidade como determinantes para o crescimento e ocupação; e III) políticas públicas - referentes às diretrizes de uso do solo, quer sejam com fins industriais, comerciais ou de moradia. A nossa intenção neste trabalho é demonstrar as influências que a Avenida Liberdade gerou para cada um desses itens.

Pois essa Avenida, sempre teve um papel preponderante na cidade e, no que concerne à sua expansão, desenvolveu influência determinante. Foi se estruturando como uma estrada de ligação e, em consequência, caracterizou-se como um atrativo para o povoamento, o que a fez se fortalecer, de início, como eminentemente residencial, concentrando famílias com melhores rendimentos financeiros.

Outro fator que marcou sua configuração foi a instalação da ferrovia[57], conforme já explicado no capítulo 01, assim, no entorno da estação e ao longo do percurso dos trilhos que passavam dentro do município, começou a se desenvolver um núcleo residencial de pessoas de menores rendimentos financeiros, cujas casas, em sua maioria, eram feitas de taipa.

[57] A ferrovia Conde D´Eu foi construída pela companhia inglesa Railway Company Limited. A construção se deu em duas etapas: na primeira, em 1883, inaugurou-se o tráfego da capital a Mulungú; na segunda, em 1884, liberaram-se os ramais de Pilar e de Guarabira. Em 1889, houve o prolongamento dessa via, estendendo-se até Cabedelo (MAIA, 2005).

Mapa 7 - Localização da ferrovia em relação à Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por: Alexandre Castro, 2015.

Gradativamente, a Avenida foi perdendo a característica de moradia, que lhe foi tão proeminente outrora. Na transição das décadas de 1950 e 1960, iniciou-se a instalação das indústrias de beneficiamento da fibra natural do sisal, de maneira que, na década de 1980, a maioria dos imóveis presentes na via apresentavam algum fim comercial ou industrial, o que a fez passar por uma redefinição de uso.

Ao longo do seu percurso, se instalaram as principais indústrias, comércios e edifícios do poder público da cidade. Nessa área, se concentrou a maior parte dos postos de trabalho do município, ratificando a sua relevância em variados aspectos, dentre os quais podemos destacar o econômico.

A configuração da Avenida Liberdade no espaço urbano, enquanto via principal e eixo de ligação entre capital e interior, fizeram-na um importante elemento do espaço intraurbano de Bayeux. Seu traçado quase linear e a boa acessibilidade, aliado ao binômio ferrovia e grandes lotes, condicionaram a atração dos interesses de diversos agentes, principalmente da iniciativa privada, que incitaram novos usos, quer fossem industriais, comerciais ou de prestação de serviços. Essa atração causou uma série de alterações em seus aspectos

morfológicos, dentre os quais o forte impacto nas formas de utilização e ocupação do solo, na conformação da paisagem, bem como na vida cotidiana da população que foi inserida em uma nova configuração. Desse modo, a Avenida se fortaleceu enquanto elemento-chave para a reordenação da estrutura urbana da cidade.

Verificar como se transformaram os usos nessa região nos traz um suporte para a compreensão das alterações geradas para todo o município. Capel (2002) explica que os usos se modificam de acordo com as alterações no crescimento físico, na economia, na política, nas funções e no cotidiano da cidade. Dessa maneira foi acontecendo em Bayeux. Ao falarmos em uso do solo, estamos relacionando-o às atividades que ocorrem em um determinado espaço da cidade, como bem assinala Capel (2002), para quem o uso do solo é o resultado que corresponde às atividades que sobre ele se concretizam. O autor ainda especifica as formas de uso, como comercial, residencial, industrial, terciário e de lazer. Podemos perceber que as mudanças de uso do solo ao longo da Avenida se deram de maneira muito intensa após a ocupação industrial, que foi seguida pela comercial.

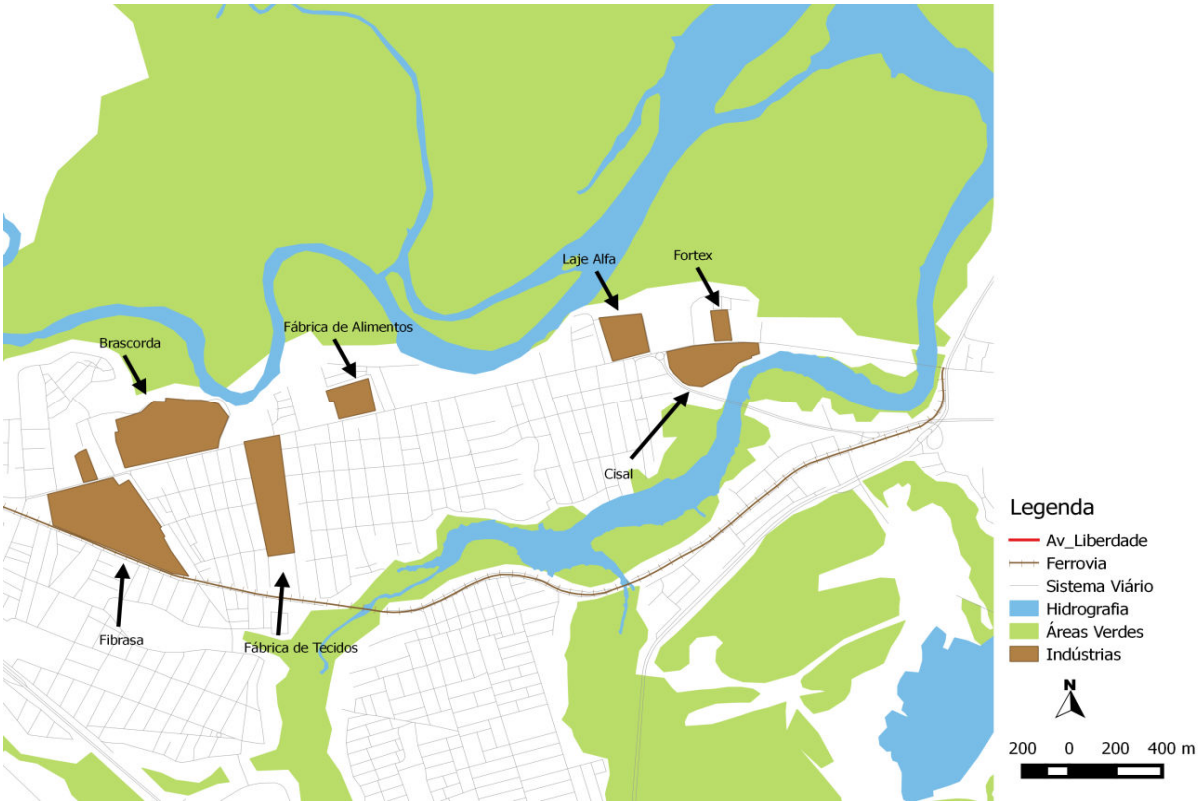
Lamas (2004) demonstra que as contínuas alterações de usos são ocasionadas em conformidade com as expectativas econômicas, sociais, políticas e culturais que caracterizam cada momento da história do lugar. Logo, ao buscarmos compreender as mudanças de usos ao longo da Avenida, nos são reveladas as necessidades, as atividades e as características desenvolvidas por sua população em variados momentos.

A instalação das indústrias do beneficiamento da fibra natural do sisal foi um ponto de partida para as mudanças de uso na Avenida Liberdade, ocupando grandes lotes nas duas margens ao longo do seu percurso. Sobre esse tipo de concentração industrial em um mesma área, Carlos (1988) explica que é uma prática comum, reflexo do que a autora chamou de "economia de aglomeração", uma vez que, ao se concentrarem em uma área próxima, formavam o suporte necessário para o seu funcionamento. Assim, itens de suporte em infraestrutura, indústrias complementares, comércios vãos são estabelecidos em seus entornos, o que provoca a redução de custos.

> [...] É necessário considerar que, se o processo produtivo determina a localização das unidades industriais, a circulação viabiliza-se através da rede de comunicação e de transportes. [...] Os produtos produzidos pela indústria devem ser dirigidos basicamente para fora do lugar de produção, do mesmo modo que as matérias-primas e auxiliares chegam, em sua maioria, de outros lugares. A circulação está inserida no processo de produção, pois implica custos e exige sobretrabalho. É um momento do processo imediato de produção, pois seu valor recai sobre o preço final do produto (CARLOS, 1988, p. 39).

Dessa forma, a concentração industrial nessa área foi atraindo outras indústrias e comércio, o que transformou o espaço e modificou os fluxos dos recursos e de mão de obra, além de reconfigurar a paisagem para garantir a satisfação de uma série de necessidades, que ultrapassaram os espaços e edificações físicas. Itens como "energia elétrica, serviços de apoio à produção, escritórios, rede de comunicação e transportes, unidades de distribuição e armazenamento e mão de obra" buscam a "minimização dos custos de produção e maximização dos lucros" (CARLOS, 1988, p. 40) a partir dessa nova realidade. Entretanto, na contramão das "benesses", essas indústrias socializam as desvantagens com a população e com a cidade, através da poluição, congestionamentos, ocupação de grandes lotes. No mapa a seguir (Mapa 8), é possível notar a distribuição das principais indústrias ao longo da via.

Mapa 8 - Principais (e maiores) indústrias localizadas na Avenida Liberdade, durante ás décadas de 1960, 1970 e 1980.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Por consequência, outra importante alteração foi a expansão territorial que gerou modificações em toda a estrutura urbana do município, uma vez que a "produção em grande escala, com grande número de empregados, pressupõe a concentração da população e do próprio capital em determinados pontos" (CARLOS, 1988, p. 36-37), quer seja através de ações do governo, da iniciativa privada ou da própria população.

Dessa forma, as áreas para a fixação da população aumentaram e as distâncias físicas marcaram as relações do poder aquisitivo da população, que passou a ser articulada segundo os novos interesses, ao mesmo tempo em que eram subordinadoras em relação à localização do espaço. Grupos sociais de rendimentos mais altos se deslocaram para uma área mais distante que, até então, era a habitual, enquanto os mais pobres se fixaram em regiões deterioradas, de alta vulnerabilidade ambiental, dentre as quais estão as regiões ribeirinhas e as de manguezal ou áreas consideradas de risco, tais como as situadas próximas à linha férrea

Sendo assim, a estratificação do uso do solo em conformidade com as condições financeiras das classes que o ocupavam se estabeleceu de maneira bem marcada. Para entendermos a especialização de determinada área enquanto seletividade de lugar para a fixação de grupos sociais específicos, buscamos apoio em Villaça (2001), que trata a segregação social como disputa de localização e em conformidade com as exigências funcionais que tornam certo ponto mais ou menos atrativo e, consequentemente, mais ou menos valorizado.

Segundo o autor, para as classes de melhores condições financeiras, são produzidos espaços com melhor acessibilidade e possibilidades de deslocamentos. Aos mais pobres, cabe a adequação econômica, buscando proximidade com o trabalho para garantir um menor deslocamento, terrenos mais baratos e com menos estrutura, além da possibilidade de ocupação de áreas do poder público. O fator localização reflete-se com importância para a nossa compreensão:

> O espaço urbano é constituído por um enorme estoque de recursos fundamentais produzidos pelo trabalho humano. [...] as localizações - definidas em termos de possibilidades de deslocamentos espaciais do ser humano - representam possibilidades de deslocamentos desses recursos. Vimos [...] que dois tipos de atributos caracterizam os pontos do espaço urbano: os melhoramentos públicos que não envolvem deslocamentos e as localizações, dadas pelos deslocamentos associadas aos diversos pontos. Vimos também que os melhoramentos são reproduzíveis pelo trabalho humano. São frutos do trabalho e podem ser reproduzidos pelo trabalho. A infraestrutura é produzida e pode ser reproduzida pelo trabalho humano e estendida a toda a cidade. Com a localização é diferente. Em nossas análises, observamos que ela é como as obras de arte e antiguidades: fruto do trabalho humano que não pode ser reproduzido pelo trabalho humano. Só a totalidade da cidade produz e reproduz localizações, mas elas são irreproduzíveis. É impossível produzir duas esquinas das avenidas São João e Ipiranga, Rio Branco com Presidente Vargas (VILLAÇA, 2001, p. 354).

A exemplo dessa adequação espacial, a construção do Bairro de Tambaí, no inicio da década de 1960, aconteceu de forma diferenciada, se estabelecendo em duas etapas. A

primeira etapa ocorreuo com a construção de casas populares em alvenaria distribuídas em quatro quarteirões, construídos através do sistema de mutirão que, em seguida, foram sorteadas entre os participantes e depois financiadas em 25 a 30 anos pela Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP). Tal acontecimento foi noticiado pelo Jornal A União[58]:

> 300 casas para os trabalhadores de Bayeux - Conselho de Desenvolvimento fez entrega ao governador do projeto para o Banco Interamericano de Desenvolvimento. No Palácio da Redenção, a equipe do Conselho Estadual do Desenvolvimento, vinculado a Comissão Executiva de Habitação Popular, fez a entrega ao governador Sr. P.G. de um exemplar do projeto encaminhado para o Banco Interamericano de Desenvolvimento, justificando a construção para os trabalhadores das indústrias de Bayeux, de 300 casas populares. O financiamento solicitado é da ordem de 255 mil dólares, resgatáveis no prazo de 30 anos, a partir de 5 anos de carência e juros de 1 1/2% ao ano (Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 15/12/1961).
>
> Bayeux seria a primeira cidade beneficiada pela CEHAP - Ao que tudo indica a cidade de Bayeux será a primeira cidade a receber os benefícios do Plano trienal de habitações. [...] O conjunto de casas populares de Bayeux a ser edificado nas proximidades do Parque de Exposição de Animais, compreenderá 729 residências, em três etapas, sendo que a primeira, de duzentas casas, será construída em regime de ajuda mútua e com a utilização de recursos doados pela USAID [...] No plano de habitação, o Governo do Estado dará ênfase a um programa de edificações com aproveitamentos de terrenos em já se encontram erguidas casas de taipa, bem como o aproveitamento de materiais o que assegurará, em face do menor custo, o atendimento de maiores camadas da população pobre (Fonte: Jornal A União, Sábado, 30 de abril de 1966).
>
> CEHAP construirá 400 casas em Bayeux - A Companhia de Habitação Popular, dará inicio dentro de mais alguns dias a construção de um novo conjunto de residências na cidade de Bayeux, onde serão edificadas 400 residências, com financiamento do Banco Nacional de Habitação. (...) Com esse financiamento, o número de casas em construção pela CEHAP, em Bayeux, crescerá de 140, que já estão sendo construídas em regime de ajuda mútua para 540 (Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 30 de novembro de 1967, p. 03).

Nesse sentido, as próprias empresas doaram terrenos e quantias em dinheiro para auxiliar nas construções de residências, destinadas principalmente aos seus operários, através de parceria firmada com a CEHAP.

> Os industriais da vizinha cidade de Bayeux atenderam prontamente o apelo que lhes foi formulado, no Palácio do Governo, no sentido de que doassem um terreno para a construção de setecentas casas; **destinadas às famílias**

[58] Sobre mais detalhes sobre a construçã do Bairro de Tambaí, através do auxílio da CEHAP - VER FICHAS CATALOGRÁFICAS 47 a 54.

> **operárias ali residentes.** [...] As empresas participantes foram: SANBRA, DESSWAN, FIBRASA, SIBRASIL, CISAL, FIDUSA, ORLANDO PAIVA, COOPERATIVA, AMAURY FALCONE. O restante do investimento para a compra do terreno - que tem vinte e hectares - será paga pela Prefeitura Municipal de Bayeux. Logo que o Governado J.A. assinar o projeto e liberar as escrituras, se iniciaram as construções das primeiras duzentas casas, a serem vendidas a operários, de acordo com os planos traçados pela CEHAP (Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 27/05/1966, grifos nossos).

Na segunda etapa, foram construídas casas pela Caixa Econômica e, posteriormente, financiadas pela mesma instituição. Essa área foi bastante procurada pelos trabalhadores das indústrias por estar localizada próxima à Avenida Liberdade, facilitando o deslocamento entre casa e trabalho, além de evitar o aumento das ocupações nas proximidades da Avenida. Segue depoimento de participante desse processo:

> A construção de Tambaí I começou nos anos 60 (década de 1960) e durou mais ou menos uns três anos. Foi tudo feito em sistema de mutirão, todo mundo construía as casas sem saber de quem era a de quem. Era toda quarta e sexta à noite, sábado, domingo e feriados durante o dia, os homens levantavam as casas e as mulheres se encarregavam da organização das comidas e bebidas. Quando ficaram prontas aí a CEHAP fez o sorteio e só aí foi que ficamos sabendo qual casa era de quem. Ah... mas quando entregaram não tinha água encanada, esgoto ou luz elétrica. No começo as pessoas se juntavam e faziam poço artesiano e compravam poste pra "puxar" a luz, que vinha do bairro de Brasília. Quanto à prestação ela ia diminuindo, chegou um ponto que a passagem de marinete[59] pra ir pagar era mais cara que o valor da parcela (Informação verbal, depoente M.S.P.[60], 2015).

Até a década de 1970, a Companhia de Habitação Popular realizou obras nessa área da cidade e implantou um mínimo de infraestrutura, uma vez que essa região era desprovida de qualquer melhoramento básico, sendo, por exemplo, a água distribuída para o conjunto obtida através de poço artesiano. Segue outro trecho do Jornal A União, no qual é descrita a solenidade de entrega das casas, bem como o sistema de trabalho de ajuda mútua:

> CEHAP entregou 66 casas do conjunto Tambaí em Bayeux - Em solenidade simples, a CEHAP entregou mediante sorteio, 66 casas do conjunto residencial de Tambaí I, **construído pelo sistema de ajuda mútua. Esse sistema inédito de construção, no qual os interessados constroem suas próprias casas nos horários de folga, domingos e feriados,** foi lançado em pela CEHAP em Bayeux, utilizando de recursos da SUDENE e da USAID, num conjunto de 122 casas, das quais 68 já foram concluídas e entregues, devendo o restante ser entregues dentro de poucos meses, logo que terminem as obras de construção. Já o conjunto residencial Tambaí II, também em Bayeux, terá em funcionamento, dentro de poucos meses, o seu sistema de

[59] Marinete era o tipo de transporte coletivo utilizado na época.
[60] Moradora da cidade desde a década de 1960.

> abastecimento d'água. Para isso a CEHAP está estabelecendo convênio com a Cagepa para a exploração do serviço, cujas obras já se encontram em fase de conclusão. A água a ser utilizada para o consumo público é de boa qualidade, conforme análise feita por órgão competente, e é proveniente do poço tubular profundo (Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 15/01/1970, p. 03, grifos nossos).

Aos poucos, foi havendo a mudança de interesses em relação às áreas que, até então, não eram utilizadas para fins residenciais. Esses interesses foram resultantes da conjugação de diversos fatores, como a supervalorização dos preços do solo na área da Avenida, principalmente na área por nos delimita como área 02, a mudança no patamar de renda, a elevação dos impostos, o maior custo de deslocamento, a limitação de espaço para expansão empresarial, as questões ambientais associadas à atividade industrial, a desigualdade social e a congestão de tráfego. Tais fatores foram bastante demarcados nos relatos de moradores da Avenida nesse período[61]:

> As famílias começaram a vender seus terrenos, outras foram desmembrando e vendendo por partes, pra assim conseguir mais renda. Algumas famílias se mudaram pra João Pessoa, outras pra o Alto da Boa Vista ou Jardim Aeroporto, que eram naquele momento as novas áreas nobres (Informação verbal, depoente F.L.V.T.M[62], 2014).

> Depois das fábricas, a avenida (Liberdade) ficou uma loucura, era muito barulho, muito carro, acidente quase todo dia. E quando vinha um enterro? Ninguém passava... tudo parava! Aí o povo foi se 'desgostando' e começaram a ir embora (Informação verbal, depoente M.L.M[63], 2014).

Na contramão, a área mais periférica[64] da cidade oferecia abundância de solos a preços relativamente baixos, principalmente se comparada às mais próximas do centro, além de relativa facilidade de acesso. Assim, o processo de migração de residências ocorreu por variados motivos, dentre os quais a economia de manutenção e a menor rigidez locacional. Corrêa (1989, p. 45) trata desse processo e elenca alguns fatores, que também ocorreram em Bayeux:

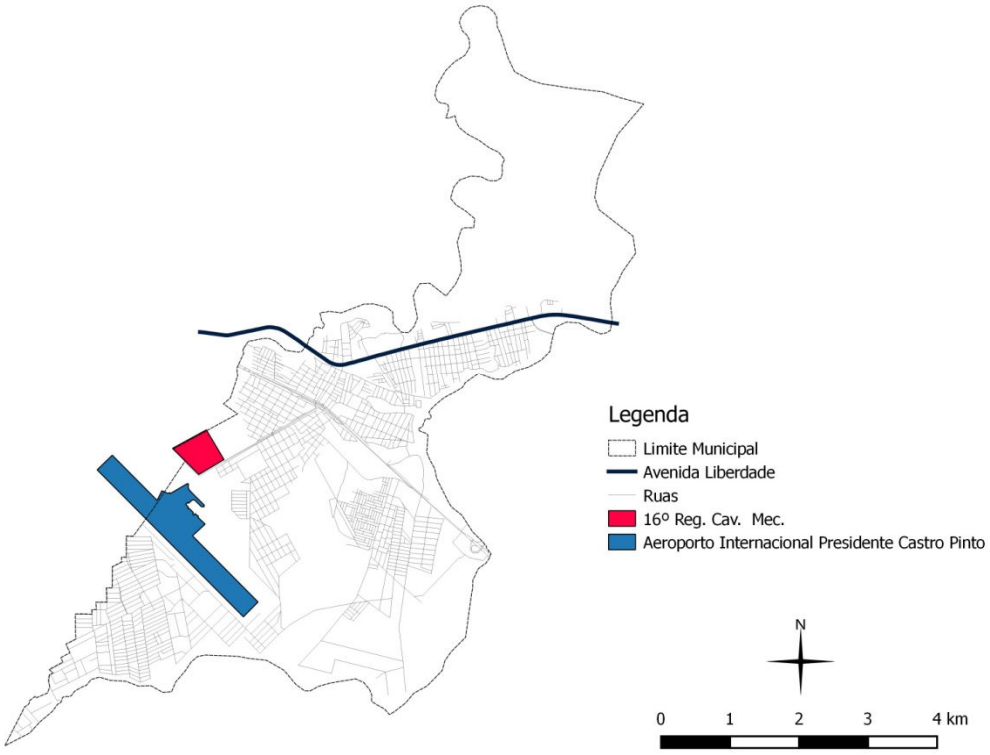
> [...] Aumento constante no preço da terra, impostos, alugueis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem na área central; Congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicação, dificultando a interação entre as empresas; Dificuldade de obtenção de espaço para expansão. Essa particularidade atinge principalmente indústrias

[61] Segundo Corrêa (1989, p. 40), "o Núcleo Central caracteriza-se, pelo uso intensivo do solo. Trata-se de uma área da cidade de uso mais intensivo, maior concentração de atividades econômicas. É onde se encontra o preço mais elevado da terra, o que justifica a intensidade do uso do solo."
[62] Morador da Avenida desde 1955.
[63] Membro de uma família que mora nessa área localizada na Avenida Liberdade desde 1930.
[64] O termo periférico está aqui relacionado com área que está distante do centro.

em crescimento; Restrições legais implicando a ausência de espaço, limitando a ação das firmas; Ausência ou perdas das amenidades.

Além disso, se estabeleceu certa sensação de segurança pela proximidade ao Terminal de Passageiros[65] [66] e do Quartel do Exército Brasileiro[67].

Mapa 5 - Direção da Expansão urbana do município de Bayeux. Avenida Liberdade, 16º RECMEC e Pista de Pouso.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Não foi por menos que essa região passou a ser bastante procurada, ainda que, em um primeiro momento, não contasse com infraestrutura básica como água encanada, esgoto ou energia elétrica. Esse foi um período em que o parcelamento do solo aconteceu de modo intenso e desordenado. As prioridades daquela parte da população não refletiam preocupações para o futuro, como a preservação de espaços comunitários e a distribuição regular das áreas.

[65] O terminal de passageiro e a pista de pouso foram construídos pelo Comando da Aeronáutica em conjunto com o governo estadual, inaugurado em 1957. Já em 1979, passou a ser administrado pela Infraero. Fonte: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/paraiba/aeroporto-internacional-presidente-castro-pinto.html> Acesso em: 03 mar. 2015.
[66] Outras notícias sobre o Aeroporto ver FICHAS CATALOGRÁCAS 55 a 61.
[67] [...] O 16º Regimento de Cavalaria Mecanizado (16º RCMec) foi criado pelo Dec. Nr 68.784, de 21 de junho de 1971, com a denominação de 7º Regimento de Cavalaria Mecanizado. Passou a adotar a atual designação de 16º Regimento de Cavalaria Mecanizado em 22 de dezembro de 1971 (Fonte: <http://www.16rcmec.eb.mil.br/historico/historico.html> Acesso em: 03 de março de 2015)

Tal fato ocasionou reflexos posteriores, verificados através da não uniformização das quadras ou das vias de circulação, dos entroncamentos irregulares, das ruas sem saídas, entre outros problemas. Essas características são descritas com nitidez nas falas dos depoentes:

> O povo começou a se mudar lá pra cima[68]. Nessa época, o aeroporto já funcionava e o quartel também (referência ao 16º Regimento de Cavalaria Mecanizado - RCMEC) aí era 'chique' e 'seguro' morar por lá! (Informação verbal, depoente S.S.P[69], 2015).

> Quando a gente se mudou pra o Alto da Boa Vista, não tinha nada por lá, era só mato, as casas eram bem distantes umas das outras. Isso quase no final dos anos 70. Nossa casa era um quarteirão enorme no meio do nada, os terrenos tinham um preço bom e daí dava pra comprar um bom lote. Em compensação, a gente teve que comprar postes pra a energia chegar mais rápido e também tivemos que cavar um poço pra ter água em casa (Informação verbal, depoente M.S.P.B[70], 2015).

Apenas na década de 1980 a prefeitura municipal começou a fazer investimentos mais direcionados à área onde estava localizado o Bairro do Alto da Boa Vista através da implantação de infraestrutura básica, conforme descrito no trecho abaixo:

> Alto da Boa Vista será urbanizado - O Prefeito P.J. informou que já deu início ao Programa de Urbanização do Bairro do Alto da Boa Vista nas proximidades do 16º RCMEC, atendendo vários apelos da comunidade e dos vereadores. Disse o edil que inicialmente serão executadas obras, já de calçamentos e a construção de uma moderna Praça Pública com iluminação a vapor de mercúrio (Fonte: Jornal A União, Sábado, 25/02/1984, p. 13).

Ao se observar Bayeux na transição das décadas de 1970 e 1980, principalmente se tomarmos como referência o seu centro, é possível perceber que as áreas disponíveis em seu entorno foram sendo ocupadas e configuradas de acordo com as funções que lhes eram reportadas.

Outro fator que colaborou para o aumento da população em Bayeux foi o crescimento da capital paraibana, João Pessoa, que, segundo Lavieri e Lavieri (1999), na década de 1970, cresceu 52,92%, valorizando o seu solo e se conurbando com Bayeux e Santa Rita. Estes municípios, por sua vez, "passaram a se constituir em "bairros pobres" da capital, principalmente Bayeux, para onde passaram a se dirigir, cada vez com maior intensidade, aqueles que eram expulsos ou não conseguiam ter acesso ao território de João Pessoa"

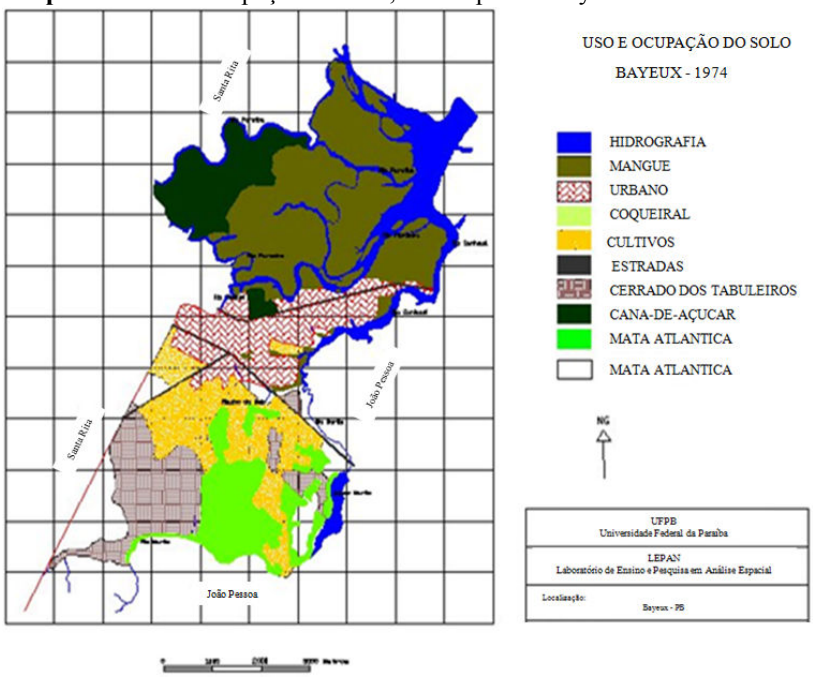
[68] Ao usar a expressão "lá pra cima", a moradora está se referindo à região dos Bairros do Alto da Boa Vista e ao Jardim Aeroporto.
[69] Morador de Bayeux desde 1961.
[70] Moradora de Bayeux desde a segunda metade da década de1960.

(LAVIERI; LAVIERI, 1999, p. 49). Silva (2000, p. 16) também trata o crescimento urbano de Bayeux como vinculado às mudanças ocorridas em João Pessoa e em Santa Rita:

> O crescimento urbano de João Pessoa e Santa Rita atrelado de um lado, ao desenvolvimento das atividades comerciais, industriais e de serviços que ali teve lugar, e de outro, ao êxodo rural decorrente tanto das secas periódicas que atingiram o agreste e o semiárido, quanto das mudanças levadas a efeito na organização agrária a partir dos anos 70 do século XX, em função da modernização tecnológica da agricultura, transformaram as funções tradicionais do município. De ponto de passagem ou de pouso temporário ele transforma-se em "periferia" dos dois centros urbanos ao qual se interliga, funcionando como "cidade dormitório" para grande parte da mão de obra que, vinda do campo para a capital ou para trabalhar na atividade canavieira em Santa Rita, ali se fixa. A instalação de um parque industrial de médio porte transformou Bayeux num dos mais importantes centros industriais do Estado, também contribuiu significativamente para atrair população de outros municípios e regiões.

É importante ressaltar que o território do município não foi ocupado uniformemente de uma hora pra outra. Mesmo com essas novas perspectivas, a área ocupada por residências[71] ainda era restrita. De acordo com Barbosa (2001, p. 86), "no início dos anos de 1970, o tecido urbano abrangia apenas 4,9 km^2, o que representava 14,5% do território municipal. A área urbana limitava-se à porção central do Município, concentrando-se principalmente ao longo das rodovias e da ferrovia". A autora nos mostra através do mapa abaixo (Mapa10):

Mapa 10 - Uso e Ocupação do solo, município de Bayeux em 1974.



Fonte: Barbosa, 2001

[71] Segundo Barbosa (2001, p. 85), o número de domicílios oficialmente registrados na década de 1970 era de 6.545 e, na década de 1980, passou a ser de 12.000.

Foi ainda na década de 1970 que começaram as ações governamentais direcionadas à construção do maior volume de conjuntos habitacionais, como em João Pessoa que, nesse período, apresentou um crescimento de 115%[72] nas residências desse tipo (LAVIERI; LAVIERI, 1999). O governo direcionou esforços para essa prática como "uma função política de tentar frear o processo de aguçamento dos conflitos sociais, particularmente os movimentos populares ligados à questão de moradia, que começava a tomar vulto" (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p.47).

Dessa maneira, a expansão territorial de Bayeux foi se moldando em conformidade com as mudanças ocorridas em João Pessoa e, principalmente, com a reprodução do capital e dos interesses de alguns grupos. De um lado, estavam às indústrias ocupando grandes lotes na principal área da cidade e, do outro, encontrava-se o trabalhador que tinha a necessidade de morar em determinado lugar. Assim, o "processo de (re)produção do espaço foi, ao mesmo tempo, condição e produto da (re)produção humana – enquanto meio de consumo – e da (re)produção do capital" (CARLOS, 1988, p. 41).

É necessário deixar claro que a expansão urbana pode ocorrer de forma espontânea, de acordo com a necessidade da população, ou ordenada, embasada em regras previamente estabelecidas pelo aparato estatal, através de estudos de viabilidade, o que não ocorreu em Bayeux. Nesse caso, como já exposto, resultou da participação de diversos agentes com estratégias direcionadas para que a organização do espaço garantisse benefícios para os seus interesses. Para Carlos (2001, p. 52), esse tipo de mudança na alteração da forma "[...] abala os referenciais da vida", mudando os planos da apropriação e uso dos espaços. Então, "ao cidadão só resta se readaptar, resistir ou produzir novas estratégias para os usos desses lugares" (CARLOS, 2001, p.52).

Em conformação com sua realidade, novos caminhos foram se espalhando e outros se fortalecendo como tentáculos que partiam da Avenida Liberdade. A circulação de automóveis ou transportes de passageiros, as marinetes, ou aqueles que se utilizavam do auxílio de animais, facilitaram o acesso às áreas mais distantes. A Avenida Liberdade, com sua vocação polarizadora, delineada ao longo de sua estrutura linear de comércio e serviços, foi ramificando a circulação e o acesso entre várias áreas da cidade. As ruas Engenheiro de Carvalho, Pedro Ulysses, Estrela, Petrônio de Figueiredo, São Vicente, Francisco Marques, entre outras, se consolidaram enquanto outras possíveis caminhos de ligação, fazendo fluir a circulação, desde o núcleo mais antigo até as novas áreas habitadas.

[72] Em João Pessoa, na segunda metade da década de 1970, durante o Governo de Ivan Bichara, foi construído mais que o dobro das unidades habitacionais da primeira metade da mesma década (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Pode-se, então, perceber que os modos de transportes e a configuração das vias também exerceram influências na expansão de Bayeux. Esse tipo de acontecimento pode ser ratificado por Villaça (2001, p. 70), que mostra que:

> [...] Parece haver uma íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações. As rodovias - especialmente as expressas - provocam um crescimento rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode-se concretizar a qualquer ponto.

O sistema viário exerce, nessa perspectiva, papel estruturador no espaço urbano, através do traçado que as vias vão tomando em conformidade com o tipo de transporte e o público a ser beneficiado. A acessibilidade desse sistema vai gerando vantagens e desvantagens, transformando-se em um item diferenciador, conforme vemos no trecho que segue:

> As acessibilidades variam de acordo com os veículos utilizados. Variam, portanto, com as classes sociais: com a distinção, por exemplo, entre acessibilidade para quem depende de transportes públicos e para quem possui transporte individual. Sendo os transportes intra-urbanos os maiores determinantes das transformações dos pontos, as vias de transportes têm enormes influências não só no arranjo interno das cidades, mas também sobre os diferenciais de expansão urbana (VILLAÇA, 2001, p. 79-80).

É notório que a cidade passou a ser controlado pelos agentes privados em consonância com o aparato estatal, que buscou viabilizar, através de suas ações, a acumulação do capital para essas classes específicas. A estrutura urbana não foi nada mais do que reflexo da movimentação do capital. Assim, as classes sociais mais abastadas passaram a se concentrar na região mais ao Sul que, pouco tempo depois, teve destinadas obras de infraestrutura, como calçamento e parte do esgotamento sanitário. Já as classes de menores condições financeiras seguiram de maneira irregular, principalmente às margens do mangue, que se localizavam paralelamente à Avenida[73].

[73] Segundo Barbosa (2001), a maior parte da população residente nas áreas de aglomerados subnormais, cerca de 80%, no final da década de 1980, era proveniente de municípios situados na várzea do Rio Paraíba, como também imigrantes oriundos de municípios situados no Agreste e no Sertão, entre os quais, na sua grande maioria, de origem rural (63,08%).

O Quadro 7 mostra a existência de dez aglomerados subnormais[74] que se estabeleceram ao longo das margens dos Rios Paroeiras e Sanhauá, nas proximidades da Avenida Liberdade. Não foram consideradas as demais comunidades semelhantes distribuídas ao longo do território municipal.

Quadro 7 - Comunidades subnormais com alta vulnerabilidade socioambiental.

Rio Paroeira	Rio Sanhauá
Porto São Lourenço	Porto Sanhauá
Porto de Moinho	Cachimbo Apagado
Casa Branca,	Viveiros/Dom Adauto
Porta da Oficina	Vila Nazaré
Vila São Paulo	Mangue Seco

Fontes: Barbosa, 2001; PMBY - Secretaria De Meio Ambiente, 2015.

O Mapa 11 indica a partir de uma marcação, a área lateral à Avenida ocupada por populações de baixa renda[75].

[74] Segundo o IBGE Aglomerado Subnormal "e o conjunto constituído por unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características que segue: irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto;rede de água, energia elétrica e iluminação pública). De acordo com o órgão "sua existência está relacionada à forte especulação imobiliária e fundiária e ao decorrente espraiamento territorial do tecido urbano, à carência de infraestruturas as mais diversas, incluindo de transporte e, por fim, à periferização da população. Surgem, nesse contexto, como uma resposta de uma parcela da população à necessidade de moradia, e que irá habitar espaços menos valorizados pelo setor imobiliário e fundiário dispersos pelo tecido urbano. (Fonte: Aglomerados Subnormais - Informações Territoriais - IBGE, Censo 2010 <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000015164811202013480105748802.pdf> Acesso em: 03 de novembro de 2015).

[75] As precárias condições que eram submetidas às pessoas dessa área serão novamente tratadas no Capítulo 04.

Mapa 6 - Área de aglomerados subnormais, localizada paralelamente à Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por: Alexandre Castro, 2015.

Essa população, já em condições precárias, depois foi "transferida" para uma área distante[76] do centro (Mapa 12), sem o mínimo de infraestrutura. Trata-se de um tipo de conformação territorial que Carlos (1988, p. 48) mostra ser "a produção espacial determinada pelo modo como a sociedade organiza sua existência. Logo, o processo de produção espacial do lugar vincula-se diretamente ao processo de industrialização". Na década de 1980, o então governo do Estado[77] desenvolveu uma política de aproximação das classes mais populares e, através da implementação de programas sociais imediatistas, buscou ganhar o apoio dessa faixa de população.

Para o seu fortalecimento, o governo do Estado criou a Fundação Social de Apoio ao Trabalho (FUNSAT)[78], que desenvolveu várias ações na área habitacional, auxiliado pelo Programa de Ações Sócio-Culturais para as Populações Carentes do Meio Urbano (PRODASEC URBANO). "Este projeto caracterizava-se pela urbanização das favelas e programa habitacionais modestos, utilizando-se principalmente da taipa como material de

[76] Na década de 1980, o Governo do Estado lança o Conjunto Habitacional do Mário Andreazza, destinado à população carente. Entretanto, essa área não recebeu significativos investimentos em infraestrutura.
[77] A Paraíba estava sobre o governo de Wilson Braga, eleito em 1983.
[78] "A FUNSAT foi coordenada pela Primeira-Dama do Estado, a Senhora Lúcia Braga, que desenvolveu um forte apelo popular, com sua participação direta nos acampamentos improvisados para abrigar as vítimas e, inclusive, nos pedágios montados para angariar recursos" (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

construção e o mutirão como forma de trabalho, resultando em habitações bastante precárias" (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p. 52).

Essa foi a política implementada na área posteriormente denominada de Cidade de Mário Andreazza, localizada em distância considerável do centro e de pouca valorização imobiliária. Com a doação de terrenos por parte do governo do Estado, as casas foram construídas pelos próprios moradores, no sistema de "auto-construção" que e tartado por Rodrigues (1989, p. 32), como sendo,

> [...] um processo de trabalho extremamente penoso, com custos individuais, que geralmente recaem sobre os setores mais pauperizados. Há um alongamento da jornada de trabalho, [...] e ao mesmo tempo desgasta rapidamente a capacidade produtiva da força de trabalho, sem o minímo de descanso necessário. O produto - a casa - embora seja muito precário - pela qualidade do material de construção, da edificação - é uma alternativa de moradia.

Para essa região, foi transferida boa parte das famílias que viviam às margens da Avenida Liberdade, o que ocasionou uma nova expansão na malha urbana. As atividades desenvolvidas em torno desse Projeto foram amplamente divulgadas no Jornal A União, que por ser um veículo de comuicação, governamental, relatava com ênfase apenas os possíveis beneficíos desse novo núcleo populacional[79]:

> É isso aí o Mutirão! - Iniciativa pioneira, no Brasil, enquanto providência que tenta solucionar o problema do déficit habitacional, o Projeto Mutirão é também inédito em termos de Paraíba, pois surgiu pela primeira vez no Estado, agora no governo do Sr. W.B, sob a coordenação da Fundação Social do Trabalho, cuja presidente é a Sra. L.B. De acordo com o Projeto, surgirá em Bayeux, no terreno desapropriado pelo Governo, uma nova cidade que receberá o nome de "Cidade do Mário Andreazza", em homenagem ao atual Ministro do Interior que muito tem colaborado com o Nordeste. Serão construídas 4.461 casas, sendo 765 na primeira etapa, cujos trabalhos já foram iniciados. Baseados no princípio de que todo homem é útil e constitui uma peça importante na articulação da estrutura social, o Projeto Mutirão visa não apenas construir moradias para as populações de baixa renda, mas, sobretudo garantir aos trabalhadores melhoria de ocupação e renda, além de conscientizá-los da dignidade do trabalho e valor social do ser humano, dentro de suas limitações e funções desempenhadas. A preocupação com a promoção social das populações carentes, parte do princípio de que os problemas urbanos certamente não se restringem à sub-habitações, parecendo lógico, também, que a questão não possa ser equacionada com a produção de moradias em massa, sem que a população tenha garantidas as condições primárias de ocupação e renda. (Fonte: Jornal A União, Domingo, 12/06/1983, p. 03).

[79] Sobre mais detalhes e imagens sobre o Projeto Cidade Mário Andreazza, ver FICHAS CATALOGRÁFICAS 62 a 68.

Figura 17 - Conjunto Mário Andreazza



Fonte: Jornal A União, Domingo, 06/11/1983.

Figura 18 - Conjunto Mário Andreazza



Fonte: Jornal A União, Sábado, 18/02/1984, p. 07.

Figura 19 - Conjunto Mário Andreazza



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 12/03/1986, p. 08.

Figura 20 - Conjunto Mário Andreazza



Fonte: Jornal A União, Domingo, 12/06/1983, p. 03.

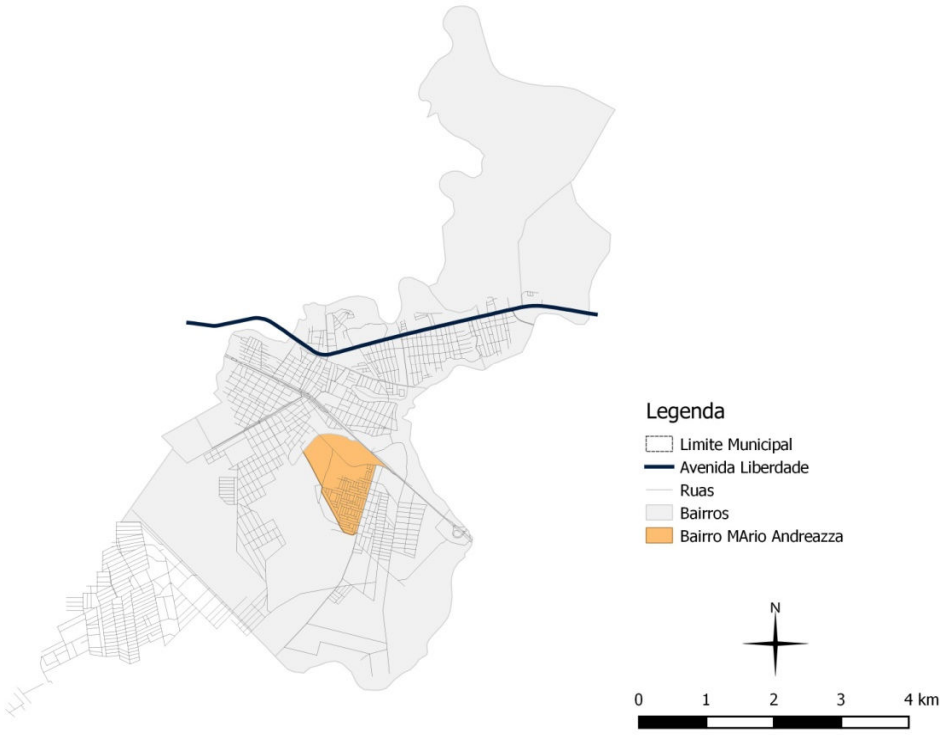
Figura 21 - Conjunto Mário Andreazza



Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 07/06/1983, p. 12.

É bem verdade que essa transferência foi importante para a expansão urbana de Bayeux, contudo, pouca atenção foi dada às questões de infraestrutura básica, fazendo predominar a visão de que foi produzida aleatoriamente, o que resultou em uma área caótica que necessitava de quase tudo que o poder público poderia oferecer: saneamento, segurança, saúde, lazer, entre outros, ainda que o governo através da imprensa tentasse demonstrar o contrário. Esse espaço passou a demandar investimentos públicos, o que fortaleceu ainda mais a segregação da população que, por outro lado, ao ser deslocada, e por falta de outras possibilidades, percebia com esperanças uma nova possibilidade de melhores condições de moradia e de vida.

Mapa 12 - Localização do Conjunto Cidade de Mário Andreazza em relação à Avenida Liberdade e ao Bairro do Mário Andreazza.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Nesse período, ou seja, na década de 1980, a ocupação do espaço urbano de Bayeux ia se consolidando, o que também provocou, paulatinamente, a substituição do uso agrícola[80] e a ocupação das áreas vazias. Corrêa (1989, p. 16) aponta que "mais cedo ou mais tarde, graças ao diferencial da renda, o uso agrícola da periferia é substituído por um urbano. [...] Há, então, um processo de valorização fundiária".

Apresentava-se uma realidade em vias de definição, principalmente pela exiguidade territorial do município. Os grupos sociais de níveis de renda díspares se fixavam em áreas relativamente próximas, apesar de socialmente bem distantes.

[80] Segundo Barbosa (2001, p. 96), o território ocupado com culturas alimentares sofreu uma redução da ordem de 66,7%, no intervalo de tempo compreendido entre as décadas de 1970 e 1990, declinando de 5,7 km^2 para apenas 1,9 km^2.

Mapa. 7 - Localização do Bairro do Jardim Aeroporto e Alto da Boa Vista - área de concentração de população com melhores condições financeiras, juntas com Conjunto Cidade de Mário Andreazza - área de concentração de população de baixa renda.

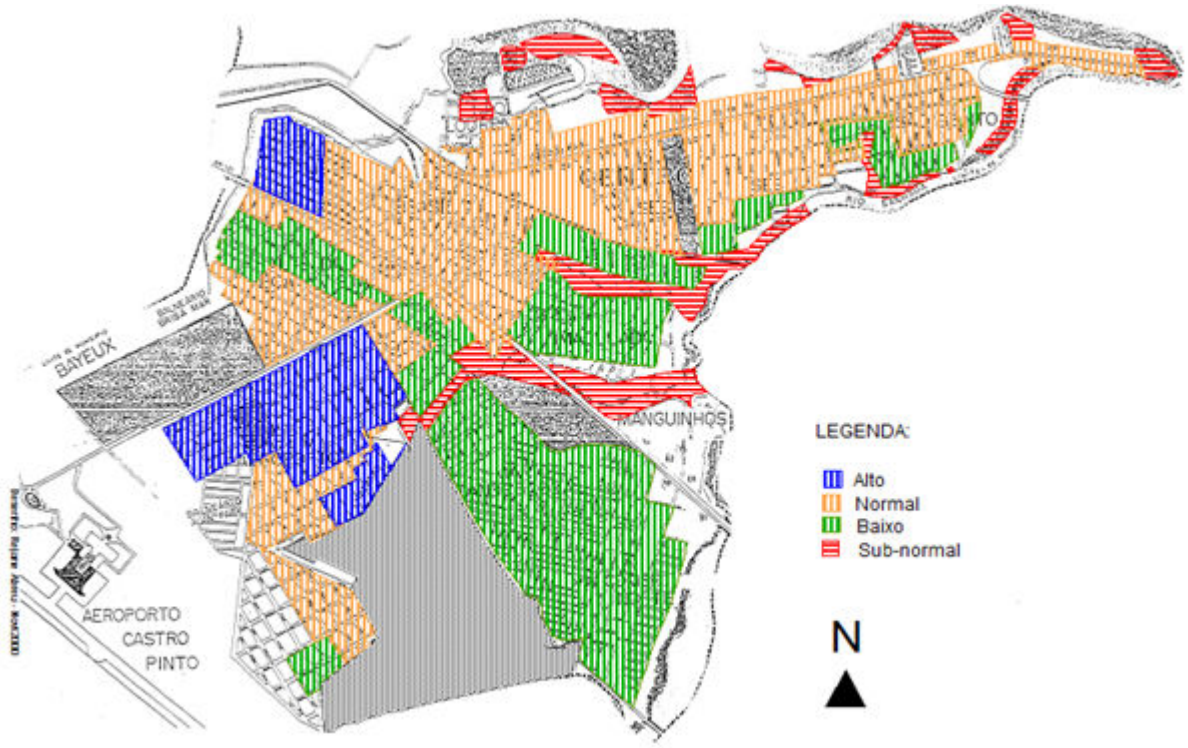


Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

De modo geral, a valorização do preço do solo fortaleceu a estratificação do seu uso, que ficou cada vez mais delineada, de maneira que os bairros já apresentavam uma definição quanto à renda de seus ocupantes.

A maneira como a população se apropriou do solo urbano em Bayeux se realizou nitidamente de forma desigual, reproduzindo a característica da exclusão social embutida no processo de urbanização, o que é comum na maioria das cidades. O crescimento foi acompanhado pelo aumento da quantidade de cortiços e de habitações precárias, em paralelo às habitações de médio e alto padrão, assim como aos aparatos para as indústrias, comércio e serviços. Segundo Barbosa (2001), na década de 1970, o padrão de ocupação do município de Bayeux se estabelecia da seguinte forma (Figura 22):

Figura 22 - Padrão construtivo do município de Bayeux (década de 1970).



Fonte: Barbosa, 2001 (sem escala).

Em decorrência dos fatores supracitados, aliados à abertura da BR 230, na década de 1980, Bayeux apresentava uma malha urbana bastante diferenciada em relação aos anos de 1960. A definição dos bairros já havia sido estabelecida: a Leste da Avenida Liberdade, estavam os bairros do Baralho e São Bento; a Oeste, os bairros do Sesi, Centro, Jardim São Severino, Jardim São Vicente e Brasília; ao Sul, os Bairros do Imaculada, Tambaí, Alto da Boa Vista, Jardim Aeroporto, Rio do Meio e Mário Andreazza; ao Norte, o Mangue os Rios Sanhauá e Paroeira e diversas comunidades subnormais . Segue mapa com a localização dos bairros para uma melhor visualização (Mapa 14):

Mapa 14 - Delimitação dos bairros que formam o município de Bayeux.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Entender como se estabeleceu a configuração territorial de Bayeux e o processo de urbanização no período analisado foi importante para compreendermos a estruturação dos bairros e a concentração de pessoas em determinados lugares que, entre outros fatores, se liga diretamente à concentração de renda do núcleo populacional. Assim, podemos perceber que, em se tratando de autonomia e de deslocamento em relação à qualidade da prestação de serviços e equipamentos públicos, a área central era a mais abastecida. Todavia, nos locais onde as elites se instalaram, uma boa quantidade de serviços públicos e privados auxiliou a minimização de seus custos de deslocamento, por exemplo. Esse é um tipo de conformação mostrado por Villaça (2001, p. 356), para o qual quem possui maior poder aquisitivo localiza-se nos melhores e mais acessíveis locais da cidade:

> O espaço urbano, entretanto, não é um dado congelado. Ele está continuamente sendo produzido e reproduzido. A produção do espaço consiste em produzir e reproduzir localizações melhores ou piores. Qualquer ponto do espaço urbano está associado a um leque de deslocamentos possíveis, envolvendo as origens e os destinos dos deslocamentos. [...] Os que comandam a produção do espaço urbano produzem melhores condições desse conjunto de deslocamentos. A acessibilidade é produzida e consumida no próprio processo de produção e consumo do espaço urbano. A produção e consumo do espaço urbano nada mais é, em última instância, do que a produção e consumo de acessibilidades, ou seja, de localizações. A

> acessibilidade se produz então duplamente: em primeiro lugar, durante a própria produção/consumo do espaço, isto é, dos pontos a serem interligados. Em segundo lugar, pela atuação sobre o sistema de transporte que une os pontos produzidos a serem interligados. Na área onde tendem a se segregar as altas camadas de renda, as localizações se produzem e consomem por e para um determinado sistema de transporte: aquele baseado no automóvel. No restante da cidade, elas se produzem e se consomem pelo e para o transporte público, com toda a sua precariedade, quando não para os deslocamentos a pé.

Essas reflexões demonstram que o processo de produção do espaço urbano de Bayeux, a partir da década de 1960, se estabeleceu diretamente atrelado às modificações ocorridas na Avenida Liberdade, principalmente se levarmos em consideração a ocupação em níveis residenciais. Foi possível perceber a dispersão e a descentralização dessas áreas, que passaram a ser distribuídas de maneira distante e descontínua territorialmente em relação ao centro tradicional. Além disso, podemos ressaltar as transformações atreladas aos usos e à função, como ocorrido na Avenida Liberdade, que passou a ser região industrial e comercial. Dessa forma, através dos componentes históricos e dos elementos morfológicos, estabelecemos condições para que possamos entender uma parte dos processos e dos agentes produtores do espaço que atuaram de forma evidente durante o período em foco, mas também que de certa maneira, ainda atuam no espaço urbano de Bayeux.

CAPÍTULO 03

A RUA E A CIDADE: AS TRANSFORMAÇÕES NA FORMA E NA ESTRUTURA

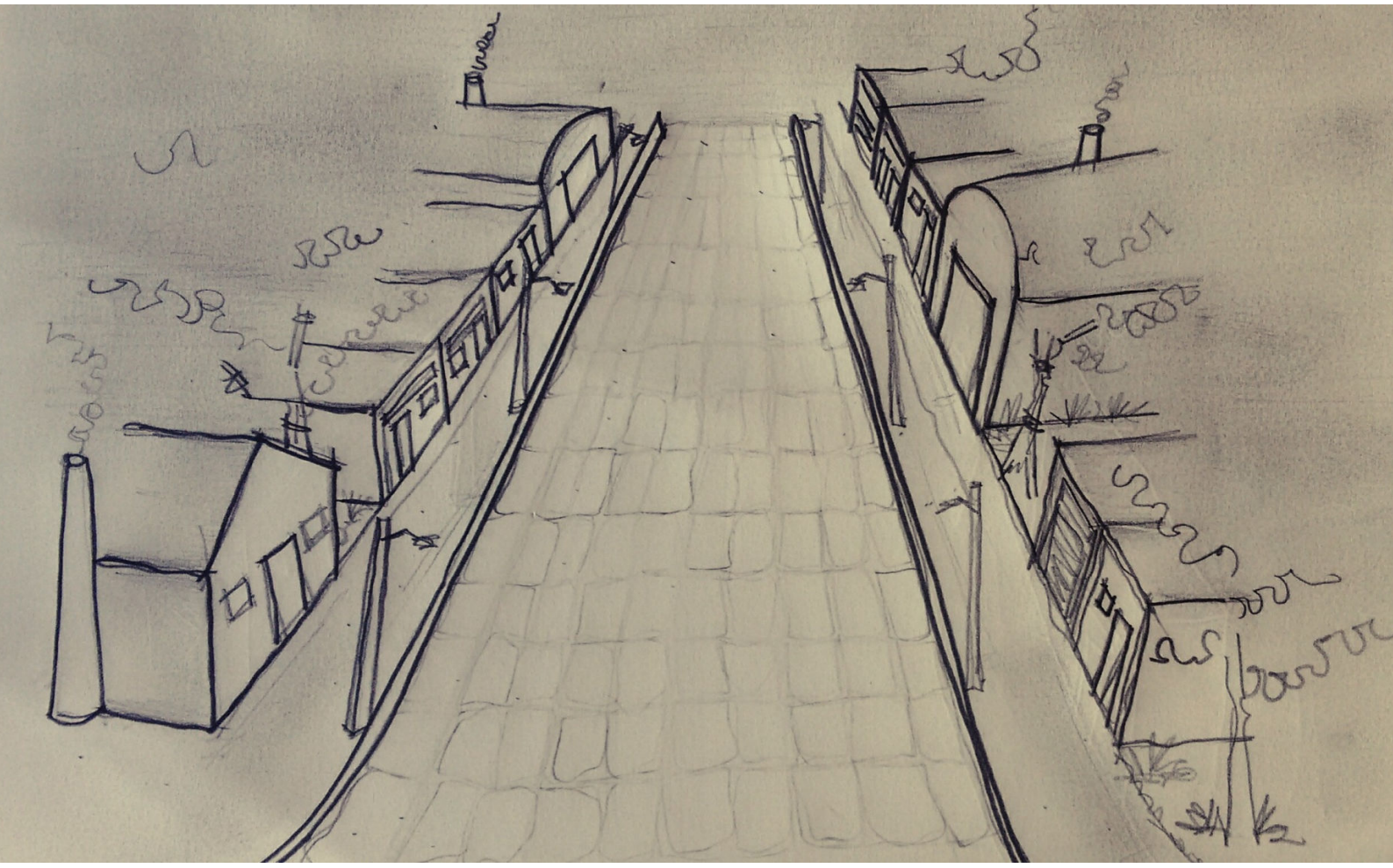


Ilustração: Julliana Queiroga de Lucena

CAPÍTULO 3 - A RUA E A CIDADE: AS TRANSFORMAÇÕES NA FORMA E NA ESTRUTURA

As transformações ocorridas na cidade de Bayeux, aliadas às diferentes configurações na forma com que seu território foi se constituindo, principalmente no que se refere às alterações da Avenida Liberdade entre as décadas de 1960 e 1980, despertou-nos o interesse em direção aos elementos básicos da sua configuração e as bases que proporcionaram essas mudanças.

Expomos aqui que a compreensão das transformações que ocorreram no objeto específico deste trabalho ao longo do tempo, quer seja em relação as suas dimensões populacionais ou territoriais, quer seja na sua forma, função ou estrutura, são assim entendidas como determinantes para uma análise mais apurada, principalmente da mudança de uso residencial para comercial ocorrido na Liberdade. E mais ainda se lembramos que alguns desses itens foram resultantes das intervenções e ações de determinados grupos em favor de seus interesses específicos, como foi demonstrado no capítulo anterior.

Esse processo de construção da avenida perpassou o tempo, concatenado através de fatos, funções, objetivos e indivíduos que a compuseram, mostrando a marca do seu passado através do traçado, das edificações, das funções, da presença ou ausência de alguns componentes que se relacionaram através das distintas fases do crescimento, exteriorizando as condições sociais, culturais, econômicas e tecnológicas que interferiram na construção da Avenida Liberdade que se conhece hoje. Dessa forma, a Avenida passa a ser constituída como o somatório da ação humana e das diferentes percepções e interpretações que dela fizeram os seus habitantes, como bem exposto por Carlos (2007, p. 56), para quem a cidade (ou parte dela) está em "constante processo de reprodução [...], é ação humana enquanto obra continuada, reprodutora que se refere aos usos do espaço onde tempos se sucedem e se justapõem montando um mosaico que lhe dá forma e impõe características de cada momento".

Assim, tomamos por base a cidade como sendo uma construção moldada de acordo com intervenções da sociedade que a compõe ou de aspectos naturais que nela podem se suceder. As inovações e renovações que ali ocorrem constantemente se fortalecem ao longo da história, como marca e característica de cada uma de suas épocas, permanecendo em constante processo de modificação. Segundo Lynch (1997, p. 44), "a cidade pode ser vista como uma história, um padrão de relações entre grupos humanos, um espaço de produção e de distribuição, um conjunto de decisões interligadas ou uma arena de conflitos".

Para compreendermos a constituição e a forma tomada por uma cidade ou por um trecho específico que a compõe, consideramos importante o entendimento das modificações que ocorreram nesse espaço ao longo dos anos, bem como dos elementos que a constituem, tais como suas ruas, edificações, praças, fachadas, monumentos, entre outros, já que são depositários da influência da sociedade e das particularidades por ela implementadas. Nessa perspectiva, Santos (1985, p. 49) mostra que "o espaço é o resultado da produção (da sociedade), uma decorrência de sua história".

Carlos (2005, p. 38-39) afirma que os "espaços se materializam enquanto produto humano e social [...] materializado em casas, prédios, praças, construído ao longo do tempo". Logo, ao levar em consideração as marcas da sociedade, sejam elas de suas vivências ou de seus elementos físicos, das suas particularidades, a autora apresenta a cidade como:

> [...] construção humana, produto social, trabalho materializado, apresenta-se enquanto formas de ocupações. O modo de ocupação de determinado lugar da cidade se dá a partir da necessidade de realização de uma determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver. Nesse sentido, a história [da cidade] tem uma dimensão espacial que emerge no cotidiano das pessoas através do modo de vida urbano (CARLOS, 2008, p. 45).

Partindo desses pressupostos, e cientes das diversas possibilidades de compreensão da cidade e do urbano, este capítulo tem como objetivo compreender as características dos principais componentes morfológicos da Avenida Liberdade, na cidade de Bayeux. Para tanto, se considera a maneira como foram compostos alguns itens, a exemplo da forma, da função e da estrutura. Através de diferentes perspectivas e autores, buscamos o entendimento das alterações físicas e de usos a fim de entender a lógica da configuração da produção e das alterações físicas do espaço, sem, contudo, esquecer a intensa carga simbólica de cada elemento que compôs essa avenida.

3.1 A forma

Estudar as formas que a cidade foi adquirindo ao longo do tempo, ou mesmo de um período específico, possibilita-nos conhecer elementos que dão suporte para o entendimento da complexidade dessas transformações. Para tal, um ponto de partida muito recorrente tem sido a realização de estudos que buscam a compreensão da forma urbana e da morfologia, uma vez que possibilitam a compreensão dos diferentes processos e fenômenos que estão atrelados às transformações do espaço urbano.

Ao se tratar desses dois conceitos, verificamos que a morfologia é amplamente difundida como o estudo da forma urbana, entretanto, Sposito (2004, p. 65) destaca que "o termo morfologia é designativo daquilo que se refere à forma, mas o conceito de morfologia urbana vai muito além da análise das formas urbanas em si, embora as contenha". Deve-se buscar compreender como aquele espaço foi sendo constituído, e compreendê-lo como uma "fusão do passado e do presente em determinado momento" (SPOSITO, 2004, p. 71). Para a autora, a análise da forma[81] não é suficiente para se compreender a morfologia, pois:

> [...] o conceito de morfologia urbana não se referiria a uma dada forma urbana, tal como ela se apresenta configurada espacialmente, mas ao processo de sua gênese e desenvolvimento, segundo o qual podemos explicar essa morfologia e não apenas descrevê-la ou representá-la gráfica ou cartograficamente (SPOSITO, 2004, p.66).

É o perpassar da análise da "forma no sentido habitual do termo, isto é geométrico ou plástico" (LEFEBVRE, 2008, p. 107), considerando outros aspectos e dinâmicas que ali estão envolvidos, como as questões sociais, econômicas, culturais, entre outros, que culminam, por fim, com a forma urbana propriamente dita. Segundo Kohlsdorf (1996), é necessário compreender os elementos visualmente relevantes auxiliados pela morfologia, considerando-os de acordo com as normas estabelecidas na época, e, assim, possibilitando a compreensão de sua natureza histórica, geográfica e cultural:

> Na verdade, espaço urbano e sociedade são duas faces da mesma moeda; ou seja, o espaço é um aspecto estrutural da cidade. [...] Sua natureza social implica que o espaço da cidade seja necessariamente histórico, no sentido de posicionado em marcos temporais, geográficos e culturais. Em outras palavras, esse espaço é sempre concreto, possuindo qualidades físicas em convivência com seus atributos sociais. Mas não é um fenômeno estático, pois se encontra em permanente transformação por causa, novamente, de sua natureza social (KOHLSDORF, 1996, p. 21).

É de fundamental importância para a compreensão da forma como se estabeleceu a cidade conhecer a maneira com que ela se organiza e se articula através da sua arquitetura. Segundo Lamas (2004, p. 44), a "leitura da cidade é um fato arquitetural", na qual a "construção do espaço físico passa necessariamente pela arquitetura" concebendo-se, assim, a

[81] Outra possibilidade de compreensão da forma da cidade, segundo Sposito (2004), se dá através do estudo dos planos urbanos. Dessa maneira, ao se "classificar diferentes planos urbanos e reconhecer as formas que as cidades têm em função desses planos ou mesmo da ausência deles", seria uma das maneiras de compreender como ocorreu a "configuração resultante da disposição das vias e de outros espaços da cidade", se de maneira "desordenada e/ou resultante de um processo em que o desenho prévio ou o planejamento não ocorreu". (SPOSITO, 2004, p.65).

noção de forma urbana "ao meio urbano como arquitetura, ou seja, um conjunto de objetos arquitetônicos ligados entre si por relações espaciais". Para esse autor, a arquitetura é "a chave da interpretação correta e global da cidade como estrutura espacial". Assim, a forma física é a "concepção arquitetural e, por conseguinte, formal". Ou seja, o modo como os elementos se organizam e interagem entre si constituem e definem a forma da cidade, tornando-se um pressuposto para o entendimento da materialização de seu processo de alteração.

Lamas (2004, p. 44) define a forma urbana enquanto "aspecto da realidade ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativo à materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos". Para o autor, a noção de forma pode se aplicar em diferentes níveis de grandezas e complexidades, pois "fala-se de 'forma física' para uma praça, uma rua, um bairro, uma cidade e até para uma área metropolitana. Não existe um limite específico, mas, sem dúvida, a dimensão e a escala estão sempre implícitas nas formas urbanas" (LAMAS, 2004, p.73). O autor classifica a compreensão das formas urbanas através de três níveis distintos e hierarquizados que se diferenciam pelas unidades de leitura e de concepção, estabelecendo, entretanto, interdependência entre si, são eles: Dimensão Setorial - a escala da rua; Dimensão Urbana - a escala do bairro; Dimensão Territorial - a escala da cidade. Segue um quadro resumo (Quadro 8):

Quadro 8 - Conceituação das Dimensões da formação da Forma Urbana.

Dimensões	Conceituação
Dimensão Setorial - A Escala da RUA	"Será a menor unidade ou porção do espaço urbano, com forma própria. [...] permite-nos uma ideia sistemática dos elementos morfológicos e das características desta dimensão, fachadas, mobiliários urbanos, monumentos - uma infinidade de elementos que, organizados entre si, definem a forma urbana" (LAMAS, 2004, p. 73).
Dimensão Urbana - A Escala do BAIRRO	"É a partir desta dimensão que existe verdadeiramente a área urbana, a cidade ou parte dela. [...] A esta dimensão os elementos morfológicos terão de ser identificados com as formas a escala inferior, e a análise necessita do movimento e de vários percursos" (LAMAS, 2004, p. 74).
Dimensão Territorial - A Escala da CIDADE	"Nesta dimensão, a forma estrutura-se através da articulação de diferentes formas à dimensão urbana, diferentes bairros ligados entre si. A forma das cidades define-se pela distribuição dos seus elementos primários ou estruturantes: arruamentos e bairros, as zonas habitacionais ou produtivas, que se articulam entre si e com o suporte geográfico" (LAMAS, 2004, p. 74-5).

Fonte: Lamas, 2004, p. 73 -5.

Dessa maneira, ao estudar a forma urbana, precisamos identificar as partes que a compõem, as quais influenciarão seus elementos morfológicos e a maneira como eles se estruturam, a depender da escala adequada para o estudo que se pretende realizar. O nível analisado nesta pesquisa com maior ênfase será o da escala da Rua, a partir do qual os elementos morfológicos serão identificados e explanados em forma escalonada, gerando a necessidade de um conhecimento mais aprofundado dos atributos da área em estudo.

Cada autor apresentado nos mostra sua compreensão da produção e das alterações da forma da cidade, proporcionando-nos a possibilidade da compreensão das estruturas sociais e suas interações no espaço. Consideramos que a forma urbana deva ser compreendida por meio da articulação de diferentes aspectos, possibilitando a apreensão dos conteúdos que a caracterizam. No nosso caso, em particular, voltamos os esforços para compreender as características que se referem às transformações da Avenida Liberdade, elencando aqui a análise da sua estruturação a partir dos seus principais componentes morfológicos.

3.2 A morfologia

Para a realização de análises sobre o espaço urbano, é necessário recorrer ao auxílio de instrumentos de leitura e interpretação que permitam uma organização e estruturação desse espaço e das suas diferentes formas. Sob esse prisma, entendemos que essa compreensão pode ser desenvolvida através de inúmeras possibilidades, a depender dos instrumentos de análises e auxílios escolhidos. Neste momento, escolhemos como suporte a morfologia.

Ao direcionarmos os olhares para a Morfologia, verificamos que Lamas (2004, p. 31) a define como "a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhe deram origem [...] estuda essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a sua estrutura". Logo, entendemos a importância história desse tipo de estudos, pois, ao tentarmos compreendermos o estudo morfológico de uma determinada área, trazemos à tona a história daquele lugar, de maneira a ultrapassar as dimensões espaciais e temporais. Por assim acreditarmos, nos foi possível vislumbrar o objeto aqui estudado através das suas formas, enquanto construção humana de acumulações no tempo. Nesse vertente, Carlos (2007, p. 56-57) comenta que a morfologia concebe uma gama de possibilidades, pois:

> [...] A morfologia não revela a gênese do espaço, mas aparece como um caminho seguro para a análise do modo como passado e presente se fundem nas formas, revelando as possibilidades abertas no presente. [...] a

> morfologia permite apreender estabilidades provisórias, equilíbrios momentâneos; colocando-nos diante da duração daquilo que se rompe e daquilo que persiste; assim, expondo a dialética da continuidade/descontinuidade. [...] Na morfologia encontramos as marcas daquilo que resiste e daquilo que traz a marca da transformação, marcas de mudanças, mais ou menos radicais feitas pelas operações cirúrgicas do planejamento funcionalista, que visa à realização da acumulação continuada. Uma sincronia quebrada por rupturas que aparecem nas formas nas quais se manifestam as mais diversas estratégias dos agentes que produzem a cidade.

Ainda nesse sentido de entender como se concebeu as alterações da morfologia, Del Rio (1990, p. 71) a conceitua como aquela área que "estuda o tecido urbano e seus elementos construídos, formados através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geram", o que torna possível a investigação da forma e o entendimento de suas transformações ao longo do tempo, culminando, portanto, na compreensão do modo como a cidade ou parte dela foi sendo construída.

Para Horácio Capel (2002), a morfologia possibilita uma maneira de compreender os elementos que constituem o tecido urbano e os mecanismos de transformações das suas estruturas, sistematizando itens sobre o plano urbano, os edifícios e os usos do solo. Assim, ao estudar esses elementos, torna-se possível, segundo o autor, a realização de reflexões sobre sua forma e diversos outros aspectos, como os econômicos, culturais e políticos, além da carga simbólica que influenciam as configurações e transformações. Assim,

> El estudio de la morfología urbana supone siempre una atención a los elementos básicos que configuran el tejido urbano y a los mecanismos de transformación de las estructuras. Exige a ala vez una aproximación estructural, es decir, que tenga en cuenta los diversos elementos componentes y sus interrelaciones, y diacrónica, es decir histórica, que dé cuenta de las transformaciones. [...] Un campo que supone, por un lado conocer la configuración física del espacio, con sus elementos identifadores y su carga simbólica. Se trata de elementos que están profundamente imbricados e interrelacionados, aunque con diferentes grados de estabilidad. Y conduce a una reflexión sobre las fuerzas sociales económicas, culturales y políticas que influyen en su configuración y transformación (CAPEL, 2002, p. 20)[82].

[82] "O estudo da morfologia urbana implica sempre em atenção para os elementos básicos que constituem o tecido urbano e os mecanismos de transformação das suas estruturas. Exige uma aproximação estrutural, isto é, que tenha em conta os diversos elementos componentes e suas inter-relações, é diacrónico, é histórica, que dê conta das transformações. [...] Um campo que supõe, por um lado conhecer a configuração física do espaço, com seus elementos identificadores e seu ônus simbólico. Pois são elementos que estão profundamente entrelaçados e inter-relacionados, embora com diferentes graus de estabilidade. E leva a uma reflexão sobre as forças econômicas, culturais e políticas que influenciam a sua configuração e transformação" (CAPEL, 2002, p. 20, tradução nossa).

Compreendemos então, o estudo da morfologia como uma das possibilidades de se estudar a forma urbana e suas características físicas, direcionando as atenções para a sua produção e transformação do espaço em decorrência de sua história, principalmente dos processos produtivos impostos pela sociedade.

Como forma de facilitar a compreensão do espaço urbano, recorremos à divisão estabelecida por Lamas (2004), que nomeia de elementos morfológicos as partes que compõem o espaço urbano, as quais, através de suas interações e articulações, constituem-no como um todo, enquanto resultado das regras legais, das combinações sociais, e também do modo como o desenho urbano foi organizado e ajustado.

Segundo Lamas (2004), é necessário estabelecer uma sistematização desses elementos morfológicos, considerando que essa organização pressupõe conhecê-los com uma maior clareza através da identificação do modo como se estruturam nas diferentes escalas da cidade. Os elementos morfológicos são especificados pelo autor como: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado (Rua), a praça, o monumento, a vegetação, e o mobiliário urbano. E aliando-se a instrumentos e conceitos específicos, torna-se possível a análise dos fenômenos envolvidos na produção e transformação do espaço do objeto desta pesquisa. Outrossim, para uma melhor compreensão desses elementos, segue quadro resumo (Quadro 9):

Quadro 9 - Conceituação dos Elementos Morfológicos.

Elementos Morfológicos	Conceituação
Solo	"É o ponto de partida para a construção da cidade, é a topografia e modelação do terreno [...] É um elemento de grande importância, mas também de grande fragilidade e sujeito a contínuas mudanças" (LAMAS, 2004, p. 80).
Edifício	"Os edifícios agrupam-se [...] decorrentes da sua forma e função, estabelecendo relações e dialéticas com as formas urbanas. [...] A tipologia edificada determina a forma urbana, e a forma urbana é condicionadora da tipologia edificada, numa relação dialética" (LAMAS, 2004, p. 84-6).
Lote	"O lote não é apenas uma porção cadastral: é também a gênese e fundamento do edificado.[...] A forma do lote é condicionante da forma do edifício e, consequentemente, da forma da cidade" (LAMAS, 2004, p. 86).
Quarteirão	"O quarteirão é um contínuo de edifícios agrupados entre si; o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastro para construção de edifícios. Considerado artefato dependente de outros elementos morfológicos como o lote, o edifício, o traçado e a divisão fundiária" (LAMAS, 2004, p. 88).

Fachada	"A relação do edifício com o espaço urbano vai processar-se pela fachada.[...] exprimi características distributivas do tipo edificado. [...] É o invólucro visível da massa construída, e o cenário que define o espaço urbano" (LAMAS, 2004, p. 94-6).
Logradouro	"Constitui o espaço privado do lote não ocupado por construções.[...] É através dos logradouros que se faz parcialmente a evolução das formas urbanas do quarteirão" (LAMAS, 2004, p. 98).
Traçado - Rua	"Regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga vários espaços e partes da cidade. [...] A rua existe como elemento morfológico nos vários níveis da forma urbana. Define o plano de acordo com a evolução da ocupação e influencia a organização espacial do meio urbano" (LAMAS, 2004, p. 100).
Praça	"A praça pressupõe a vontade e o desenho de uma forma e de um programa. [...] É o lugar do encontro, da permanência, dos acontecimentos, das práticas sociais, das manifestações de vida urbana [...] de funções estruturantes" (LAMAS, 2004, p. 100-02).
Monumento	"É um fato singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença e significado. [...] Desempenha um papel essencial no desenho urbano, caracteriza a área ou bairro e torna-se polo estruturante da cidade" (LAMAS, 2004, p. 104).
Vegetação	"As estruturas verdes constituem também elementos identificáveis na estrutura urbana. Caracterizam a imagem da cidade, desempenham funções precisas na composição do desenho urbano [...] organizam os espaços" (LAMAS, 2004, p. 106).
Mobiliário Urbano	"Constituído por elementos móveis que equipam a cidade - banco, chafariz, cesto de papéis, sinalização" (LAMAS, 2004, p. 108).

Fonte: Lamas, 2004, p. 80 -108.

Compreender esses elementos morfológicos, considerando a forma como estão inseridos e os significados deles perante o espaço, torna-se de fundamental importância para a interpretação da maneira como se constituiu a forma de um determinado lugar. A possibilidade de leitura desses indicativos, através da análise de mapas, fotografias, relatos orais, pesquisas de uso do solo e de outros instrumentos, nos ajudaram a reconhecer alguns deles e sua configuração na Avenida Liberdade.

Subsidiados pelos conceitos explanados, selecionamos alguns elementos morfológicos que compuseram a Avenida Liberdade, buscando um melhor entendimento da maneira como foram ocorrendo as suas transformações durante o período compreendido entre 1960 a 1980. As escolhas foram realizadas baseadas do grau de importância que cada um dos elementos representou para a Avenida, em que ocorreram variados acontecimentos, movimentos, manifestações da vida social, econômica, política e cultural. Por isso, acreditamos que, a partir desses elementos, se lançaram alguns pontos de partida para as transformações da forma física urbana, tanto da avenida como da cidade.

Buscamos a compreensão de quase todos os elementos indicados por Lamas (2004), contudo, devido à indisponibilidade de fontes, excetuamos dessa análise o Mobiliário Urbano. Apesar de o considerarmos importante, não foram encontrados subsídios suficientes de sua disposição na Avenida Liberdade, o que impossibilitaria a sua compreensão. Como não poderia deixar de ser, dado o objeto de análise deste trabalho, o elemento Rua é o que tratamos com maior ênfase em razão do seu grau de importância e influência para a nossa pesquisa e, por isso, será estudado separadamente no próximo capítulo.

Consideramos, nos tópicos a seguir, a divisão da Avenida por áreas[83], nas quais se encontram os nossos elementos de análise.

3.2.1 Solo

A construção da cidade parte, segundo Lamas (2004), da topografia, começando no chão, onde vão se estabelecendo os elementos morfológicos do espaço urbano. Então, consideramos a importância da topografia, da forma, dos revestimentos e pavimentações, pois o solo é "um elemento de grande importância no espaço-urbano" (LAMAS, 2004, p. 80).

Devido a sua importância, o solo urbano traz consigo um valor econômico, social e ambiental, pois nele ou em seu entorno existe trabalho aplicado que o transformou em mercadoria comercializável, objeto de compra e venda sujeito às leis que regem o mercado. Nesse processo, no qual a desigualdade social se faz muito presente, em muitos casos as prerrogativas legais são desconsideradas, acarretando trágicas consequências socioambientais.

E foi nesse processo de ocupação intensa, sem grandes preocupações com consequências futuras ou mesmo com o estabelecimento de regras de organização, que grande parte do solo lindeiro da Liberdade foi ocupado. Assim, geraram-se grandes áreas compactadas sem zona de escoamento, aterro de áreas de manguezal, revestimento do solo com paralelepípedos e, posteriormente, com pavimentação asfáltica, o que acabou por comprometer a permeabilidade dessa área. Consequentemente, no período chuvoso, com o aumento do volume do rio Paroeiras e com pouca área de solo livre para a absorção desses excedentes, tornou-se muito comum a ocorrência de inundações e consequentes danos à população.

[83] Consideramos a Avenida Liberdade dividida em três áreas, que correspondem às características financeiras e construtivas dos moradores e das edificações nelas presentes. Para melhor esclarecimento, regressar ao Capítulo 01, Mapa 03, página 58.

É importante lembrar que o município de Bayeux constitui-se, em sua maior parte, de relevo plano, com baixas altitudes e planícies flúvio-marinhas, possuindo altitude inferior a 10 metros, o que o torna bastante suscetível a inundações (OLIVEIRA, 2006). Com o processo de industrialização, o aumento do número da população e a consequente urbanização desordenada, houve como consequências a derrubada da vegetação original e a ocupação de áreas irregulares, sobretudo por residências e indústrias. Com esse impacto, a área que margeia a condição do solo da Avenida Liberdade ficou bastante comprometida.

3.2.2 Quarteirões e Lotes

Para a compreensão da formatação dos lotes e quarteirões da Avenida Liberdade, se faz necessário ter consciência da sua forma de ocupação e das influências econômicas neles exercidas. Isso se faz importante, pois, segundo Capel (2002, p. 74), "el análisis del plano parcelario debe extenderse a reconstitución de las parcelas antigas y a su evolución posterior hasta la parcelación actual, a través de sucesivas reparcelaciones[84]".

Tendo como intuito compreender a forma como se estabeleceram os quarteirões e os consequentes lotes ao longo da Avenida Liberdade, é mister a compreensão de que o quarteirão é um "espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastros (lotes) para construção de edifícios" (LAMAS, 2004, p. 88). Segundo o autor, o quarteirão tem uma íntima dependência com outros elementos do espaço urbano e sua formação está condicionada ao traçado ou vias, aos espaços públicos, aos lotes e aos edifícios, passando a ser o "resultado de regras geométricas de divisão fundiária do solo e de ordenamento do espaço urbano" (LAMAS, 2004, p. 88).

Tratando da configuração dos quarteirões dessa avenida, verificamos uma ocupação linear delimitada pelo traçado da rua, predominando lotes e quarteirões de formas irregulares, com edificações diversificadas e presença de logradouros. Em alguns trechos, percebeu-se a descontinuidade dos volumes construídos e, em outros, os espaços construídos eram densos. Para a compreensão do tipo de parcelamento, Capel (2002, p. 72), explica que:

> El análisis parcelario constituye, un elemento indispensable en el estudio de la morfologia. El parcelario nos remite, ante todo, a la estructura de la propiedad, y su génesis debe explicarse a partie de ella. Pero también es esencial para entender los usos del suelo. El parcelario existente supone limitaciones o posibilidades para determinados usos. [...] El parcelario

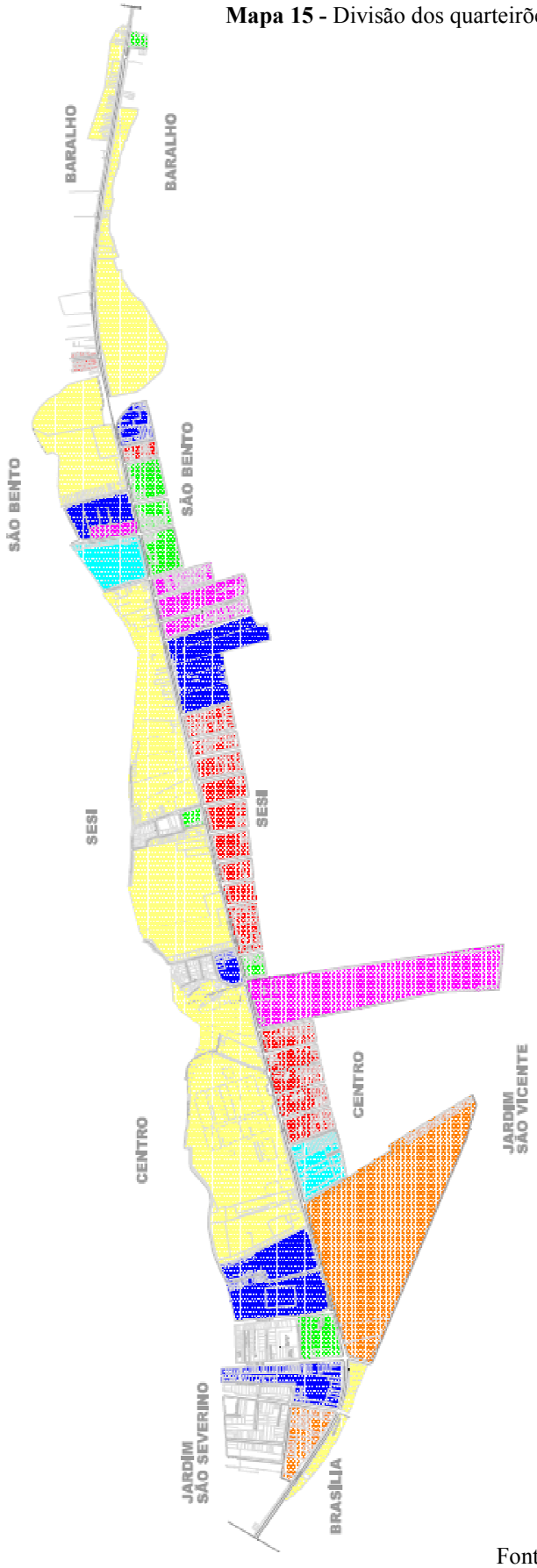
[84] "A análise do plano de parcelamento deve ser estendido a reconstituição das parcelas antigas e a sua evolução posterior até a parcelamento atual, através de sucessivos reparcelacionamentos" (CAPEL, 2002, p.74, tradução nossa).

> antiguo se modifica y remodifica - es decir, se reparcela - en función de las necesidades impuestas por las exigencias económicas, productivas o sociales. El uso del suelo previsto determina la división parcelaria que se efectúa - o la reparcelación que se impulsa[85].

No Mapa 15, é possível perceber a diversidade das formas dos quarteirões que compõem a Avenida Liberdade na década de 1980, com a constância de determinados tipos de lotes destinados ao mesmo tipo de uso, como, por exemplo, os lotes de formatos irregulares que foram prioritariamente utilizados para fins industriais, visto a necessidade de mais espaços para a realização das atividades fins e as suas composições através da junção de lotes já existentes.

[85] "A análise da parcela constitui um elemento essencial para o estudo da morfologia. O parcelamento nos remete, antes de tudo, para a estrutura da propriedade e de sua gênese, que deve ser explicada a partir dela. Mas também é essencial para a compreensão do uso da terra. A parcela existente supõe limitações ou possibilidades para determinados usos. O parcelamento antigo se modifica e remodifica dependendo das necessidades impostas pelas exigências econômicas, produtivos ou sociais. Planos de usos para a divisão de terras determinam como o parcelamento se efetua - ou loteamento ou impulsionado" (CAPEL 2002, p.72, tradução nossa).

Mapa 15 - Divisão dos quarteirões da Avenida Liberdade



LEGENDA	
AMARELO	Sem forma definida
VERDE	Forma Quadrada
VERMELHO	Forma retangular
MAGENTA	Retangular alongada
AZUL ESCURO	Forma próxima a retangular
AZUL CLARO	Forma próxima a trapezoidal
LARANJA	Forma triangular

Fonte: PMBY, editado por Maiara Belo, 2015, sem escala.

O mapa permite visualizar que foram contabilizados 48 quarteirões no total. Desses, 17 unidades localizam-se nas margens do rio e 31 do lado contrário. Percebeu-se que, do lado norte (que margeia o rio), as formas dos quarteirões e dos lotes são mais irregulares. Tal característica tem ligação com o traçado natural desse rio, no qual, entre outras causas, a ocupação foi se adaptando às condições do terreno.

Na margem contrária, ocorreu uma maior regularidade, predominando quarteirões quadrados e retangulares de tamanho médio e longo, que, provavelmente, receberam influências da linha férrea, que passa próxima aos "fundos" desses lotes. Esse tipo de quarteirão e lotes estavam mais presentes na área estabelecida por nós, como área 02.

Os quarteirões retangulares foram os mais presentes em quantidade, apresentando-se em 17 unidades. Segundo Mascaró (2005, p. 48), esse tipo é composto por um "lado menor, igual ao dobro da profundidade dos lotes, e tem sua frente saindo para as quatro ruas". Tem como aliado a menor monotonia e, por apresentar comprimentos menores em dois dos seus lados, torna-se mais fácil de ser percorrido, gerando uma maior quantidade de lotes e maiores possibilidades de usos. Na implantação de infraestrutura, segundo esse autor, há uma maior eficiência econômica, principalmente se comparados aos quarteirões com comprimentos longos.

Na margem contrária ao rio, entre os bairros do Centro e Sesi, inseridos segundo nossa divisão na área 02, ocorreu a presença de quarteirões retangulares de longa profundidade, em um total de 4 unidades. O maior deles era utilizado com fins industriais. Esse tipo de quarteirão não tem a presença de rua que lhe faça um "corte", facilitando a sua travessia. Essa característica instituiu longas distâncias entre a Avenida Liberdade e os seus finais, dificultando o seu acesso. Mascaró (2005) nomeia esse tipo de forma como "Quarteirões Sem Rua de Penetração", sobre a qual diz:

> Analisando-se os aspectos mais específicos, passa-se da abertura da malha urbana para a forma das quadras e para o posicionamento dos lotes nelas, que é também um fator que afeta tanto os aspectos de linguagem urbana, modo de vida, como os custos de implantação da urbanização (MASCARÓ, 2005, p. 45).

Para o autor, esse tipo de quarteirão gera certa monotonia ao longo do seu percurso. Entretanto, aponta a vantagem da redução na construção da rede de estrutura urbana e afirma que, quando possível, a criação de um núcleo interno livre de construção para a formação de jardim/praça é positivo. Entretanto, não foi isso que não aconteceu nos casos referidos.

Ainda, foram formados 7 quarteirões com profundidades consideráveis que se aproximaram da forma retangular. Essa conformação foi bastante dispersa ao longo do percurso da Avenida e se fez presente prioritariamente na área 02.

Os lotes quadrados adquiriram um uso predominantemente residencial, totalizando 7 unidades, das quais 3 estão concentradas lateralmente no bairro do São Bento. Para Mascaró (2005), a vantagem dessa forma é a maior possibilidade de parcelamento, obtendo-se uma máxima quantidade de lotes e uma melhor construtibilidade. Entretanto, nesses tipos, se faz necessária a implementação de "infraestrutura dos quatro lados" (MASCARÓ, 2005, p. 47).

Dois quarteirões apresentaram uma forma próxima da trapezoidal, formado por lotes de tamanhos variados e tendo sido utilizado prioritariamente por residências. Localizaram-se no bairro do São Bento e na área central, portanto, ainda na área 02.

Verificamos ainda a presença de dois quarteirões de forma triangular. Sobre esse tipo de quarteirão, Mascaró (2005, p. 47) diz que:

> Apresentam todos os fatores negativos, de custos e aproveitamento de maneira acentuada: a quantidade de lotes diminui substancialmente, acrescendo o inconveniente de ficarem irregulares. É uma alternativa que deve ser evitada sempre que possível, por ser cara e ineficiente. [...] Parcelar criando formas triangulares é uma "deseconomia" sem nenhuma lógica.

O maior desses quarteirões triangulares era ocupado por uma indústria de beneficiamento de sisal, o que justificava a necessidade de um lote tão grande. A área ocupada por residências era uma pequena faixa estreita em uma das extremidades, o que acabou por diminuir os impactos desse tipo de forma.

Em relação à área ocupada, a predominância ficou por conta dos quarteirões de formas irregulares, totalizando 9 unidades, das quais se encontra certa dificuldade para determinar seus limites.

O Bairro do Baralho, da área 01, tem sua malha prioritariamente formada por quarteirões irregulares. Como se sabe, sua ocupação foi dada de forma espontânea e, predominantemente, por famílias de condições baixa renda, as quais foram se instalando uma junto da outra, sem preocupações com a regularidade ou mesmo com o traçado dos lotes. Na verdade, não há divisão de lotes, uma vez que as pessoas foram chegando e se instalando, sem que houvesse algum tipo de loteamento. Os quarteirões irregulares de tamanhos significativos destinaram-se ao uso industrial, principalmente para as indústrias de beneficiamento da fibra do sisal, que necessitavam de grandes espaços físicos para a realização de suas atividades.

Por fim, ao tratar dos lotes, Lamas (2004, p. 86) diz que ele "não é apenas uma porção cadastral, é também a gênese e fundamento edificado". É através do lote que ocorre a relação direta entre o edifício e o terreno, uma vez que o edifício não pode ser desligado do lote ou superfície de solo que ocupa.

Ao estudarmos os lotes, percebemos a íntima relação que se estabelece entre eles, o quarteirão e o edifício, pois através da distribuição e forma dos lotes formam-se os quarteirões e, a depender dessas formas, condicionam-se as formas dos edifícios. Lamas (2004) reflete que o lote é condicionante da forma do edifício, o que, consequentemente, reflete na forma da cidade, atuando como elemento de separação entre o espaço público e o privado.

O parcelamento dos lotes da Avenida Liberdade ocorreu, em sua maioria, na forma retangular, considerando os mais variados formatos dos quarteirões, os quais têm, em maior quantidade, a face mais estreita voltada para a rua principal. E, em alguns casos específicos, a profundidade equipara-se a do próprio quarteirão no qual se insere, o que gera lotes com duas frentes, como nos casos dos "quarteirões sem ruas de penetração". Percebemos, assim, que foi relativamente comum que a forma dos lotes estabelecesse certa relação com a forma dos quarteirões que, por sua vez, têm relação com as classes sociais de quem os ocupava.

Quanto à forma dos lotes, Mascaró (2005, p. 58) diz que "do ponto de vista econômico, os lotes devem ter maior profundidade possível, assim, seu custo de urbanização será diminuído". Entretanto, ao levar em consideração o aproveitamento para a construção, deve ser o quadrado, pois ocorre um menor desperdício de área.

> Dentro desses critérios, aparecem as dimensões básicas das parcelas em função da classe social a que se destinam. Para classes sociais mais baixas, o ideal são parcelas com testadas pequenas, por serem mais econômicas, e um fundo grande, para que haja uma área razoável que sirva como quintal (MASCARÓ, 2005, p. 58).

Junto com os quarteirões de formas irregulares, ocorreu a presença de lotes com esse mesmo tipo de formas. Essa conformação "inviabiliza determinados tipos de utilizações, e condiciona os usuários a utilizações específicas" (MASCARÓ, 2005, p. 58), acabando por encarecer a maior parte das construções feitas nesses tipos de lotes, uma vez que não se tinha a possibilidade de aproveitamento, além da geração de maior quantidade de logradouros, graças aos desencontros das construções, além de maiores custos de implantação de infraestrutura.

Após esse percurso, fica clara a relação entre o tipo de quarteirão e a forma dos lotes com as classes sociais e os tipos de usos de quem os utilizou, o que confirma a divisão social presente na Avenida Liberdade, na qual a concentração social se estabeleceu por áreas.

3.2.3 Edifícios e Fachadas

O edifício é um dos elementos que constituem a malha urbana, atuando como elemento de organização e auxiliador na composição de outros elementos morfológicos como rua, praça ou outros espaços mais complexos e historicamente determinados, que, ao se unirem, formam o espaço urbano (LAMAS, 2004). Consideramos, aqui, as edificações como construções erguidas com finalidades de usos específicos, que podem ser residenciais, comerciais, industriais, institucionais, administrativas, religiosas, de lazer, pois os "edifícios agrupam-se em diferentes tipos, decorrentes da sua função e forma, e estabelecem relações biunívocas e dialéticas com as formas urbanas" (LAMAS, 2004, p. 86).

Estabelecendo relação complementar com os edifícios, estão as fachadas, através das quais se torna possível perceber o tipo edificado, bem como as funções, forma de usos, padrão de organização, estilo arquitetônico, expressões estéticas, características do período histórico, além de estabelecerem relação de hierarquia ao espaço urbano, compondo-se como "um conjunto de elementos que irão moldar a imagem da cidade. [...] É através das fachadas dos edifícios (dos seus volumes) que se definem os espaços urbanos" (LAMAS, 2004, p.96).

Na Avenida Liberdade, a produção arquitetônica no período investigado nesta pesquisa foi bastante diversificada, apresentando uma variação de tipos e de usos (residencial, comercial e industrial), pois, como afirma Reis (1997, p. 15) "em cada época, a arquitetura é produzida e utilizada de um modo diverso, relacionando-se de uma forma característica com a estrutura urbana em que se instala".

Numericamente, o volume maior foi o de edificações de usos residenciais, que nos apresentou a diferenciação das classes sociais que ocupavam esses edifícios, percebidas nitidamente nas características construtivas. Por questões metodológicas, priorizamos, nesse momento da análise, a compreensão da composição de algumas dessas edificações residenciais[86], verificando os tipos, distribuições dos cômodos, localização perante o lote, bem como as composições e arranjos de suas fachadas.

[86] Por quetões como a indisponibilidade de material (plantas, fotogradias internas, descaracterização do ambiente e não permissão de acesso ao interior das edificiações industriais) não realizamos as análises das edificações e fachadas de uso industrial.

De maneira geral, percebemos a correspondência entre as produções e tipologias construtivas e as condições financeiras de seus proprietários, bem como a maciça presença de casas térreas, de uso unifamiliar, que já apresentavam o isolamento das áreas de descanso e a separação do espaço do estar/lazer do espaço do serviço/cozinha. Através da distribuição interna dos cômodos, das fachadas e da sua localização perante os lotes e com a avenida, tornou-se possível distinguir variações e especificidades dos exemplares que apresentaremos.

Na ausência de projetos, desenhos de plantas, cortes ou detalhes de fachada, recorremos ao documento fotográfico, às descrições dos relatos orais e às visitas aos locais para a escolha dos exemplares. O material recolhido possibilitou a obtenção de dados do tipo: quantidade de pavimentos, localização em relação ao lote, posição dos recuos - laterais ou frontais, relação entre as edificações e o entorno, formas dos telhados, quantidades de portas e janelas, possibilidades de ventilação e iluminação natural, entre outros itens.

Embora não tenhamos fotografias do interior das edificações, auxiliados pelos relatos de ex-moradores ou visitantes e das nossas visitas em algumas delas, elaboramos plantas baixas, mostrando a distribuição dos cômodos perante as edificações. Como se trata de uma descrição geral que tem apenas o intuito de nortear o leitor, chamamos esses desenhos de "Plantas Baixas Genéricas". Para isso, consideramos as dimensões de acordo com o tamanho médio dos lotes que constam no mapa do município que nos foi cedido pela Prefeitura Municipal de Bayeux, e, ainda, a localização das casas, de acordo com a divisão de áreas, explicada no início desse tópico.

3.2.3.1 Área 01 - Corresponde ao Bairro do Baralho

Edificação - Nessa área, verificam-se as edificações inseridas em lotes estreitos na frente e nos fundos, em média de 6 metros e comprimento longo, entre 25 e 30 metros, indo da Avenida Liberdade até as margens do rio Paroeira.

Provavelmente por ter sido a área onde se estabeleceram as primeiras residências do futuro núcleo urbano, foi uma região fortemente influenciada pelos modos construtivos mais tradicionais. Segundo Reis (1997, p. 22), esse tipo de configuração de lotes era influenciado pelas técnicas portuguesas de divisão dos terrenos:

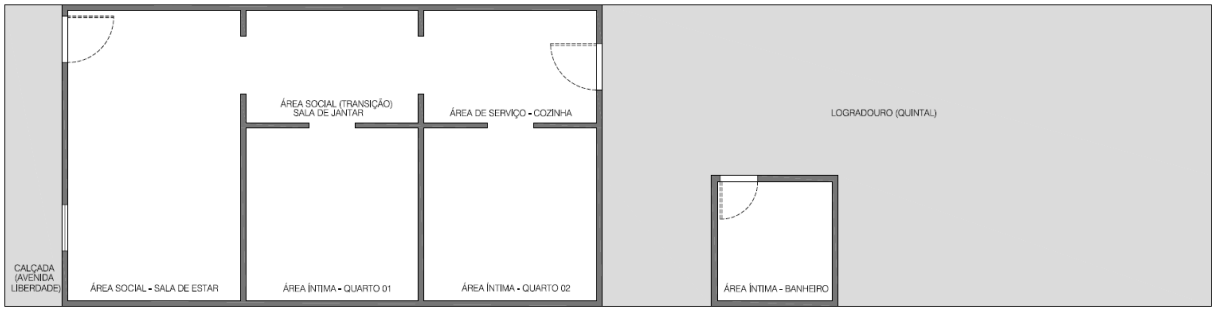
> Pode-se afirmar que, durante o período colonial, a arquitetura residencial urbana estava baseada em um tipo de lote com características bastante definidas. Aproveitando antigas tradições urbanísticas de Portugal, nossas vilas e cidades apresentavam ruas com aspecto uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes sobre os limites

> dos terrenos. Não havia meio-termo; as casas urbanas ou rurais, não se concebendo casas urbanas recuadas e com jardins.

Percebeu-se, então, na área do Bairro do Baralho, a predominância de casas térreas conjugadas, sendo algumas feitas em alvenaria, outras construídas com a técnica da "taipa de pilão" ou com estrutura mista (alvenaria + taipa de pilão), que, de certa maneira, receberam influências das edificações acima descritas. A divisão interna era simples: sala de estar (área de lazer) + sala de jantar (área de transição) + quartos (área íntima) + cozinha (área de serviço), sem corredor e com banheiros do lado de fora, soltos da construção principal.

A porta principal abria-se diretamente para a calçada, sem um espaço de intermédio entre público e privado. No que se refere ao logradouro/quintal, apresentavam forma retangular, correspondendo à quase metade do lote, separados dos lotes vizinhos por vegetação ou pequenas cercas de madeira, conforme é possível ver na figura que segue. Esses logradouros eram bastante utilizados para a criação de animais de pequeno e médio porte, bem como para o armazenamento dos materiais de pescas.

Figura 223 - Planta baixa genérica 01- Divisão interna comum nas edificações da área 01.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Fachada - As fachadas são simples e bem próximas ao nível da rua, conforme é possível perceber na Figura 24. Esquema de porta (duas folhas retas sobrepostas) + janela (um folha reta) em madeira, sem grades. Nas casas de alvenaria, normalmente a frente apresentava platibanda reta escondendo o telhado, que, por sua vez, era feito de telha canal simples e madeira roliça sem a presença de tesouras, devido às pequenas dimensões dos vãos a serem vencidos. Há também a presença de um pequeno beiral, que tinha mais função decorativa do que propriamente de proteção.

A iluminação e a ventilação natural eram um pouco comprometidas, pois ocorria apenas pelas aberturas frontais e traseiras. Contudo, como as paredes internas não iam até o telhado, dentre outros motivos por ser a altura do pé direito elevada, as correntes de vento atravessavam o comprimento da edificação sem grandes barreiras físicas.

Figura 24 - Fachadas de edificações residenciais localizadas no Bairro do Baralho, localizadas na área 01.



Fonte: Barbosa, 2001.

3.2.3.2 - Área 02 - Corresponde ao Bairro do São Bento, Sesi, Centro

Por questões de tipologias construtivas, tipos de fachadas e por uma quantidade maior de exemplares, a área 02 será subdividida em três sub-áreas: i) Sub-área 02.1 - início do Bairro do São Bento; ii) Sub-área 02.2 - final do São Bento e Sesi; iii) Sub-área 02.3 - Centro e Jardim São Vicente.

Sub-área 02.1 - Início do São Bento (próxima ao bairro do Baralho)

Edificação - Casas térreas conjugadas, construídas de forma mista (alvenaria + taipa de pilão) em lotes estreitos e profundos. Permanência de alguns exemplares de frentes em platibandas retas para esconder a caída do telhado (de telha de barro), dispostos em duas águas - frente e fundo. Sobre esse sistema de telhados, Reis (1997, p. 26) explica que:

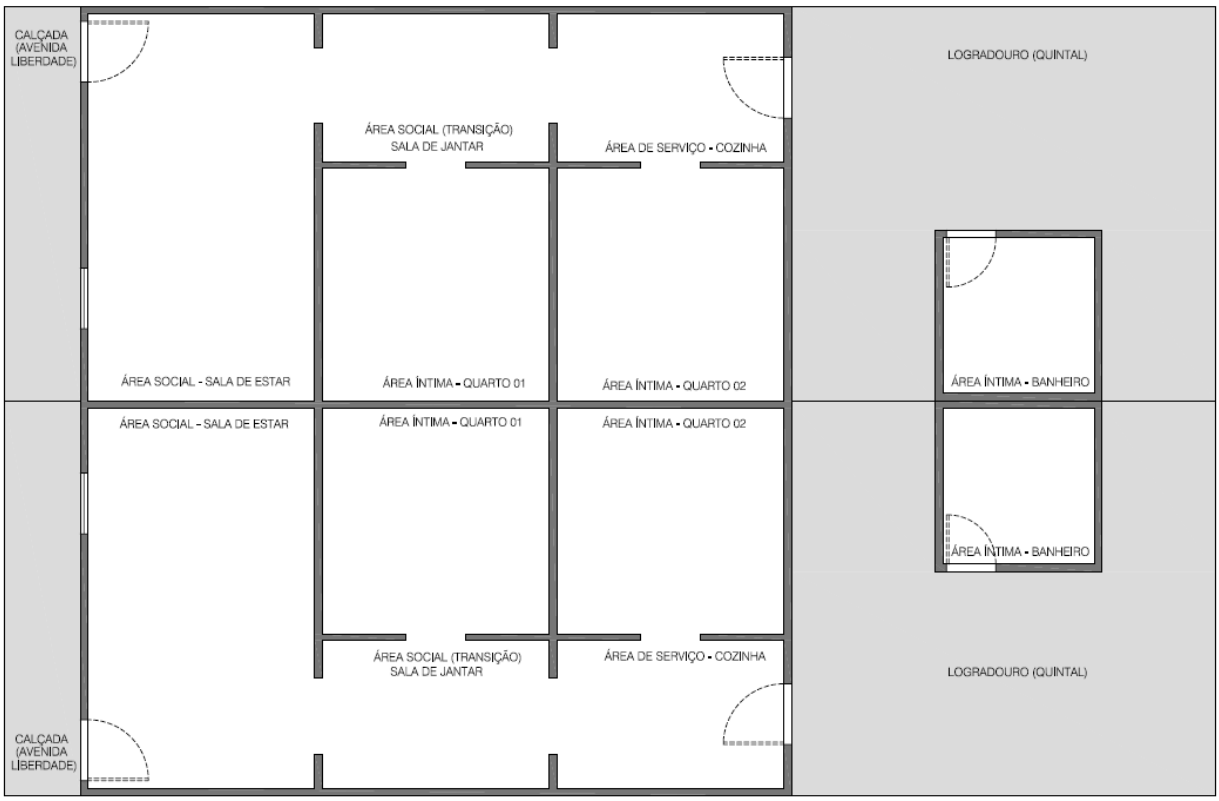
> O sistema de cobertura em telhado de duas águas procurava lançar uma parte da chuva recebida sobre a rua e a outra sobre o quintal, cuja extensão garantia, de modo geral, a sua absorção pelo terreno. Evitava-se, desse modo, o emprego de calhas ou quaisquer sistemas de captação e condução de águas pluviais.

A frente dessas residências tinha o esquema de "porta e janela", possuindo uma distribuição interna simples: sala de estar (área de lazer) + sala de jantar (área de transição) +

quartos (área íntima) + cozinha (área de serviço), sem corredor e com banheiros do lado de fora, solto da construção principal.

Este tipo de edificação também não apresenta um espaço de transição do nível da casa para a rua. A porta principal abre diretamente para a calçada. Tratando do logradouro/quintal, percebe-se uma diminuição, perdendo a forma retangular e passando a corresponder a cerca de 1/3 do lote, separado dos lotes vizinhos através de vegetação ou de pequenas cercas de madeira. Uma forte característica é a geminação, através do rebatimento das plantas e a permanência do alinhamento frontal. Essa técnica de aproveitamento das paredes com a construção no limite do terreno era favorável, pois "procurava garantir uma relativa estabilidade e a proteção das empenas contra a chuva" (REIS, 1997, p.26). A Figura 25 corresponde à planta baixa genérica de um dos exemplares da Avenida Liberdade:

Figura 25 - Planta baixa genérica 02 - Divisão interna tipo 1, comum nas edificações da sub-área 02.1.

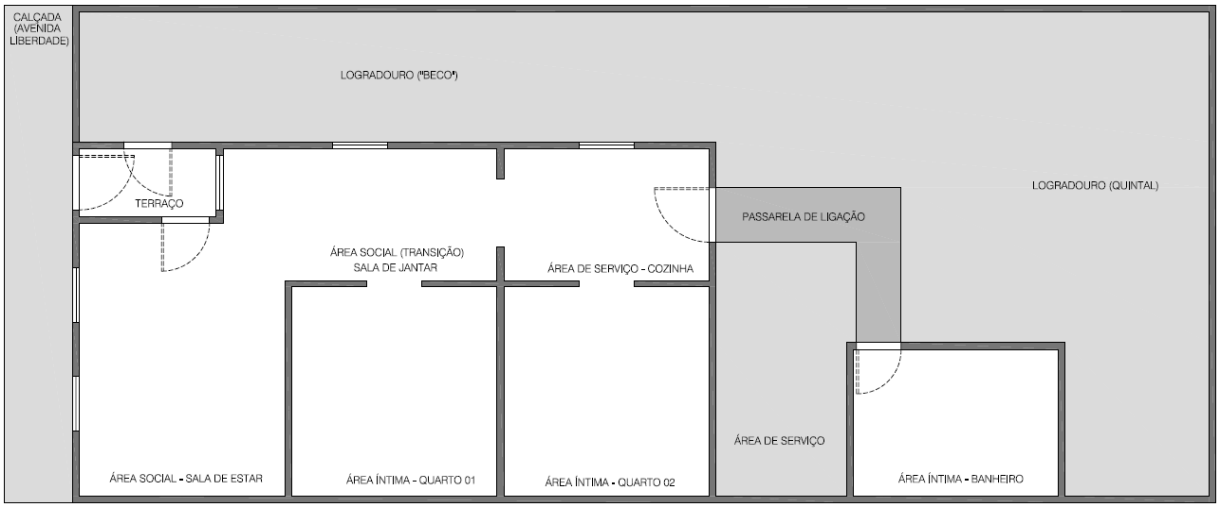


Elaborado por Maiara Belo, 2015.

As edificações dessa sub-área funcionavam quase como uma espécie de transição econômica e social e as suas formas arquitetônicas iam refletindo as condições daqueles que as construíam, pois, diferentemente das formas dos lotes ou do próprio traçado urbano, "a arquitetura é mais facilmente adaptável às modificações do plano econômico-social" (REIS, 1997, p. 16).

Assim, já era possível verificar algumas casas com telhados diferenciados, no modelo "um água", esquema "porta e duas janelas" e algumas já com a presença de mais quartos e anexo lateral (terraço) com abertura para terreno de passagem que chegava até os fundos da casa. Ainda que fossem conjugadas em uma das laterais, já se notava melhorias na distribuição interna e diferenciação em relação às anteriores. Segue planta de outro de tipo de composição de edificação, presente nessa mesma área, deixando claras as diferenciações referidas (Figura 26):

Figura 26 - Planta baixa genérica 03 - Divisão interna tipo 2, comum nas edificações da sub-área 02.1.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Fachada - Fachadas simples, sem ornamento e bem próximas ao nível da rua. Nesse trecho, temos dois tipos de fachadas predominantes. A primeira, com o esquema de porta (duas folhas retas sobrepostas) + janela (um folha reta) em madeira e sem grades, com uso da alvenaria na estrutura e platibanda reta escondendo o telhado, que era feito de telha canal simples e madeira roliça, na forma de "duas águas" frente e fundo. Contavam com alguns detalhes sutis de decoração, como pequeno beiral ou contorno emoldurando as aberturas, sendo nomeados por Reis (2004) como "Verga Reta e Ombreira". Segue imagem da descrição (Figura 27):

Figura 27 - Casas geminadas, localizadas na sub-área 02.1.



Fonte: IPHGBY (sem data).

O outro tipo de fachada era composto no esquema de porta lateral + duas janelas. Nesse tipo, nota-se a presença de um anexo lateral, utilizado como terraço, que atuava como área de transição da rua para casa. Esses terraços auxiliavam na regulação da temperatura e da iluminação que, ao entrarem nas residências, tinha facilitada a sua distribuição, uma vez que as paredes internas não chegavam até o teto. A imagem da Figura 28 mostra esse tipo de edificação:

Figura 328 - Casas com telhados de uma água e duas janelas, localizadas na sub-área 02.1.



Fonte: Fonte: Relatório Mensal N^0 17. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Sub-área 02.2 - Final do bairro do São Bento e bairro do Sesi

Edificação - Essa foi uma área com características bem específicas, com uma vasta diversidade em sua tipologia construtiva, bem maior que as demais, justificada pela sua dimensão e pela concentração de famílias mais abastadas que, consequentemente, tinham mais contatos com as alterações urbanísticas que aconteciam no país, das quais acabavam por receber influências, pois:

> As transformações socioeconômicas e tecnológicas pelas quais passaria a sociedade brasileira durante a segunda metade do século XIX iriam provocar o desprestígio dos velhos hábitos de construir e habitar. [...] Foi sob a inspiração do ecletismo [...] que apareceram as primeiras residências urbanas com nova implantação, rompendo com as tradições e exigindo modificações nos tipos dos lotes e construções (REIS, 1997, p.44).

Verificam-se, nesse trecho, construções mais elaboradas, com maior quantidade de detalhes decorativos, adornos e características diversas. Casas térreas, soltas dos lotes em pelo menos uma das laterais, lotes mais largos na frente e nos fundos, com comprimentos longos, provavelmente influenciados pelas:

> [...] transformações verificadas então nas soluções de implantação, que se ligavam aos esforços de libertação das construções em relação aos limites dos lotes. O esquema consistia em recuar o edifício dos limites laterais, conservando-o frequentemente sobre o alinhamento da via pública. Comumente, o recuo era apenas de um dos lados; do outro, quando existia, reduzia-se ao mínimo (REIS, 1997, p.44).

A distribuição dos ambientes era mais elaborada, alguns com terraços laterais, utilizados para a distribuição do fluxo de pessoas, estabelecendo-se como um filtro. Distinguia a passagem de pessoas mais íntimas dos visitantes, do público com o privado, além de auxiliar no equilíbrio da temperatura e ventilação. Passaram a agregar a presença do jardim como elemento de composição da edificação, uma vez que "esta novidade vinha introduzir um elemento paisagístico na arquitetura residencial, oferecendo a essa, amplas possibilidades de arejamento e iluminação" (REIS, 1997, p.46).

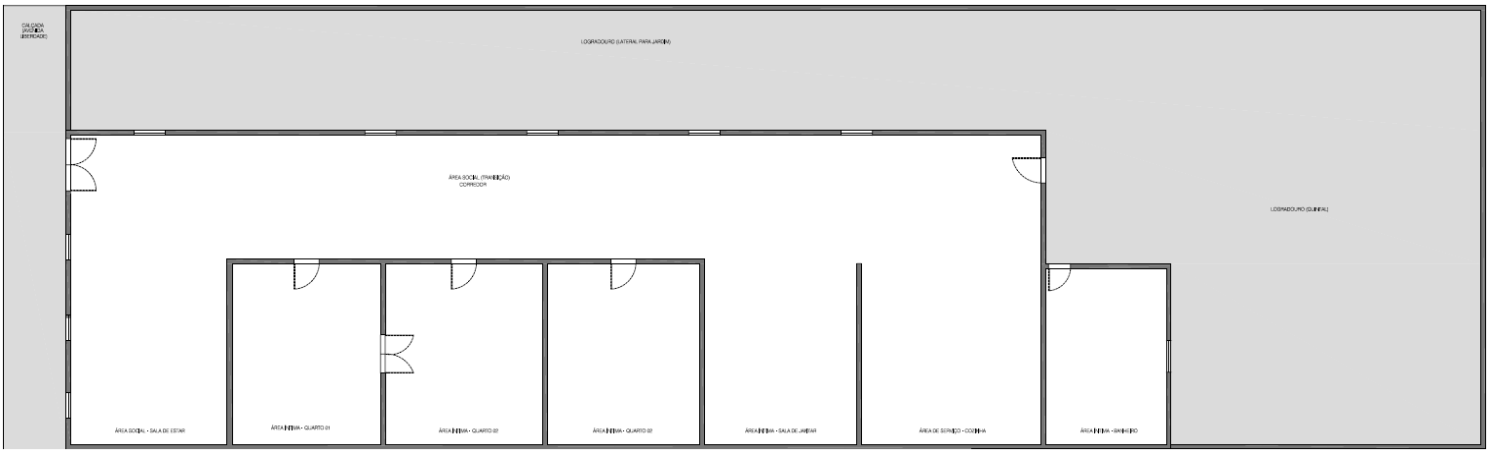
Noutros casos, a distribuição dos ambientes ocorria através da existência de um corredor que atravessava toda a casa em seu sentido perpendicular, chegando até o seu interior, para o qual se abriam os cômodos.

> Ao mesmo tempo, conservava-se, em grande parte, a destinação geral dos compartimentos. A parte fronteira, abrindo para a rua, era reservada para as salas de visitas, Dispunham-se quartos em torno de um corredor ou sala de

almoço (varanda), na parte central, ficando cozinha e banheiro ao fundo (REIS, 1997, p.46).

Outra característica dessas construções foi o anexo do banheiro à casa. Entretanto, o acesso ainda se realizava pela parte de fora. Segue um modelo genérico de uma das casas instaladas na Avenida Liberdade com esse tipo de distribuição de cômodos (Figura 29):

Figura 29 - Planta baixa genérica 04- Divisão interna comum nas edificações da sub-área 02.2.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Fachada - As fachadas das casas dessa área funcionavam como um invólucro, "abraçando" o volume construído. Passaram a ser compostas por maior quantidade de adornos, volumes, relativa preocupação com a simetria, além de técnicas diferenciadas de construção. As platibandas ganharam mais destaque e volumes, foram inseridas formas geométricas e outros itens, como brasões, ou delimitação de entradas através de arcos. Seguem imagens desses exemplares (Figuras 30, 31, 32 e 33):

Figura 430 - Casas localizadas na subárea 02.2.

Casa solta do lote em uma lateral.
Frente garagem em anexo, duas janelas e terraço lateral.

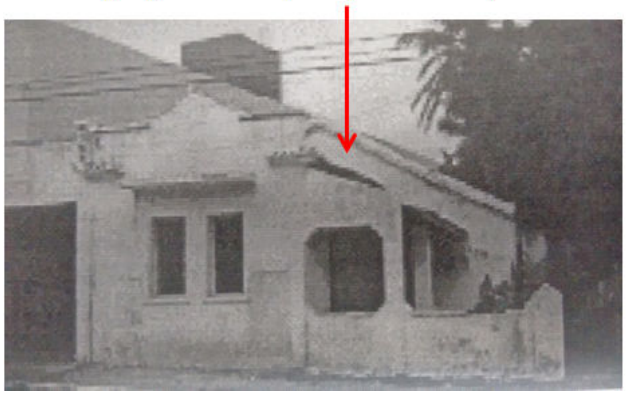


Figura 31 - Casas localizadas na subárea 02.2.

Casa solta do lote em uma lateral.
Frente com três janelas e entrada lateral.



Fonte: IPHGBY (sem data).

Figura 532 - Casas localizadas na subárea 02.2.

Casa solta do lote em uma lateral.
Frente com anexo, três janelas porta principal e terraço lateral.

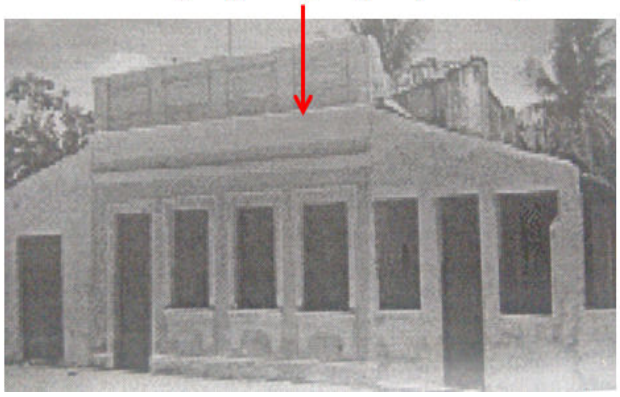


Figura 33 - Casas localizadas na subárea 02.2.

Casa solta do lote nas duas laterais.
Frente com janelas, terraço frontal e anexo lateral.



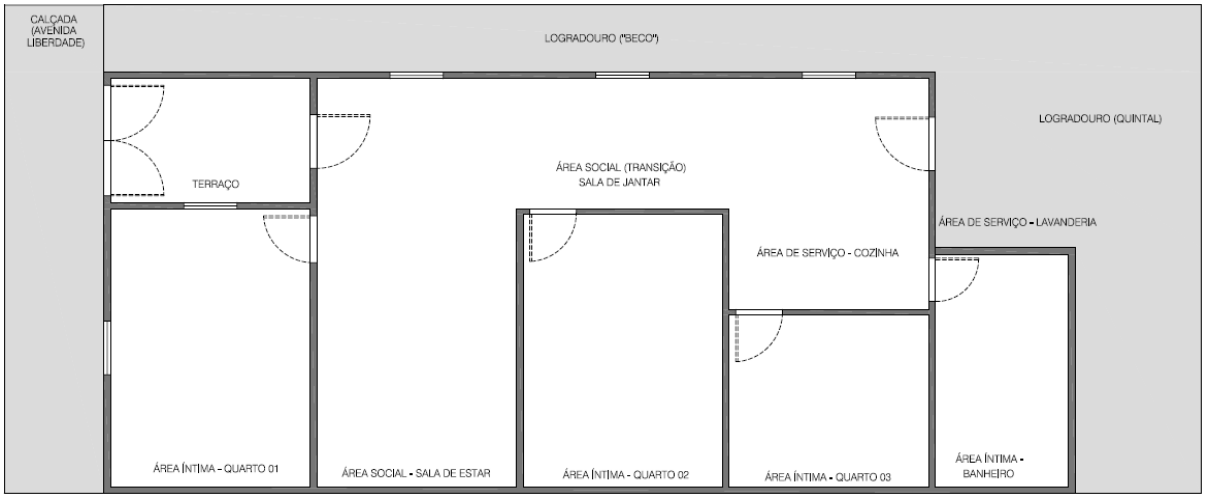
Fonte: IPHGBY (sem data).

Sub-área 02. 3 - Correspondente à região do Centro

Edificação - Verifica-se uma leveza nas formas construtivas e diminui consideravelmente a quantidade de adornos. Permanece a composição de casas térreas, soltas do lote através de pequenos corredores laterais, uma vez que as residências de menor porte que "não podiam contar com lotes laterais ajardinados para resolverem seus problemas de iluminação e arejamento, apresentavam, então, pequenas entradas descobertas com portões" (REIS, 1997, p. 46-47).

Os lotes eram mais largos na frente e nos fundos, porém, no comprimento, eram menores, devido à presença de mais quarteirões. Apesar de ser área de concentração de famílias com mais rendimentos financeiros, sofreu uma influência mais rápida do uso comercial. A distribuição dos cômodos internos também se diferenciava, principalmente pela incorporação do terraço na frente da casa, bem como dos banheiros, que passaram a ter acesso pelo interior das casas, conforme podemos verificar na planta baixa genérica (Figura 34):

Figura 34 - Planta baixa genérica 05 - Divisão interna comum nas edificações da subárea 02.3.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Fachada - Outra marca é a presença dos telhados de uma água, com beiral sutil. O alinhamento em relação às calçadas é bem delimitado, bem como, em alguns casos, a prática do recuo frontal, complementado pela presença de muros, separando o passeio público da área privada, estabelecendo certa linearidade em relação à Avenida. No que se refere à ventilação e à iluminação natural, são auxiliadas pelas aberturas laterais. Seguem imagens desses exemplares (Figuras 35 e 36):

Figura 35 - Casas localizadas na subárea 02.3.

Casa solta do lote nas duas laterais e telhado inclinado de uma água.
Frente com janela e terraço e presença de muro separando a calçada do terreno da casa.



Fonte: Arquivo pessoal de M.L.T.

Figura 36 - Casas localizadas na subárea 02.3.

Casa com telhado inclinado de uma água.
Frente com janela e terraço. Não há muro e a casa é construída no limite do terreno.



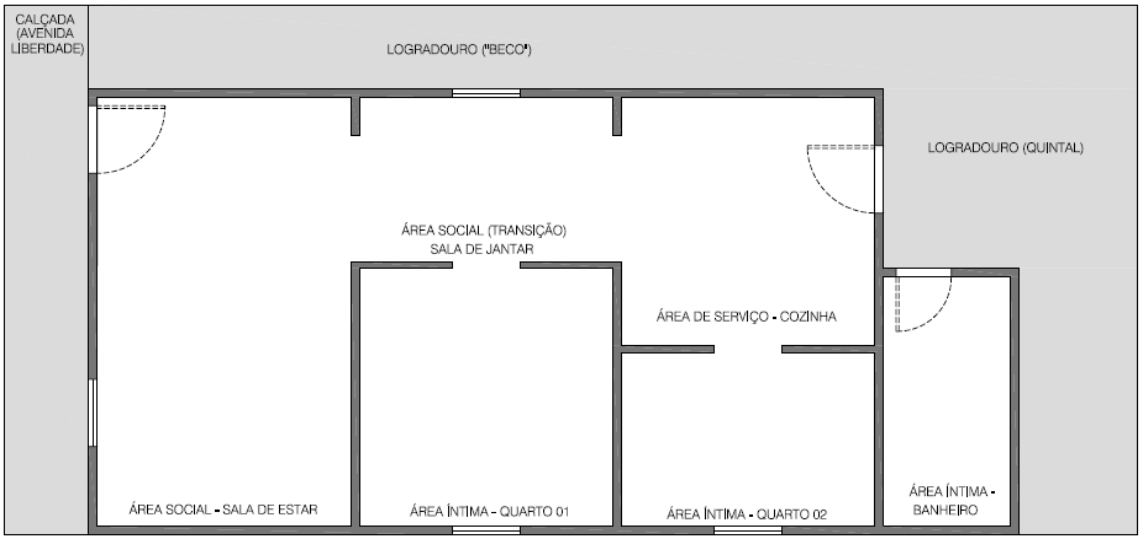
Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2015

3.2.3.3 Área 03 - Corresponde ao Bairro do Jardim São Severino

Edificação - predominância de casas térreas conjugadas e algumas soltas das construções vizinhas através de corredores estreitos. Os lotes são estreitos na frente e nos fundos, com pouca profundidade devido à divisão dos quarteirões e do próprio curso do rio. Na maioria dos telhados, constava-se a estrutura de duas águas, para as laterais, com telhas de barro tipo canal simples, assentadas sobre madeiramento sem aparelhagem, com a largura dos vãos pequenos, que eram feitos com amarrações simples, sem a necessidade de "tesouras ou vergas" e tinham beirais pequenos que serviam de proteção da chuva.

Muitas dessas habitações foram construídas com a técnica da "taipa de pilão", ou com estrutura mista (alvenaria + taipa de pilão). Divisão interna simples: sala de estar (área de lazer) + sala de jantar (área de transição) + quartos (área íntima) + cozinha (área de serviço), sem corredor. A diferença se dá no aumento do tamanho da cozinha e na junção dos banheiros com a construção principal, apesar de o acesso permanecer realizando-se pelo lado de fora. O logradouro/quintal, de tamanho pequeno em forma de "L", era separado dos vizinhos através de vegetação ou de pequenas cercas de madeira (Figura 37).

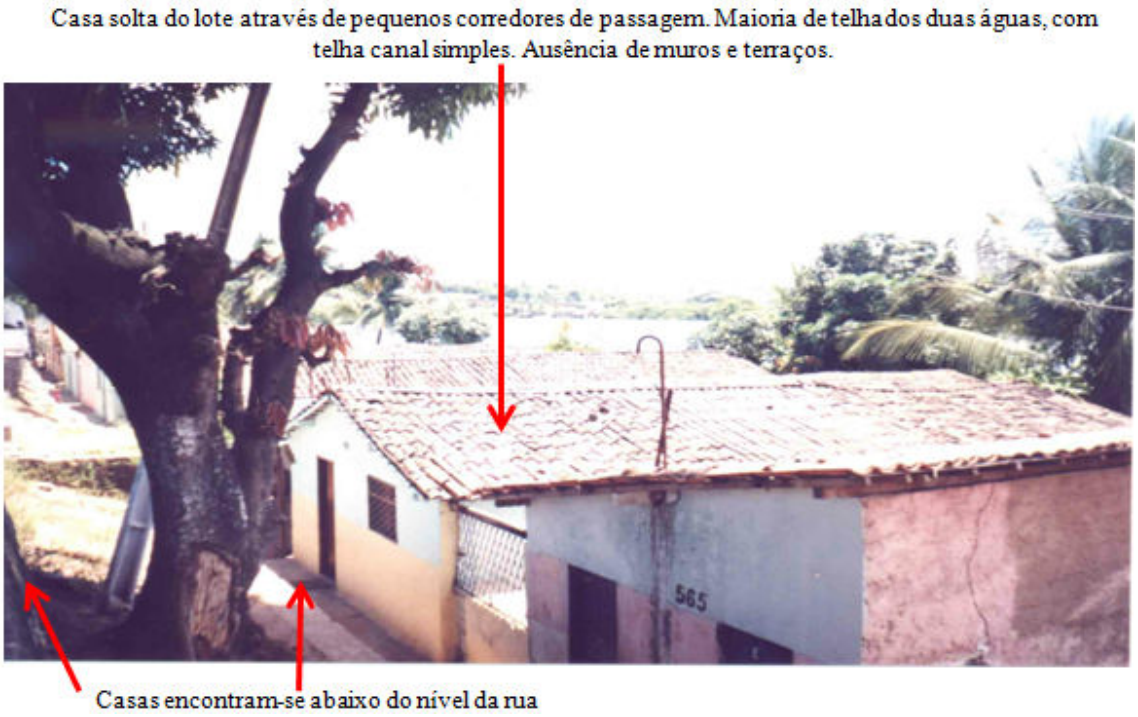
Figura 37 - Planta baixa genérica 06 - Divisão interna comum às edificações da área.



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

Fachada - Esquema de "porta e janela", porta de uma folha e janela pequena central. A porta principal abre diretamente para a rua. Por estarem abaixo do nível da avenida, não apresentavam muros; assim, o limite entre o público e o privado acabou sendo estabelecido pelo próprio desnível, conforme justificativa exposta pelos moradores. A iluminação e a ventilação naturais ocorriam pelas aberturas frontais, laterais e traseiras.

Figura 38 - Casas localizadas na subárea 02.3



Fonte: Barbosa, 2001.

Após essas observações e descrições, percebemos a íntima relação estabelecida entre as fachadas e a edificação e sua intensa importância na composição do espaço urbano. Os tipos edificados, com algumas peculiaridades, foram sendo estabelecidos ao longo da Avenida Liberdade quase que de maneira hierarquizada. Lançar um olhar sobre essas edificações traz consigo a possibilidade da verificação das alterações e da hierarquização pela qual passou a própria cidade de Bayeux.

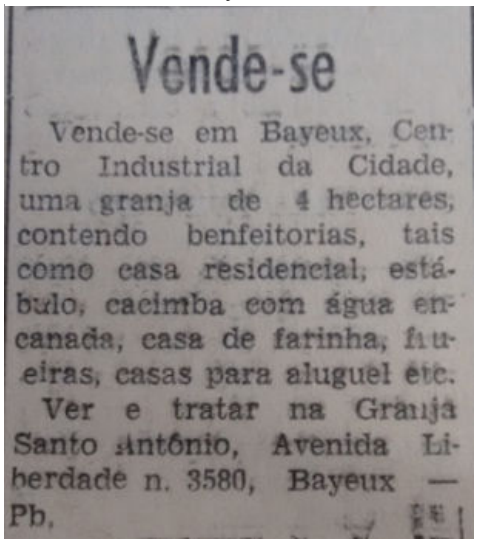
Verificamos que esses edifícios e fachadas constituíram-se de acordo com as posses financeiras daqueles que os habitavam. Como descrito por Lamas (2004), devemos entender esses elementos morfológicos como determinantes na forma e na imagem da cidade. Salientamos que, através dessas construções tão heterogêneas, fica claro o esforço estético, funcional e representativo de seus produtores que, juntos, acabaram por moldar a imagem, a estética e também a função da Avenida Liberdade.

3.2.4 Logradouro

O logradouro constitui "o espaço privado do lote não ocupado por construção, as traseiras, o espaço privado, separado do espaço público pelos contínuos edificados" (LAMAS, 2004, p.98). É uma espécie do que "sobra" após a construção das edificações ou da divisão e ocupação dos loteamentos.

No caso da Avenida Liberdade, a presença desse elemento deu-se principalmente através dos grandes quintais, destacadamente até a década de 1960, uma vez que, graças aos grandes lotes pertencentes às famílias que ali residiam, as casas eram construídas em uma parte do terreno, enquanto as demais serviam de "terreiro" ou quintal destinado ao plantio de árvores (de sombras e frutíferas) e à criação de animais. No trecho do Jornal A União, percebe-se a descrição de uma dessas propriedades e a consequente existência do Logradouro (Figura 39):

Figura 39 - Anuncio de venda de granja na área industrial de Bayeux.


Vende-se

Vende-se em Bayeux, Centro Industrial da Cidade, uma granja de 4 hectares, contendo benfeitorias, tais como casa residencial, estábulo, cacimba com água encanada, casa de farinha, fruteiras, casas para aluguel etc. Ver e tratar na Granja Santo Antônio, Avenida Liberdade n. 3580, Bayeux — Pb.

Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 21/02/64.

Esse elemento morfológico foi utilizado para variados fins ao longo dos anos, "desde a horta ou quintal até a oficina, garagem ou anexo" (LAMAS, 2004, p. 98). Nas entrevistas, os logradouros foram bastante lembrados como grandes terreiros, grandes terrenos, sítios com plantação de jaqueira, de jambeiro, criação de galinhas, entre outros. Foi através dos logradouros que se possibilitou grande parte das alterações urbanas de Bayeux e da própria Liberdade, através dos desmembramentos, a partir dos quais foram se constituindo outros lotes e novas habitações ou pontos comerciais, e dos remembramentos, que constituíram os grandes lotes industriais (Figuras 40 e 41).

Figura 40 - Lotes residenciais localizados na Avenida Liberdade[87].



Fonte: Arquivo pessoa M.L.T., década de 1960.

Figura 41 6 - Lotes na Avenida Liberdade, utilizados com fins industriais[88].



Foto: Mário Miranda, 2015.

Todavia, é importante lembrar que o logradouro não é um elemento autônomo, mas complementar ao lote, ao quarteirão; não é utilizado pela habitação nem contribui para a forma dos espaços públicos. "Este lugar modesto na morfologia da cidade tradicional é justamente o seu maior atributo, permitindo atribuir um papel relevante na evolução da cidade" (LAMAS, 2004, p. 98).

[87] Nessas imagens, é possível perceber a presença de terrenos livres nas laterais das edificações. Esses terrenos eram os quintais das casas, utilizados para o plantio e criação de animais.
[88] Verifica-se a presença do logradouro frontal. A foto da esquerda trata-se da indústria Cisal e a da direita da Brascorda, ambas trabalhavam com o beneficiamento das fibras do sisal natural.

3.2.5 Praça

As definições acerca da praça são bem variáveis. A definição dada por Lamas (2004, p. 101-102), por exemplo, a considera como sendo "lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, da manifestação da vida urbana". Assim, consideramos a praça como um espaço simbólico, do imaginário, ao mesmo tempo em que é ponto de partida de grandes transformações e reivindicações. Além disso, é uma área de convívio social, que possibilita às pessoas e à própria cidade as mais variadas formas de interações, mas também é um elemento morfológico, um equipamento urbano.

A praça tem uma grande representatividade no cotidiano urbano, é um espaço público que tem um papel importante no desenho e na vida das cidades (SUM, 2008). É lugar de permanência e acontecimentos sociais, que, vinculados à localização geográfica e à representatividade histórica e cultural, coadunam com o desempenho de uma função na estruturação urbana, se distinguindo facilmente de outros espaços da cidade. É um "espaço pleno de significados e com ambiência própria [...] possuindo alto conteúdo simbólico" (MASCARÓ, 2004, p.153). Segundo Sum (2008, p. 23),

> Simultaneamente, uma construção e um vazio, a praça não é apenas um espaço físico aberto, mas também um contexto social integrado ao tecido urbano. Sua importância refere-se a seu valor histórico, bem como a sua participação contínua na vida da cidade. [...] A praça é um lugar de convívio social inserido na cidade e relacionado às ruas, arquitetura e às pessoas.

Principal espaço público de Bayeux, a Praça 06 de Junho desempenhou um importante papel para o município, estando atrelada à importância econômica e cultural da cidade. Segundo Oliveira (2006), a praça recebeu tal nomenclatura em alusão à data de reconquista da cidade francesa de mesmo nome[89]. Localizada na convergência das ruas Gustavo Maciel Monteiro, Petrônio de Figueiredo e Avenida Liberdade, ocupou o terreno onde se realizava uma feira livre, sendo esse um dos motivos de não se saber o período de sua fundação como praça. Devido à interseção dessas ruas e à presença da linha férrea em uma delas, a praça ficou configurada em um razoável lote retangular.

Apesar de sua localização descentralizada em relação à cidade, por estar quase na extremidade da Avenida Liberdade — o que socialmente acabou por lhe configurar como limite dessa avenida, apesar de não o ser oficialmente, era compensada pela proximidade com

[89] Ver capítulo 01, sobre as homenagens relacionadas à conquista da Bayeux francesa.

a primeira estação ferroviária para passageiros[90], e pelas várias possibilidades de acessos — já que estabeleceu limites com as três importantes ruas e ainda foi favorecida pela confluência de pessoas (resquícios do período da feira), permitindo a essa área, múltiplos usos e, quase por consequência, a possibilidade ou necessidade de longas permanências[91].

Desta forma, a praça foi, então, se consolidando como espaço de concentração de pessoas, de transportes públicos, de comércio e de comunicação da cidade. Conforme descrição de um usuário,

> Na praça, tinha a difusora da cidade, era onde anunciavam os principais eventos, como nota de falecimento, chegada de pessoas importantes - como políticos ou empresários, anúncios de esportes, comerciais ou mesmo anúncio de uma música romântica para a pessoa amada. Tinha também um painel onde eram colocados os cartazes dos filmes que estavam em cartaz no cinema municipal e outros cartazes de eventos. Lá na Praça, você ficava sabendo de tudo que ia acontecer em Bayeux (Informação verbal, depoente A.A.O, 2015).

Ressaltamos a importância das possibilidades de acesso para proporcionar o real uso desses espaços públicos, conforme explanado no livro "Projeto da Praça - convívio e exclusão no espaço público", no qual Sum (2008, p. 25) expõe alguns requisitos:

> **Acessibilidade**: condição primordial para o uso. O acesso é fundamental para a apropriação e o uso de um espaço. Entrar em um lugar é condição inicial para poder usá-lo. Classificamos três tipos de acesso ao espaço público: o físico, visual e simbólico ou social.
> **Acesso físico** refere-se à ausência de barreiras espaciais ou arquitetônicas para entrar e sair de um lugar. No caso do espaço público, deve-se considerar também a localização das aberturas, as condições de travessias das ruas e a qualidade ambiental dos trajetos.
> **Acesso visual ou visibilidade** define a qualidade do primeiro contato do usuário com o lugar. Perceber e identificar ameaças potenciais é um procedimento instintivo antes de alguém adentrar qualquer espaço; Uma praça no nível da rua, visível de todas as calçadas informa aos usuários sobre o local e, portanto, é mais propícia ao uso.
> **Acesso simbólico ou social** refere-se à presença de sinais que sugere quem é e quem não é bem-vindo ao lugar. Porteiros e guardas na entrada podem representar ordem e segurança para muitos e impedimentos para outros. Construções e atividades também exercem o controle social de acesso, principalmente aos espaços fechados, em que alguns tipos de políticas são frequentemente conjugados para atrair ou inibir determinados públicos.

[90] "Estação ferroviária localizada bem próximo da Praça 06 de Junho". Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:< www.estaçõesferroviárias.com.br/Paraíba/bayeux.htm>. Acesso em: 01 dez 2015.
[91] Os fatores apresentados foram determinantes para a localização da praça nessa área. Isso acabou gerando uma diferenciação entre outras praças do Estado, uma vez que, a maioria das cidades do interior tem a origem da praça principal vinculada a Igreja Matriz. No caso de Bayeux, a Igreja matriz localiza-se na Avenida Liberdade, entretanto, em bairro distinto da praça.

> Os três tipos de acesso podem ser combinados para tornar um espaço mais ou menos convidativo ao uso.

Assim, a principal praça de Bayeux facilmente se diferenciava de outros espaços públicos da cidade, tendo como ponto positivo sua facilitada acessibilidade nos três quesitos mencionados abaixo:

- Acessibilidade Física - bem próxima ao nível da rua, sem grandes obstáculos que dificultassem a entrada, que podia ocorrer através das três ruas que a margeavam. O acesso pela Rua Gustavo Maciel Monteiro era mais complicado devido à localização dos trilhos do trem e à presença de pequeno mobiliário. Pela Avenida Liberdade, havia o problema do tráfego intenso que dificultava a travessia; todavia, essa problemática estava ligada à via e não à praça, já que o acesso por esse lado se fazia através de uma calçada livre e bem baixa.
- Acessibilidade Visual - não havia elementos verticais ou horizontais maciços que impedissem a visualização, podendo ser totalmente percebida de qualquer um dos seus pontos. Tal característica facilitava a apreensão do lugar, bem como possibilitava ver todos os ocupantes que nela se encontravam, o que acabava gerando uma maior sensação de segurança.
- Acessibilidade Simbólica ou Social - De maneira geral, e durante a maior parte do tempo, não se tinha a presença de nenhum tipo de impedimento de acesso a esse recinto. Apenas em alguns períodos específicos do ano ocorria certa restrição, conforme veremos mais adiante.

Assim, tais possibilidades de acesso, aliadas aos itens já mencionados, favoreceram o constante fluxo e uso enquanto espaço público (Figura 42).

Figura 42 - Praça 06 de Junho e as intercessões entre as Ruas Gustavo Maciel Monteiro, Petrônio de Figueiredo e Avenida Liberdade[92].



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

Configurava-se como uma "praça seca", por não ser arborizada, predominando a presença da cobertura cimentícia. A vegetação presente na própria praça era muito escassa e a existente era do tipo rasteira, o que, consequentemente, não lhe gerava sombras, criando um desconfortável aumento de temperatura durante o dia. As edificações ao seu redor tinham uma regularidade formal horizontalizada, com características bem comuns. Com apenas um pavimento, também não se gerava o sombreamento; entretanto, possibilitava uma boa aeração, pois as edificações baixas e a ausência de barreiras físicas facilitavam a passagem das correntes de ar, inibindo a formação de bolsões de ar quente e facilitando a dissipação do calor.

A ausência de árvores e sombras não era impedimento para que, diuturnamente, a praça fosse bastante utilizada. Devido à ausência de uma estação rodoviária, servia como ponto de encontro de ônibus municipais, intermunicipais e carros de aluguel, garantindo uma permanente rotatividade de transportes e pessoas, o que contribuía para os intensos ruídos

[92] O acesso físico a praça era possibilitado por uma calçada baixa, quase ao nível da rua.

sonoros advindos dos motores dos carros/ônibus, dos comerciantes ou mesmo das falas dos transeuntes, conforme relata uma ex-usuária do local:

> A Praça era muito importante pra cidade. Desde a época das Barreiras, o povo se encontrava ali. Minha mãe tinha um fiteiro e todo dia ia pra lá! Lá, também tinha outras barracas que vendiam um monte de coisas... vendia de tudo, de laranja a pipoca, milho cozinhado a cachaça. Era um passa-passa de gente e aí dava pra ela vender bem. O povo que vinha do interior passava por lá, o povo que vinha de Santa Rita passava por lá, o povo que vinha "lá de cima" passava por lá...era assim. Porque também era o ponto final dos carros e, por isso, sempre tinha muita gente nela! (Informação verbal, depoente E.F, 2015).

Em relação à sua forma física, era um espaço aberto que, devido à justaposição do sistema de ruas e quadras com a Avenida, constituiu-se em um espaço de configuração retangular, sendo a extremidade maior de aproximadamente 72.3 m e a extremidade menor, de 25 m. Além disso, apresentava boas opções de bancos para sentar, possibilitando às pessoas permanecerem mais tempo, agruparem-se de maneira próxima e estabelecerem contatos. Um elemento que ganha destaque visual são os postes e a fiação elétrica, os quais são possíveis de serem vistos em todas as laterais. Alguns mobiliários urbanos e o elemento que marca o centro físico do lugar também são facilmente visualizados.

Essa praça não tinha como prioridade o uso recreativo. Era um espaço que acabava por desempenhar uma espécie de função simbólica de referência da cidade. Devido a sua área livre, foi amplamente utilizada como ponto de encontro de variadas atividades oficiais do município, sendo utilizada como principal palanque para comemorações, inaugurações de obras públicas, eventos educacionais, enfim, atividades em que se tinha o anseio de ampla visibilidade pelos munícipes em geral eram nela realizadas.

> **Bayeux vai inaugurar pavimentação**. "Prefeitura de Bayeux inaugurou uma série de obras em comemoração ao aniversário da gestão. As solenidades foram iniciadas na Praça 06 de Junho com uma salva de tiros, bem como finalizadas nesse mesmo local com a presença de grupo musical (Fonte: Jornal A União, Domingo, 29/01/78, pág. 02).

> **Começa, Hoje, A Semana De Educação De Bayeux**."Teve início na cidade de Bayeux a Semana da educação. Que entre outros intuitos abriu discussões acerca dos problemas da educação pelo qual passava o município. O evento recebeu patrocínio da Secretaria de Educação e Cultura e da Rádio Tabajara. A programação foi encerrada com dois eventos ocorridos na Praça 06 de Junho" (Fonte: Jornal A União,Terça-Feira, 07/11/61, pág. 03).

As atividades cotidianas da Praça 06 de Junho eram intensas, promovidas pelos comerciantes, pela passagem do trem, dos carros e ônibus ou mesmo pelas pessoas. Era um ambiente provido de solenidade e possibilidades, no qual, a depender das horas e dos dias, era possível encontrar as mais distintas funções, como mercado, palco de festas - desde conjuntos musicais, como apresentação de danças folclóricas, ou proclamação de certames políticos. Nas datas comemorativas mais significativas, como Natal, São João ou Sete de Setembro, ela também era utilizada como ponto de comemoração e encontro social, graças a sua vasta possibilidade de usos.

> Na época das festas, se colocava uma espécie de cercado na praça, e lá dentro tinha os pavilhões. Quem tinha um pouco mais de condições pagava pra entrar. Quem não tinha, ficava do lado de fora só olhando. As pessoas se arrumavam muito pra ir para lá, essa era a época de se usar as melhores roupas porque as pessoas mais importantes da cidade com certeza estariam por lá! (Informação verbal, depoente J.R.F, 2015).

Na foto abaixo (Figura 43), é possível ver a presença da Banda Marcial, que se concentrava na Avenida Liberdade em frente à praça:

Figura 43 - Concentração da Banda Marcial na Praça 06 de Junho, na lateral da Avenida Liberdade, no final da década de 1960.



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

A Praça 06 de Junho mostrava-se como lugar de destaque na cidade, palco de momentos importantes do município, símbolo da identidade da Avenida Liberdade, bem como de toda a Bayeux. Era o espaço do diálogo entre a população, assim como o lugar de esperanças, do alento surgido com as várias promessas de melhorias de vidas feitas pelas autoridades. A pesquisa no acervo do Instituto do Patrimônio Histórico e Geográfico de

Bayeux mostra vários registros de imagens com a aglomeração de pessoas em momento solene de inauguração de reforma da área central da Praça, na década de 1980:

Figura 44 - Praça 06 de Junho, em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980.



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

Figura 45 - Praça 06 de Junho em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980.



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

Figura 46 - Praça 06 de Junho, em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980.



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

Figura 47 - Praça 06 de Junho em ato de inauguração das reformas físicas nela realizadas, na década de 1980.



Fonte: IPHGBY, década de 1980.

Embora, tenha tamanho físico relativamente pequeno, a articulação exercida a partir da Praça 06 de Junho, aliada a sua fácil acessibilidade e a importância de suas ruas laterais, concomitantemente com as diversas opções de usos, além do seu conteúdo histórico, social e cultural, fizeram-na um espaço singular na cidade de Bayeux e da Avenida Liberdade, particularmente no período de 1960 a 1989. Área vivaz, que possibilitou as mais variadas aspirações, contatos, amores e desamores. Se Lamas (2002) definiu praça como lugar de encontros, acontecimentos, práticas sociais e da manifestação da vida urbana, a "06 de Junho", resguardadas as proporções, atendeu a essas expectativas.

3.2.6 Monumento

Consideramos ser o monumento um elemento desenvolvido para deixar marcado um feito ou homenagear uma pessoa. Segundo Lamas (2004, p. 104), "é um fato singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença e significado". O autor ainda relata:

> O monumento deve intervir, em primeira mão, na composição da cidade. Não se localizam em qualquer ponto. Têm seu lugar marcado. Servem para compor a fisionomia urbana. [...] A sua existência situa-se para lá do desempenho de uma função e assume significados culturais e históricos bem precisos, mesmo quando a sua função primitiva já não existe. [...] Desempenha papel essencial no desenho urbano, caracteriza a área e torna-se polo estruturante da cidade (LAMAS, 2004, p. 104).

Assim, como forma de fortalecer a homenagem prestada à reconquista da Bayeux francesa e à alteração de nome com a elevação à categoria de cidade do antigo Distrito de Barreiras, foi construído no centro de sua principal praça - 06 de Junho - um monumento que simbolizava tal conquista. O elemento vertical feito de ferro e concreto tinha uma base em forma de caixa oca instalada junto ao solo, na qual foi depositada uma porção de cinco quilos de areia vindos da cidade homônima, seguida de um apoio que ficava logo acima de tal caixa na qual estava escrita a seguinte frase: "Viva a França!".

Figura 48 - Praça 06 de Junho já reformada, na qual restou apenas a base original do monumento "Viva a França!".



Fonte: IPHGBY (Sem data)

Esse monumento, que era o único presente na Avenida, bem como algumas modificações feitas na própria praça para a implantação desses elementos, foi inaugurado no dia 14 de julho de 1944, ratificando tal homenagem. Entretanto, com as mudanças nas gestões administrativas e as reformas pelas quais passou a praça, no final da década de 1980, esse monumento foi substituído por outro de menor dimensão física.

3.2.7 Vegetação

Segundo Lamas (2004), as áreas verdes caracterizam a imagem da cidade, têm individualidade própria, desempenham funções precisas e são elementos que compõem o desenho urbano, servindo para organizar, definir e conter espaços. Dessa maneira, a vegetação apresenta funções importantes nas cidades, que incluem os aspectos estéticos e paisagísticos, a valorização da beleza do ambiente, as funções ecológicas, sociais, educativas, psicológicas e culturais. Conforme descreve o autor,

> Do canteiro à árvore, ao jardim de bairro ou ao grande parque urbano, as estruturas verdes constituem elementos identificáveis na estrutura urbana. Caracterizam a imagem da cidade, têm individualidade própria; desempenham funções precisas: são elementos de composição do desenho urbano; servem para organizar, definir e conter espaços. Situa-se ao mesmo nível da hierarquia morfológica e visual. Uma rua sem as suas árvores mudaria completamente de forma e de imagem; um jardim ou um parque sem a sua vegetação transformar-se-ia apenas num terreiro... As simples árvores e vegetação existentes em logradouros privados são de grande importância na forma urbana, no controle do clima e qualificação da cidade, e, como tal, deveriam ser entendidas no urbanismo e gestão urbana (LAMAS, 2004, p. 106).

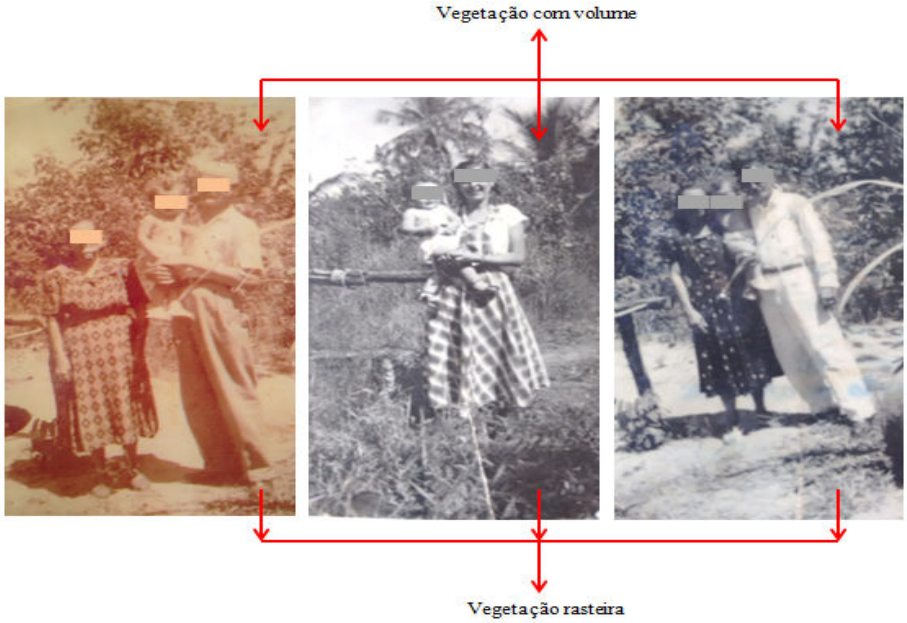
A presença vegetal é fundamental no espaço urbano, atuando, inclusive, como caracterizador da paisagem e contribuindo para a manutenção do ambiente, possibilitando o uso de maneira agradável, através das sombras, frescor, ornamentos, proteção contra insolações, filtragens de poluentes, entre outros. Ao aliar-se de maneira complementar com os demais elementos morfológicos, atua de maneira direta no conforto ambiental do espaço no qual está inserida, apresentando inúmeros pontos positivos, tais como:

> Microclima Urbano - atua sobre os elementos climáticos, contribuindo para o controle da radiação solar, temperatura e umidade do ar, ação dos ventos e da chuva e da poluição do ar (MASCARÓ, 2004, p. 65).
> Temperatura do Ar - controle da radiação, do vento e da umidade do ar. Sob agrupamentos arbóreos, a temperatura é de 3º a 4º menor que nas áreas expostas à radiação solar (MASCARÓ, 2004, p. 75).
> Umidade do Ar - intercepta a radiação solar e modifica as características do vento, reduz a incidência da precipitação sobre o solo e altera a concentração da umidade (MASCARÓ, 2004, p. 77).
> Vento - controla a ventilação dos ambientes, dirigindo o sentido do fluxo de ar, aumentar as trocas de calor e melhorar o condicionamento térmico dos ambientes (MASCARÓ, 2004, p. 80).
> Sobreamento - melhora as condições ambientais adversas e o conforto humano, ao atenuar condições extremas de frio ou de calor intenso nos espaços urbanos e nas edificações adjacentes (MASCARÓ, 2004, p. 84).

Especificamente se tratando da formação vegetal nas proximidades da Avenida Liberdade, observa-se que, desde a sua origem, "a vegetação predominante são os derivados do manguezal, o qual se configura como formação vegetal que aparece na planície litorânea e nos vales dos rios, formada por plantas de porte médio e arbustos" (OLIVEIRA, 2006, p. 15). No período do nosso estudo, é possível perceber que não houve planejamento na distribuição das árvores, pois, na maioria das imagens as quais tivemos acesso, visualizamos a justaposição delas em algumas áreas, formando agrupamentos volumosos e não lineares ao longo da avenida.

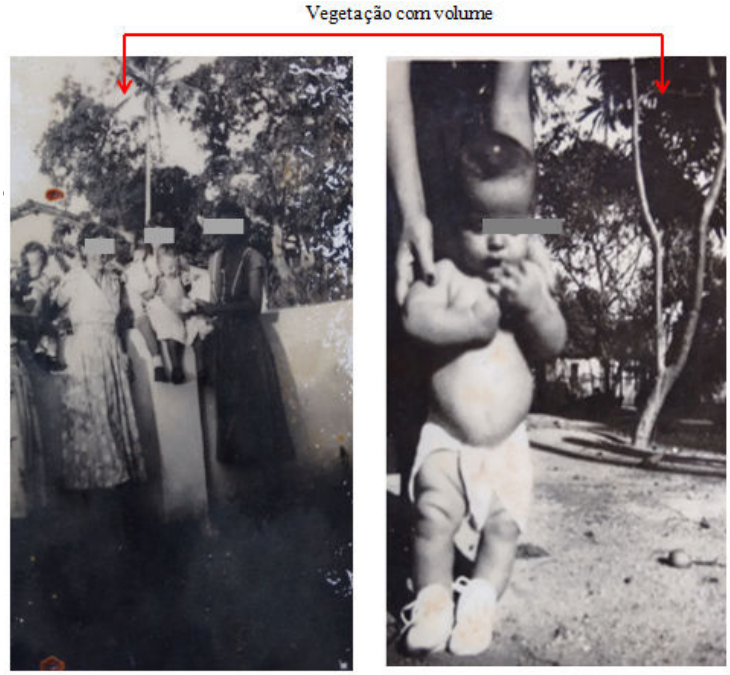
Contudo, apesar do agrupamento em determinados pontos, notou-se uma boa presença de vegetação, ainda que concentrada dentro dos lotes, logradouros/quintais, ou na margem do mangue que, por estarem muito próximos da avenida, acabavam por exercer influência direta sob essa área (Figuras 49, 50 e 51).

Figura 49 - Fotografias tiradas em lotes localizados na Avenida Liberdade, no lado contrário ao do mangue. Verifica-se a presença de vegetação na parte interna dos lotes (quintal).



Fonte: Arquivo pessoal M.L.T., décadas de 1940, 1960,1960.

Figura 50 - Lotes localizados na Avenida Liberdade, no lado contrário ao do mangue[93].



Fonte: Arquivo pessoal M.L.T., década de 1960.

Figura 51 - Lotes localizados na Avenida Liberdade, verificando-se a presença de vegetação na parte interna dos lotes (quintal) nas margens do mangue.



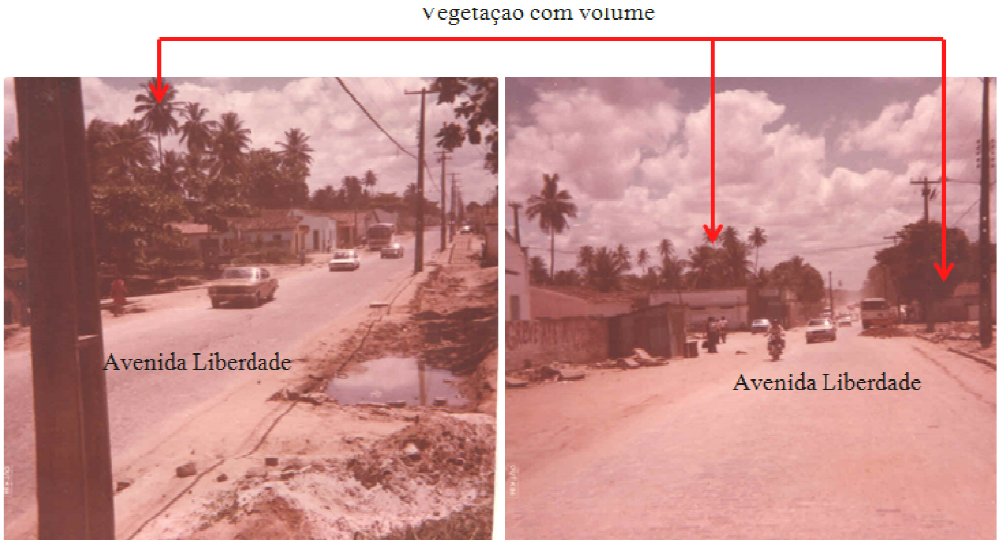
Fonte: Arquivo pessoal M.L.T., década de 1970.

[93] Verificando-se a presença de vegetação na parte interna dos lotes (quintal).

Na configuração das manchas de cobertura vegetal nos lotes que margeiam a avenida, a forma da vegetação concentrava-se em volumes isolados, através de árvores que se desenvolveram de maneira natural, sem planejamentos que envolvessem o conjunto formado ao longo desse espaço.

Ainda que na década de 1980 a ocupação dos lotes da Avenida Liberdade se desse de forma intensa, quer seja por residências, comércios ou indústrias, ainda se verificava a boa quantidade do componente morfológico vegetal, intimamente misturado às edificações, conforme podemos observar nas imagens a seguir (Figuras 52 a 53):

Figura 52 - Presença de volumes concentrados, principalmente de coqueiros.



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 53 - Presença de vegetação com volumes, formando na imagem da direita quase um "corredor verde".



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Segundo Barbosa (2001), no município de Bayeux, a Mata Atlântica originalmente era encontrada sobre os tabuleiros e na forma de mata ciliar ao longo dos rios, entretanto, uma significativa parcela desse tipo de vegetação foi destruída ao longo do processo de urbanização. Na década de 1970, encontrava-se apenas 3,8 km^2 de mata original, sendo que, no final da década de 1980, fora reduzida a apenas 3,3 km^2. Em relação à vegetação de mangue, analisando o período acima citado, a redução foi de 11,5 km^2 para 9,00 km^2 que, nesse caso, foi ocasionada principalmente pela instalação de habitações subnormais e de algumas indústrias de beneficiamento do sisal.

Em consonância com a nova configuração industrial, e tomando como reflexo tal realidade, a forma da ocupação vegetal ao longo da Avenida Liberdade foi transformando-a em um espaço cada vez mais impermeável devido à subtração da vegetação, refletindo diretamente na vida da população, através do desconforto térmico, aumento de temperatura, alagamentos da área às margens do rio, entre outros.

Após as observações e descrições dos mais variados elementos morfológicos que compuseram a Avenida Liberde no período da nossa pesquisa, voltamos as nossas atenções com mais ênfase para a Rua para, assim, cada vez mais fortificar a relevância exercida pela Avenida Liberdade para todo o município de Bayeux.

CAPÍTULO 04

QUANDO A RUA VIRA CIDADE

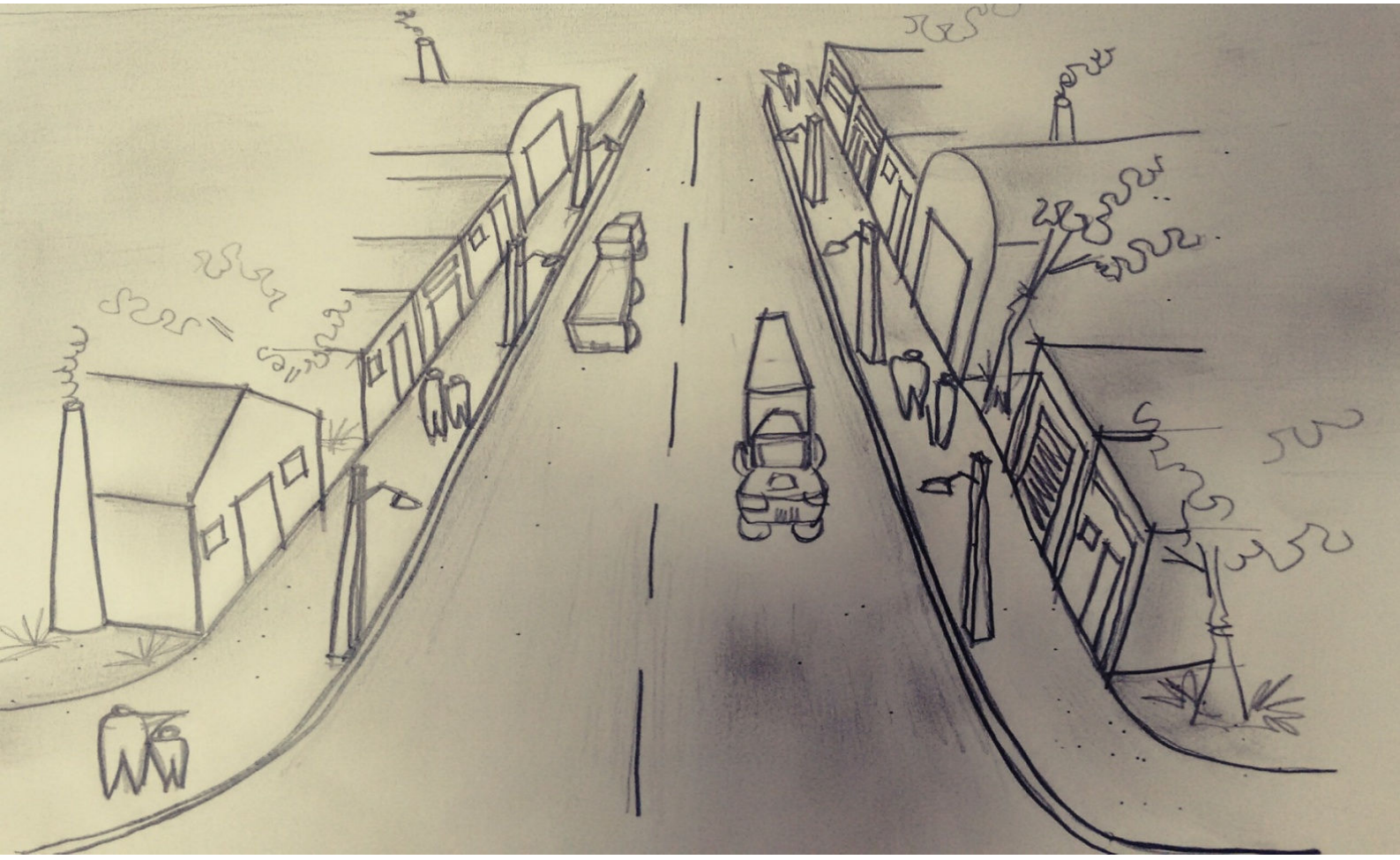


Ilustração: Julliana Queiroga de Lucena

CAPÍTULO 04 - QUANDO A RUA VIRA CIDADE

Após estudarmos os conceitos dos vários elementos morfológicos estabelecidos por Lamas (2004), doravante dispensaremos uma maior atenção especificamente para um deles: a Rua, por ter sido ela a "mola propulsora" de nossa pesquisa.

A importância da rua na configuração da cidade apresenta-se proeminente em variados aspectos, a começar pelo fato de não conseguirmos conceber uma cidade sem a existência de ruas. Segundo Maia (2006, p. 159), "na história da cidade, a rua é o elemento determinante da morfologia urbana".

A rua na cidade torna-se espaço de diversas representações da sociedade, perpassando o tempo e as gerações. Lefebvre (2008) apresenta vários argumentos favoráveis à rua. Em sua análise, ela é mais que um lugar de passagem e circulação, e se configura como lugar de encontros, de um "teatro espontâneo", no qual o indivíduo se torna "espetáculo e espectador, às vezes ator. É nela que ocorre o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana" (LEFEBVRE, 2008, p. 27).

As particularidades e configurações da rua são subsídios que dão corpo a esse capítulo, pois a consideramos como ponto de onde partem as grandes transformações da forma urbana das cidades, desde as suas estruturas físicas até a configuração da paisagem. Além disso, todos os demais tópicos analisados anteriormente nela estavam alocados.

As transformações pelas quais passa a rua são envolvidas por diversos determinantes, através de intervenções do Estado, iniciativa privada ou da população. Maia (2005, p. 05) ressalta a importância da rua para a cidade, definindo-a como:

> [...] lugar de realização de um tempo-espaço determinado. De simples caminhos mal traçados a largas avenidas, a rua continua sendo uma expressão do espaço urbano. Na rua, a cidade manifesta-se, seja através do seu desenho ou da sua forma, seja enquanto lugar de realizações sociais. Portanto, a rua é onde se materializam as transformações na trama física e na paisagem da cidade e ainda é o lugar de manifestações das relações sociais, das diferenças e das normatizações do cotidiano em momentos históricos diversos. Assim, se por um lado a rua "é um alinhado de fachadas, por onde se anda", ou "caminho público ladeado à direita e à esquerda de casas, paredes ou muros no interior das povoações" ou ainda, "via pública para circulação urbana, total ou parcialmente ladeada de casas", é também "fator de vida das cidades".

Portanto, a rua é um elemento morfológico carregado de símbolos, que oferece vários meios de ligação entre os diferentes pontos, alicerçando cenários e contribuindo

veementemente para a formação da cidade. Para Lamas (2004, p. 100), "a rua relaciona-se diretamente com a formação e crescimento da cidade, dada a sua importância funcional de deslocamento, do percurso e da mobilidade de bens, de pessoas e ideias". Maia (2003) a apresenta como elemento da paisagem citadina e justifica as descrições das suas transformações como inacabadas e em constante dinâmica, defendendo que:

> [...] É na rua como espaço do público e ora do privado que a vida acontece, nela se dá o lugar do encontro e é ela e nela que se tornam possíveis outros lugares para o encontro. Assim, o cotidiano é para a rua o mesmo que a rua é para a cidade, um instrumento e um resultado. [...] **No processo de urbanização, a rua é onde se concretizam as transformações na trama física e na paisagem da cidade é o lugar de manifestações das relações sociais, das normatizações do cotidiano em momentos históricos diversos** (MAIA, 2003, p. 109-10, grifos nossos).

Assim como Maia (2006, p. 163) entendemos serem "as ruas, um elemento basilar para a compreensão do processo de expansão da cidade" e, por isso, reafirmamos a importância da principal rua da cidade de Bayeux e da nossa busca por compreendê-la, auxiliados por bibliografias, documentos, matérias de jornais e através da percepção de pessoas que a vivenciaram no período específico da pesquisa.

Com as mudanças ocorridas em vários setores da cidade de Bayeux, a avenida principal foi de fundamental importância para a sua estruturação, marcando as variações da forma urbana da cidade. Tal ocorrência, segundo Capel (2002), se dá porque as ruas são fundamentais ao plano urbano. Além disso, aquelas que possuem um significado funcional e exercem a função de polaridade no tecido urbano são ainda mais relevantes. Em consequência, ocorre a hierarquização das ruas, que são classificadas de acordo com sua funcionalidade dentro da malha em que estão inseridas.

O Código de Trânsito Brasileiro (1997), ao se referir ao uso das ruas pelo trânsito, classifica-as de acordo com esse uso, definindo-as como Vias Coletoras, Arteriais e Locais (Quadro 10):

Quadro 10 - Classificação dos tipos de ruas.

Dimensões	Classificação
Coletora	Destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (Código de Trânsito Brasileiro, Artigo 60, Capítulo III - 1997).
Arteriais	**Caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade** (Código de Trânsito Brasileiro, Artigo 60, Capítulo III - 1997).
Locais	Caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (Código de Trânsito Brasileiro, Artigo 60, Capítulo III - 1997).

Fonte: Código Brasileiro de Trânsito (1997)

Vicente Del Rio (1990) também traça uma classificação para a hierarquia das ruas, que muito se aproxima da exposta anteriormente: ruas Arteriais, Coletoras e Locais. Para o autor, as arteriais são as ruas que possibilitam o acesso de várias localidades da cidade ao interior dos bairros e para outras áreas da cidade. As coletoras proporcionam a ligação entre arteriais, assim como com as locais, recebendo e distribuindo o tráfego entre elas. Por fim, as locais realizam a distribuição interna da cidade, com o fluxo entre os bairros.

Em relação à cidade de Bayeux, a Avenida Liberdade foi, durante muito tempo, o mais importante acesso, representando a principal via arterial do município. Ao considerarmos as demais vias que a ela se interligam, percebemos que outras ruas, como: Estrela, Francisco de Almeida, Flávio Maroja Filho, Pedro Ulisses, Flávio Maroja e Engenheiro de Carvalho possuem características de vias coletoras, já que recebem o fluxo interno dos bairros e distribuem-no até chegar à via arterial principal e, consequentemente, aos principais pontos de comércio e equipamentos urbanos, como hospital, praça, escola e prédios administrativos.

Na configuração viária da cidade de Bayeux, a Avenida Liberdade consolidou-se como a principal Via Arterial, conforme ratificado no Relatório de "Estudos Preliminares da Ligação João Pessoa - Bayeux - Santa Rita" elaborado pelo D.E.R em 1974 (p. 06), no qual é descrito que: "O sistema viário de Bayeux resume-se à Avenida Liberdade e às transversais que atuam como coletoras." Ainda na década de 1960, mesmo com o fluxo de trânsito menor, já eram apresentadas preocupações em relação a possíveis melhoramentos das condições de uso nessa via. No trecho a seguir do Jornal A União de agosto de 1961, descreve-se a preocupação de populares e industriais, que sugerem melhorias para essa via, que já era intensamente utilizada:

> Bayeux pede para não alargar estrada, mas construir outra. "Pessoas que habitam a cidade de Bayeux e industriais locais, sugerem acerca da atual estrada, que liga a capital com todo o interior do Estado, o não alargamento da mesma, mas a construção de outra passando paralela ao Rio Sanhauá, por trás dos sítios ali localizados. Além da economia de indenizações, porquanto não existe na faixa sugerida para a edificação nenhum sinal de progresso. [...] O alargamento de alguns metros da estrada atual, não resolveria o problema de concreto, por haver duplo tráfego de veículos em sentido inverso o que mais acarreta acidentes naquele local. [...] O movimento diário da Avenida Liberdade, atinge o número de dois mil veículos, principalmente de autocargas procedentes do interior do Estado" (Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 19/08/1961, p. s/n).

Apresentava-se ali uma grande intensidade de fluxo, principalmente no período aqui analisado. Devido aos poucos cuidados por parte dos órgãos públicos em relação à sinalização ou a não realização de campanhas de conscientização, e mesmo pela falta de atenção por parte de seus usuários, a Avenida Liberdade ficou bastante caracterizada pelo alto índice de acidentes envolvendo veículos e pedestres, o que a transformou popularmente em um "Corredor da Morte".

4.1 Corredor da Morte

Os acidentes na Avenida Liberdade foram notícias recorrentes nos jornais do Estado, bem como aparecem constantemente na fala dos participantes das entrevistas, que a tratam pela alcunha de "Corredor da Morte". A seguir, elencamos algumas notícias expostas no jornal A União sobre essa temática, das quais trazemos alguma descrição que seguem:

1. **Acidente em Bayeux ontem levou duas vítimas ao Hospital do Pronto Socorro.** "Violenta Colisão entre veículo foi registrada ontem à tarde na Avenida Liberdade, na cidade de Bayeux" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 23/09/1970, p. s/n).
2. **Caminhoneta bate numa casa em Bayeux: Três feridos.** "Três pessoas ficaram feridas quando uma caminhoneta chocou-se contra uma casa na Avenida Liberdade. [...] Os técnicos da perícia verificaram que as causas do acidente foram alta velocidade e falta de precaução. Testemunhas informaram que o motorista imprimia alta velocidade" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 26/05/1971, p. 03).
3. **Atropelamento duplo: Bayeux.** "Um atropelamento duplo foi registrado na Avenida Liberdade, conhecida como "Corredor da Morte". As vítimas tentavam atravessar quando foram surpreendidas pelo veículo. [...] Segundo boletim médico do Hospital do Pronto Socorro, o estado de saúde das vítimas é desesperador, pois ainda estão sem sentidos. [...] Na queda, os dois sofreram escoriações e forte pancadas na cabeça" (Fonte: Jornal A União, Domingo, 14/05/1972, p. 04).
4. **Caminhão esmagou crânio de um menor em Bayeux.** "O menor J.L.S., de cinco anos, ao atravessar a Av. Liberdade, em Bayeux, foi

colhido por caminhão [...] que lhe esmagou o crânio, tendo morte imediata" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 19/01/1973, p. 04).

5. **Atropelamento causou a morte da doméstica.** "A doméstica L.B.N, foi atropelada e morta domingo último na Av. Liberdade, por Opala dirigido por motorista desconhecido" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 25/02/1975, p. 06)
6. **Velho morre atropelado em Bayeux.** "Apesar de socorrido às pressas pelo motorista que o atropelou, J.T., não resistiu aos ferimentos recebidos e faleceu minutos depois de dar entrada no Hospital do Pronto Socorro. O acidente ocorreu na Avenida Liberdade, quando a vítima tentava atravessá-la e foi colhido por um caminhão" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 06/09/1977, p. 7).
7. **Atropelamento em Bayeux causa a morte de ancião.** "Vítima de acidente automobilístico na Av. Liberdade, o Sr. J.P.L foi colhido por veículo que apostava corrida e devido ao choque teve morte imediata. O motorista não identificado fugiu logo após o atropelamento" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 28/03/1978, p. 5).
8. **Duas crianças são mortas na Av. Liberdade.** "Duas crianças foram atropeladas e mortas ontem na Av. Liberdade, em Bayeux, por um caminhão. [...] O motorista foi identificado, mas fugiu do local sem deixar pistas" (Fonte: Jornal A União, Sábado, 28/07/1979, p. s/n).
9. **Atropelamento.** "Quando a doméstica M.C., de 44 anos, tentava atravessar a Avenida Liberdade, foi jogada à distância por uma caminhoneta. Motorista fugiu imediatamente do local, e a vítima foi transportada para o Hospital do Pronto Socorro em estado grave, apresentando contusões cranianas" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 17/06/1987, p. s/n).

A quantidade de acidentes trágicos marcou essa avenida pelo alto índice de mortes, o que gerou indicativos negativos à cidade, conforme demonstrado no seguinte trecho do Jornal A União: "Bayeux está ultrapassando seu índice normal de acidentes. De acordo com dados fornecidos pelo H.P.S[94]. ocorreu um acréscimo de 78 pessoas em relação ao mês anterior" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 26/05/1971, p. 03)[95].

Até antes da construção da BR 230, a Avenida Liberdade era o principal acesso para o interior do Estado, bem como para os Estados vizinhos. Portanto, o fluxo era bastante intenso, composto pelos mais diversos meios de locomoção, como carros de passeio e de aluguel, motos, bicicletas, tratores, ônibus, caminhões e caminhonetas. Sendo assim, tal condição exigia cada vez mais atenção dos usuários para evitar fatalidades. Esse maior nível de atenção também se fazia necessário devido às más condições de planejamento com que a estrada foi se formando.

[94] H.P.S. - Hospital do Pronto Socorro.
[95] Outras notícias sobre os acidentes ocorridos na Avenida Liberdade e sua denominação enquanto "Corredor da Morte", VER FICHA CATALOGRÁFICA 09.

Pois, apesar de sua quase linearidade, essa estrada foi se constituindo sem grandes planejamentos, o que resultou em poucas condições de infraestrutura. Era uma via com fluxo de carros nos dois sentidos, com velocidade não controlada, o que ainda era piorado devido a sua pouca largura que, em alguns pontos, possuía em torno de apenas 13 m. Segundo o Relatório de "Estudos Preliminares da Ligação João Pessoa - Bayeux - Santa Rita" elaborado pelo D.E.R em janeiro de 1974, o estado de conservação e uso dessa via era bastante deficitário. Em contraponto, a intensidade do tráfego alcançava índices alarmantes para a época:

> 1.2 - Sistema Viário - No que concerne a parte oeste de João Pessoa, diretamente ligada à Avenida Liberdade, **o sistema viário é precaríssimo**. Todo o tráfico daquela artéria é canalizado através da Velha Ponte do Sanhauá, com apenas 6,00 m de largura, para a avenida de mesmo nome, com passagem de nível sobre a ferrovia para em seguida, encontrar outros obstáculos constituídos por velhas edificações desalinhadas e três desvios ferroviários. [...] O sistema viário de Bayeux resume-se à Avenida Liberdade e às transversais que atuam como coletoras. Com **largura total variando entre 13 e 16 metros**, e **faixa de rolamento variando entre 6 e 7,5,** a Avenida Liberdade se prolonga até Santa Rita, com as mesmas características. [...] **A pavimentação é de paralelepípedos sem infraestrutura de suporte que se encontra em péssimo estado de conservação.** O pequeno trecho da PB-1, João Pessoa - Bayeux - Santa Rita funciona como artéria urbana apesar de ligar três municípios: parte de um centro vital (João Pessoa) e conduz a corrente de tráfego aos núcleos secundários que funcionam como bairros, uma vez que em todo o seu trajeto existe tecido urbano (Estudo Preliminar - D.E.R, janeiro de 1974, p.07, grifos nossos).

No relatório seguinte, do mês de fevereiro de 1974, são reforçadas as péssimas condições de conservação e de uso da estrada, bem como a pouca largura e o fato de ser utilizada como via de mão dupla:

> Situação atual da ligação rodoviária: A ligação rodoviária PB-04, sub-trecho capital do Estado diretamente às cidades de Bayeux e Santa Rita, com 9,00 km de extensão, dispõe atualmente de uma única pista com mão dupla, variando entre 6 e 8 metros de largura, dotada de uma pavimentação poliédrica em mau estado de conservação, e **provavelmente construída por volta de 1930**. Com agravante da problemática rodoviária, a atual ligação atravessa as cidades supracitadas, implicando em atrito lateral constante, quer devido à existência do meio fio como também de cruzamentos com ruas, paradas de coletivos, transportes de tração animal, etc. Outro fato decorrente da situação atual da PB-04 (Avenida Liberdade) é a baixa velocidade de operação dos veículos, não só pela **rodovia ter atingido a longo tempo sua capacidade, mas também devido à superfície de rolamento em pavimentação poliédrica, que se encontra bastante deformada,** resultando em custo operacional elevado, com reflexos diretos

> em nossa economia. Áreas de conflitos de toda natureza são encontradas ao longo da rodovia. No entanto, a entrada prioritariamente dita com a cidade de João Pessoa, na altura da ponte sobre o Rio Sanhauá, se apresenta com padrões de qualidade altamente comprometedores, aos requisitos mínimos indispensáveis à circulação, sobre os múltiplos aspectos de conforto e segurança (Estudo Preliminar - D.E.R, fevereiro de 1974, p.04-5, grifos nossos).

A condição de desgaste e a falta de manutenção na Avenida Liberdade ficam muito nítidas nas descrições acima apresentadas. Enquanto via de ligação entre três cidades vizinhas muito importantes para o Estado, a tendência era, cada vez mais, o aumento de fluxo de transeuntes e de transportes, visto que os deslocamentos, principalmente em relação a João Pessoa, não tendiam a diminuir. Até a abertura do tráfego pela conexão da BR - 101 com a BR - 230, ligando João Pessoa, Bayeux e Santa Rita, todo o tráfego com destino ou passagem por essas cidades ainda se utilizava da via também conhecida como "Corredor da Morte".

A preocupação com os altos índices de acidentes e fluxos dessa via despertou a atenção de vários segmentos da sociedade, quer seja da própria população ou dos órgãos públicos. No ano de 1973, durante uma semana, foi realizada uma "contagem volumétrica do tráfego" na fatídica avenida, a partir da qual foram estabelecidos os seguintes resultados (Quadro 11):

Quadro 11 - Avenida Liberdade (Bayeux), volume de tráfego, semana: 23/11/1973 a 29/11/1973. Pesquisa de Tráfego realizada pela equipe de planejamento da prefeitura de João Pessoa, através da instalação de posto do "Cordon line", durante uma semana, 24 horas por dia.

Frota	**Taxa de Crescimento (%)**							**Volume Médio**	**Composição Média (%)**
	Sexta	Sábado	Domingo	Segunda	Terça	Quarta	Quinta		
Carro	5.617	7.496	7.043	6.724	6.107	6.906	6.867	6.680	70,82
Ônibus	950	920	798	964	893	897	888	901	9,55
Caminhão	1.645	1.189	682	1.223	1.238	1.390	1.430	1.257	13,33
Outros	657	650	340	661	545	611	695	594	6,30
Total	8.869	10.255	8.863	9.572	8.783	9.804	9.880	9.432	100,00

Fonte: Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R, 1974, p.16.

Com a contagem de fluxos de veículos, estabeleceu-se que, em média, 9.432 veículos por dia passavam por essa avenida. Esse volume era bastante significativo, principalmente ao considerarmos a temporalidade dessa apuração, o que deixa ainda mais claro os problemas

gerados. Segundo o órgão relator, as perspectivas de crescimento de fluxo para os anos seguintes eram bastante intensas, superando, inclusive, as taxas de crescimento demográfico da cidade, o que fortalecia ainda mais as necessidades de intervenções e melhoramentos. Tal estimativa do crescimento de tráfego aparece representada no Quadro 12:

Quadro 12 - Avenida Liberdade - estimativa de tráfego.

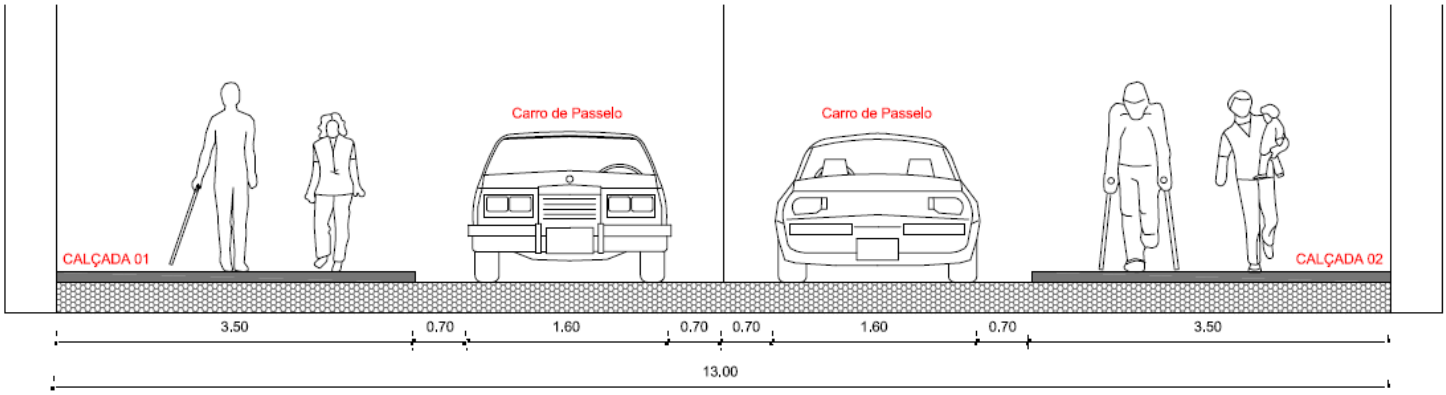
Ano	Volume de tráfego (veículo por dia)
1975	11.000
1980	16.000
1985	23.000

Fonte: Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R, 1974, p.20.

Segundo dados do relatório do D.E.R., 74% do volume de tráfego era gerado dentro de Bayeux ou nas duas cidades vizinhas. Os 26% do fluxo restante eram compostos por veículos de outras cidades ou Estados. Outro ponto interessante nessa contagem foi a quantidade de carros de pequeno porte em relação aos demais tipos de veículos. Logo em seguida, vieram os caminhões que, em grande parte, tinham como destino as indústrias localizadas ao longo da avenida.

Após verificação da intensidade do fluxo e das possibilidades de crescimento, elaboramos dois cortes esquemáticos da avenida, que mostram algumas de suas principais dimensões, baseados nas descrições do D.E.R., com duas possibilidades de distribuição de veículos comuns na época da pesquisa e também descritos pelo órgão. Tal esquema foi elaborado como forma de apresentar as dimensões reduzidas dessa via, considerando ser esse um dos principais motivos para o alto índice de acidentes:

Figura 54 - Corte 01 da Avenida Liberdade[96].

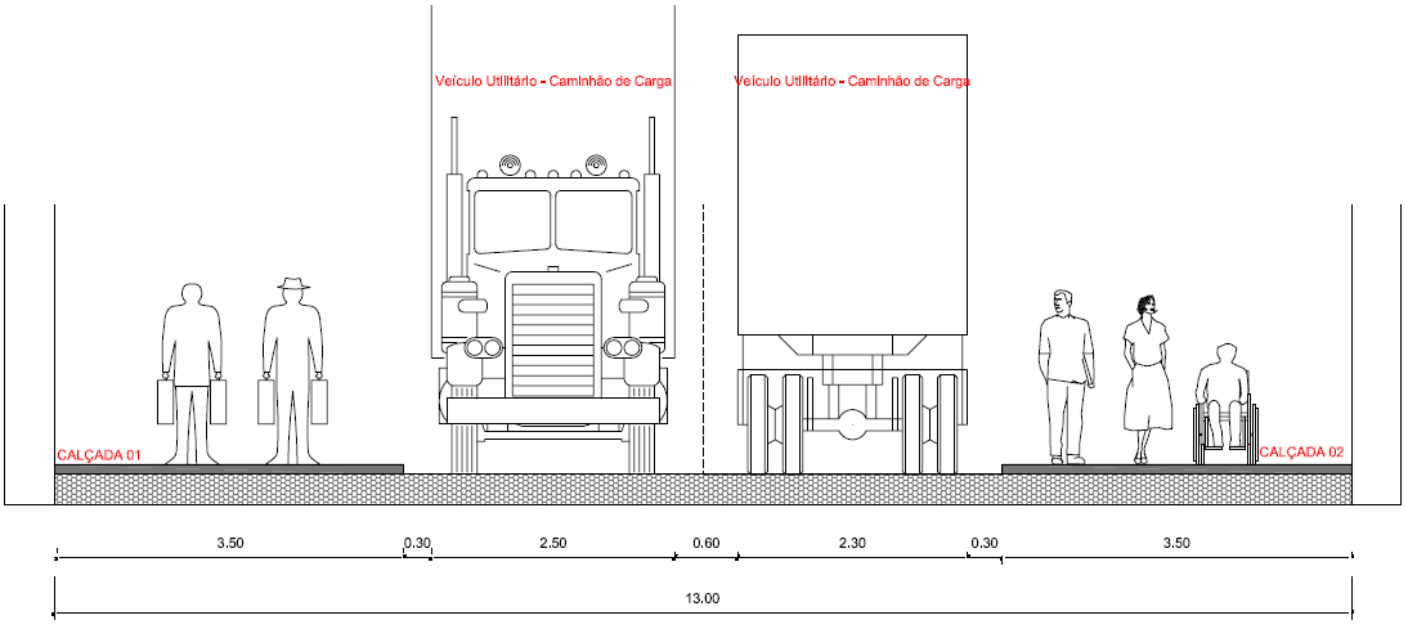


Elaborado por Maiara Belo, 2015.

[96] Corte da Avenida Liberdade, com via de rolamento de 6 metros, sendo utilizada por dois veículos pequenos, de passeio a exemplo do Modelo FIAT 147, muito comum entre ás décadas de 1970 e 1980. Esse tipo de veículo apresentava uma dimensão de aproximadamente 1.600 m de largura.

No "Corte Esquemático 01", estabelecemos uma situação hipotética de uso de carros de pequeno porte, nas duas faixas da avenida, considerando o sentido duplo ali representado. Esse tipo de veículo foi o que se apresentou em maior quantidade na contagem apresentada pelo D.E.R. É válida a ressalva de que, embora os veículos, sendo de pequeno porte, apresentassem reduzidas dimensões físicas, ainda assim se percebem poucos espaços livres na avenida disponibilizados para a travessia de pedestres, ciclistas ou motociclistas. A pouca dimensão física era um fator determinante para os altos índices de colisões, visto que, além da falta de sinalização adequada, também não se podia contar com passarelas ou semáforos. A única alternativa era esperar uma diminuição do fluxo e atravessar ou se arriscar entre os carros.

Figura 55 7- Corte 02 da Avenida Liberdade[97].



Elaborado por Maiara Belo, 2015.

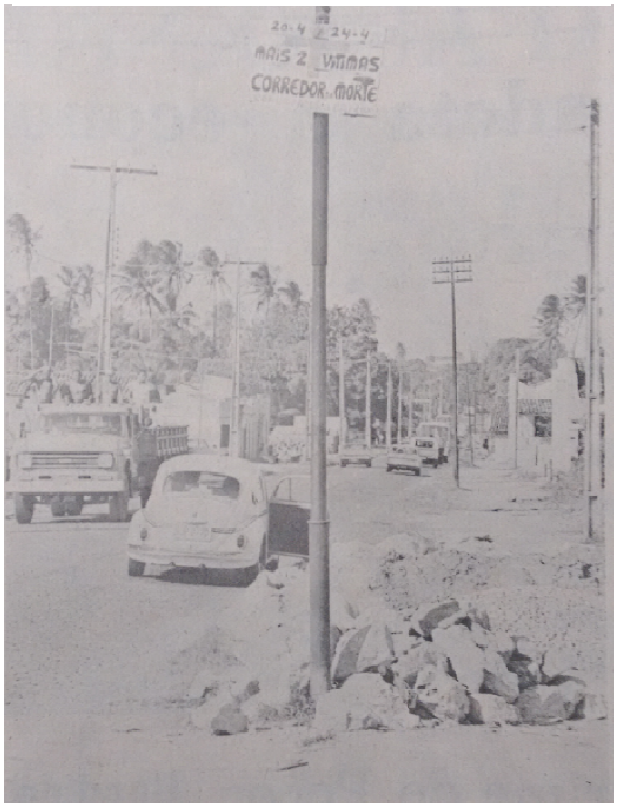
No "Corte Esquemático 02", consideramos a situação hipotética de uso de veículos utilitários do tipo caminhão de transporte de cargas nas duas faixas da avenida. Segundo o relatório do D.E.R., esse é o tipo de veículo que teve o segundo maior volume no período da pesquisa, pois eram bastante utilizados no transporte de matéria-prima, bem como de produtos finalizados das fábricas de beneficiamento do sisal. Devido às medidas físicas desse tipo de

[97] Corte da Avenida Liberdade, com via de rolamento de 6 metros, sendo utilizada por dois veículos utilitários do tipo caminhão, a exemplo do Modelo Mercedes Benz 1113, muito comum entre as décadas de 1970 e 1980. Esse tipo de veículo apresentava uma dimensão de aproximadamente 2.400 m de largura.

veículo, os espaços livres na avenida, no momento de sua passagem, eram ainda menores, sendo muito difícil a travessia nessas ocasiões.

A falta de infraestrutura e demais problemáticas já expostas geraram uma contínua sensação de insegurança e medo, desafiando constantemente os moradores que residiam as suas margens ou próximas a ela, bem como todos aqueles que, de alguma maneira, necessitavam por ali transitar. Como forma de protesto, em alguns pontos, os próprios moradores apelavam por intervenções das autoridades. Nas Figuras 56 e 57, trazidas junto às notícias publicadas no Jornal A União, temos registros dos apelos:

Figura 56 - "O perigo na avenida, que liga João Pessoa, Bayeux e Santa Rita[98]".



Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 24/07/1979, p. 02.

Figura. 57 - Corredor da Morte continua a desafiar motoristas e pedestres[99].



Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 05/10/1979, p. 11.

[98] Título da materia: O perigo na Avenida Liberdade. "O perigo na avenida, que liga João Pessoa, Bayeux e Santa Rita está retratado nas próprias conversas dos moradores das proximidades: 'Deviam enlarguecer isso. Parece um caminho de rato', são as críticas. Na sua pouca largura e total falta de segurança, a Avenida Liberdade, também chamada de Corredor da Morte, pelo número de vítimas fatais, que têm ocorrido em seu leito. O perigo não está só para o pedestre, mas também para o próprio motorista e ele já começa a sentir quando passa pela ponte sobre o Rio Sanhauá, que por estar caindo aos pedaços, já não oferece confiança".

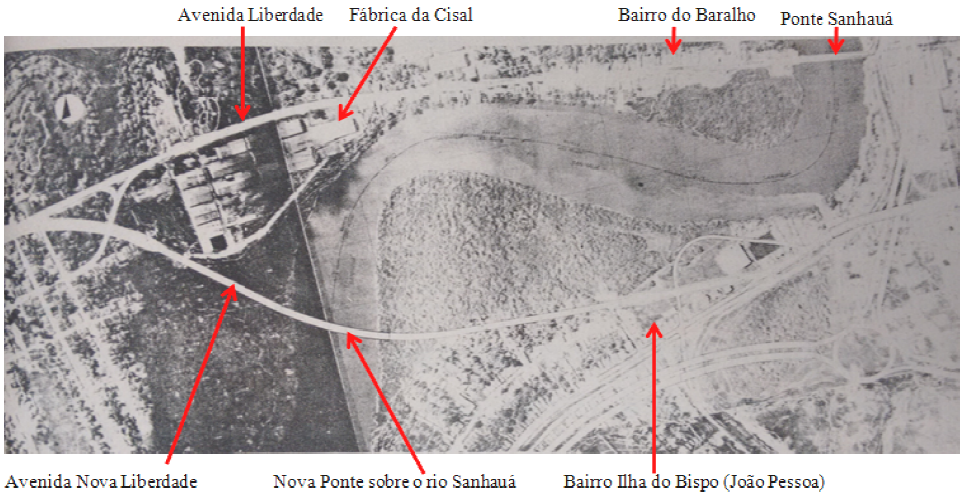
[99] Título da matéria: "Corredor da Morte continua a desafiar motoristas e pedestres. "A principal via de acesso, que liga João Pessoa a Bayeux, também conhecida como Corredor da Morte continua a desafiar motoristas e pedestres. O perigo, algo comum para quem reside nas imediações da pista, está em qualquer esquina, ao longo do Corredor. Moradores anônimos, para demonstrar o seu espanto e sua revolta, põem cartazes - que mais parecem um placar - informando o total de mortes já ocorridas na sinistra via de acesso à capital".

Problemas como os congestionamentos, trânsito lento, acidentes, condicionados às pequenas possibilidades de escoamento do fluxo de veículos, que poderiam garantir um mínimo de fluidez e segurança, aliados à ausência de sinalização, colaboravam para destaques jornalísticos do tipo: "Morte transita mais do que vida em Bayeux. Na Av. Liberdade, a morte transita mais que a vida [...] a falta de sinalização é a causa maior dos desastres fatais que ali se sucedem" (Jornal A União, Sábado, 21/07/1979, p. 05). Essa realidade passou a atormentar os mais variados setores da população e, sob tais condições, começaram a surgir propostas de melhoramento que tinham como intuito final a diminuição do número de acidentes, bem como a melhoria do trânsito:

> **Bayeux quer semáforo para a Av. Liberdade.** "Deputado L.C. apresentou requerimento para que sejam colocados semáforos na Avenida Liberdade. [...] O parlamentar observou ser essa avenida a que apresenta maiores índices de acidentes no Nordeste, com uma movimentação de mais de 10 mil veículos por dia, sem as mínimas condições de segurança, sinalização, sem guardas de trânsito para evitar o excesso de velocidade, como também proibir o estacionamento de veículos em locais indevidos" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 28/08/1979, p. 05).

O próprio D.E.R. abriu espaço para o recebimento de propostas de melhorias, conforme consta na notícia do Jornal A União: "O D.E.R. estará recebendo propostas para a elaboração de projeto de construção de via de acesso entre João Pessoa, Bayeux e Santa Rita, visando substituir a existente" (Jornal A União, Quinta-feira, 02/04/1975). O projeto escolhido como solução para a diminuição do fluxo da Avenida Liberdade visava à construção de um novo acesso através da edificação de uma nova ponte sobre o Rio Sanhauá na altura do bairro da Ilha do Bispo, área compreendida no limite dos dois municípios. A imagem da Figura 58 demonstra a proposta de intervenção:

Figura 58 - "Novo contorno prevê sensíveis melhorias na ligação entre João Pessoa e Bayeux, via Ilha do Bispo".



Fonte: Jornal A União, Sábado, 18/08/1979, p.03 (alterações nossas).

Por ser uma via que cortava praticamente toda extensão da cidade, variados eram os seus problemas, que, com mais ênfase, estavam todas as questões relacionadas ao trânsito. Mas algumas peculiaridades típicas de cidades pequenas poderiam ser percebidas nela, como quando, "animais soltos concorriam para aumentar os riscos para aqueles que transitam por ali" (Fonte: Jornal A União, Sábado, 09/05/1981, p. 05).

Figura 59 - Animais na Avenida Liberdade [100].



Fonte: Jornal A União, Sábado, 09/05/1981, p. 05.

Enquanto as obras da construção do novo acesso não eram iniciadas, os governos estaduais e municipais atuavam na intenção de acalmar os ânimos dos populares, com ações de cunho imediatista, evitando, assim, protestos de maiores proporções. Após o governador anunciar a "reconstrução da Liberdade", com melhoramentos no trânsito, parte da população se manifestou esperançosa:

> Bayeux elogia reconstrução da Liberdade. “Para A.C., foi a melhor coisa que o governador fez, ao anunciar a reconstrução da Liberdade, uma vez que ‘todos os dias acontecem acidentes de pessoas atropeladas pelos veículos, porque a avenida é muito estreita. Isso aqui é um verdadeiro inferno. As crianças são obrigadas a viverem presas, porque se forem para o meio da rua correm o risco dos atropelamentos. A coisa chega a tal ponto que os pais não vivem em paz diante do medo dos atropelamentos'. Ele acha que, com a reconstrução da Avenida Liberdade, o número de acidentes vai diminuir. Já M.D.B, mãe de quatro crianças, uma das quais atropelada, afirma que a Liberdade, hoje, é um verdadeiro perigo para as pessoas. 'Devido ser muito estreita, e além do mais, mão dupla, os motoristas não podem se livrar das batidas e dos atropelamentos. O trânsito na Liberdade é muito grande, devido ser a única entrada para João Pessoa, de quem vem do interior do Estado. Segundo ela, a solução para a avenida é o governo tentar sua

[100] Título da matéria: Vaca e seu bezerro passearam e brincaram na avenida. "Ontem, uma vaca e seu bezerro passearam e brincaram tranquilamente - ora na pista, ora na calçada - para desespero dos motoristas. Ninguém os incomodou, exceto uma buzinada ou um freio brusco dos carros, uma vez ou outra. A fiscalização da prefeitura não aparece para contornar o problema".

> reconstrução, por ser esta a saída mais viável, para solucionar o problema de uma vez por todas (Fonte: Jornal A União, Domingo, 30/10/1983, p. 04).

A população tentava se articular em busca de soluções para a problemática dos constantes acidentes. Cita-se como exemplo uma reunião que foi promovida para discutir os mais diversos assuntos inerentes ao transporte coletivo e à violência do trânsito na Avenida Liberdade, na qual algumas pessoas se pronunciaram solicitando providências por parte das autoridades, além de relatarem alguns dos vários acidentes (Jornal A União, Sexta-feira, 05/12/1986, p. 03).

Como resultado dessas solicitações, foi desenvolvido pelo D.E.R. o projeto para a colocação de lombadas físicas distribuídas ao longo da via, com a intenção de reduzir a velocidade do trânsito. Segundo o D.E.R., foram instaladas 27 lombadas, numa distância de 200 metros, além de sinalização que estabelecia a velocidade máxima na avenida de 30 km/h (Jornal A União, Domingo, 02/08/1987).

Essa implantação gerou a diminuição considerável da quantidade de acidentes na avenida. Entretanto, outros incômodos passaram a aflorar para os usuários, principalmente os que se utilizavam de veículos, acarretando o aumento do tempo de deslocamento, do gasto de combustível e de manutenção na parte mecânica. As insatisfações, que já contavam com a grande quantidade de 'quebra-molas', eram agravadas devido a sua construção não ter seguido um parâmetro técnico específico. Ainda segundo a matéria do Jornal A União supracitada, o próprio D.E.R. admitiu que alguns ultrapassavam as medidas máximas usuais, justificando que foram os próprios moradores que determinaram a altura das lombadas.

As insatisfações por parte de alguns proprietários de comércio e de indústrias localizadas ao longo da Liberdade resultaram em uma solicitação ao Juiz da Comarca local para a retirada imediata das lombadas, o que culminou com a concessão de uma liminar que obrigava o órgão responsável a retirar as lombadas em um prazo inicial de 20 dias, conforme descrito a seguir:

> Quebra-molas voltam a preocupar Bayeux. "O D.E.R. revelou que está à disposição para se reunir com a comunidade e empresários para tentar chegar a uma solução com relação aos quebra-molas da Avenida Liberdade, sem que, necessariamente, haja a remoção das lombadas, conforme prevê a decisão do Juiz daquela Comarca. O órgão mostrou-se a favor da redução do número de lombadas, que são 27 no total. Os empresários alegam que as lombadas causam sérias dificuldades, como o atraso na circulação dos ônibus, além dos danos materiais. [...] Alguns vereadores são contrários à remoção e afirmam que 'pode ser até que haja lombadas demais, que devam ser retiradas ou rebaixadas, mas a remoção completa é uma ação contra o povo de Bayeux'. Como justificativa para a permanência, foi exposto que,

> 'desde que elas foram implementadas, não houve mais acidente com vítima fatal, o que não acontecia anteriormente quando, os atropelamentos eram constantes com mortes quase diárias'" (Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 07/01/1988, p. 03).

Essa decisão gerou revolta em grande parte da população, fazendo o D.E.R. solicitar reforço na segurança, para, assim, fazer cumprir a ordem de retirada. Entretanto, antes de tal execução "na tentativa de chegar a um consenso, o superintendente do DER se reuniu com representantes dos empresários que impetraram a medida cautelar para a remoção das lombadas da Avenida Liberdade, e com líderes comunitários" (Jornal A União, Sexta-feira, 08/01/1988, p. 03).

Figura 60 - Instalação de quebra-molas[101].



Fonte: Jornal A União, Quinta-feira, 08/01/1988, p. 03.

Graças às pressões populares, a retirada foi adiada e feita a implementação de um novo projeto de sinalização por parte do governo do Estado, no qual o "governador recomendou à Secretaria de Transportes, um de projeto de sinalização dentro dos mais rigorosos critérios de segurança" (Jornal A União, Sábado, 23/01/1988, pág. 03).

> **Avenida Liberdade terá novos sinais.** "O Departamento de Estradas e Rodagens iniciará a implantação de novo sistema de sinalização da avenida, com a instalação de quatro semáforos, além disso, serão implantados 16 redutores de velocidade, cada uma com três fileiras de "tachas", 14 sonorizadores e alguns alambrados para educar a comunidade para atravessar somente onde haja faixa de pedestre, bem como sinalização vertical e horizontal" (Fonte: Jornal A União, Sábado, 05/05/1988, p. 06).

Todavia, essas medidas não foram suficientes, e o número de acidentes voltou a assombrar a população da cidade, para os quais os novos sistemas de redução e sonorização em substituição das lombadas para reduzir a velocidade dos veículos não foram suficientes. A

[101] Título da matéria: "D.E.R. quer encontrar uma solução pacífica para o problema dos quebra-molas. “D.E.R. quer encontrar uma solução pacífica para o problema dos quebra-molas da Avenida Liberdade”.

situação só não foi mais agravada naquele momento devido à interrupção do trânsito na Ponte do Rio Sanhauá para realização de reparos em sua infraestrutura, diminuindo, por consequência, o fluxo da avenida. Segundo depoimentos de alguns moradores, "os veículos não estão respeitando os semáforos instalados, principalmente os caminhões e tratores que trafegam em alta velocidade, ameaçando os pedestres e os carros menores da ocorrência de acidentes" (Jornal A União, Sábado, 18/08/1988, p. 08).

Figura 861 - Redutores de velocidade - tipo "tachas[102]".



Fonte: Jornal A União, Sábado, 18/08/1988, p. 08.

Com o contínuo crescimento da população de Bayeux e de Santa Rita, o trânsito por essa avenida só tendia a aumentar, e não era em proporcionalidade com a população. Em alguns setores específicos, esse aumento foi pungente, como, por exemplo, a demanda por transportes coletivos, visto que grande parte da população de Bayeux era constituída por pessoas de classes financeiras menos abastadas e devido às poucas possibilidades de serviços básicos de saúde, lazer e educação, a população necessitava deslocar-se constantemente para a capital. Esse deslocamento era estabelecido pela Liberdade e pela Ponte Sanhauá, que, por sua vez, encontrava-se em precárias condições de usos devido à falta de manutenção.

[102] Título da matéria: Os quebra-molas, tipo "tachas", não contêm acidentes na Avenida Liberdade.

4.2 A "velha" ponte do Sanhauá

O acesso para a Avenida Liberdade era feito através da Ponte Sanhauá, uma construção antiga, das primeiras décadas dos 1900, composta de estrutura de concreto e ferro, desgastada pela falta de manutenção e pelo intenso fluxo. Na década de 1970, a Prefeitura Municipal de João Pessoa demonstrou interesse de recuperação dessa ponte, percebida na notícia: "Velha Ponte do Rio Sanhauá vai ser recuperada pela prefeitura", a qual dizia que seria feita uma recuperação total e uma complementação com uma passarela para o trânsito de pedestres. "Onde o asfaltado e as colunas que se encontram semi-destruídas serão recuperadas. A passarela para pedestres terá dois metros de largura e evitará os acidentes" (Fonte: Jornal A União, Domingo, 10/01/1971, p. 03).

No Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R. (1974) descreve-se a ligação da parte oeste de João Pessoa com a Avenida Liberdade através da ponte como um "sistema viário precaríssimo", uma vez que o "tráfego daquela artéria é canalizado através da velha ponte do Sanhauá, com apenas 6,00 m de largura, para a avenida do mesmo nome, com passagem a nível sobre a ferrovia" que ainda tinham como obstáculos edificações antigas construídas desalinhadas da via (Fonte: Estudo Preliminar - D.E.R, fevereiro de 1974, p.07).

Entretanto, as intervenções, de fato, só começaram a ser realizadas na década de 1980, quando a ponte quase não apresentava condições de uso. Então, a Prefeitura e órgãos parceiros passaram a implementar serviços de melhoramentos, como iluminação pública e instalação de semáforos para sinalizar a passagem do trem (Fonte: Jornal A União, Domingo, 28/02/1982, p. 05).

Figura 62 - Interdição da Ponte Sanhauá[103].



Fonte: Jornal A União, Domingo, 28/02/1982, p. 05

Figura 63 - Reparos na Iluminação da Ponte Sanhauá[104].



Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 21/05/1982

[103] Título da matéria: "A Rede Ferroviária interditará sábado uma faixa da ponte sobre o Rio Sanhauá".
[104] Título da matéria: "Saelpa trabalha na iluminação de Ponte Sanhauá".

Figura 64 - Melhoramentos na Ponte Sanhauá[105].



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 02/11/1983, p. 05.

Foram várias as interdições para a realização de reparos na estrutura da ponte, que estava bastante comprometida. As estruturas de ferro estavam oxidadas e vários buracos foram surgindo ao longo de sua extensão, o que ocasionava perigo para o intenso fluxo de veículos e pedestres que dela se utilizavam.

Figura 65 - Ponte Sanhauá - passarela para pedestre oxidada[106].



Fonte Relatório Mensal, N^0 06. Sistema Viário Avenida Nova Liberdade. D.E.R.-PB/1984.

[105] Título da matéria: “Melhoramentos na Ponte Sanhauá e Avenida Liberdade”.
[106] Título da matéria: "Panorama da ponte existente sobre o Rio Sanhauá, detalhando-se a passarela para pedestre totalmente danificada pela oxidação".

Como o transporte coletivo também utilizava esse percurso, e devido às recorrentes interdições, foram necessárias adaptações, como, por exemplo, os passageiros eram "obrigados a descer dos veículos e caminhar ao longo da ponte até a outra extremidade, onde tomam outro coletivo[107]".

> Sanhauá continua interditada. "A ponte sobre o Rio Sanhauá continua interditada devido ao surgimento, no seu leito, de um enorme buraco, que traz perigo à passagem de veículos. Para o motorista de ônibus J.E. da linha João Pessoa - Santa Rita, 'o negócio não pode ser assim. Só tem praticamente esta estrada que liga Bayeux, Santa Rita e João Pessoa. Fica ruim para rodar porque gasta muito tempo e combustível e o trânsito é maior'. Um popular residente em Bayeux disse: 'Eu acho um absurdo, já deveriam ter dado um jeito nessa ponte. As autoridades fazem melhoramentos rápidos, mas, em pouco tempo, a ponte volta a estragar. Para melhorar de vez, acho que deveria se fazer um melhoramento total na ponte, substituindo inclusive os ferros, já corroídos pela ferrugem'. [...] Segundo o engenheiro do D.E.R., responsável pela obra, a interdição durará quase um mês" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 08/05/1984, p. 11).

Figura 66 - Interdição da ponte e dificuldade para os pedestres[108].



Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 08/05/1984, p. 11.

Figura 67 - Transito de veículos interditado[109].



Fonte: Jornal A União, Domingo, 10/06/1984, p. 08.

Após um período de interdição para realização de reparos, a "Ponte que tem sua construção datada do início do século" tem o trânsito liberado para o uso de veículos, com a expectativa de ser utilizada por um curto tempo, pois, num prazo de dois anos, esperava-se que serviria "apenas de apoio ao trânsito entre o resto do Estado e João Pessoa, já que será

[107] Nesses períodos, o trânsito de veículos e caminhões maiores ocorria através da Avenida Cruz das Armas e BR - 101.
[108] Título da matéria: “Com ponte interditada fica difícil vida dos usuários de coletivos”.
[109] Título da matéria: "O trânsito para veículos continua interditado, mas há acidentes com motoqueiros que não respeitam os pedestres".

inaugurado o novo sistema viário com outra ponte que alcança a Ilha do Bispo". Além do reparo no concreto, foram "instalados dois semáforos nos acessos para o controle do tráfego, permitindo, assim, o acesso de apenas uma mão de cada vez, suspendendo-se o sistema de mão dupla" (Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 15/06/1984, p. 04). Essa intervenção no fluxo, deixando liberado apenas um sentido de cada vez, visava à diminuição do peso ao qual a ponte era submetida, visto o desgaste de sua estrutura.

No ano seguinte, o D.E.R. realizou outra operação na ponte, "visando executar a retirada da passarela existente que estava em ruínas [...] principalmente em decorrência da erosão" (Jornal A União, Sexta-feira, 18/01/1985, p. 05).

Figura 68 - A Ponte Sanhauá e o "Corredor da Morte"[110].



Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 16/12/1986, p. 07.

O principal e mais curto acesso para Bayeux, Santa Rita e demais cidades do interior, a ponte desgastada ao longo dos anos, recebeu popularmente o título de 'balança, mas não cai', pois sua condição física não era mais suficiente para comportar o grande fluxo de automóveis que, entre outros problemas, geravam extensos engarrafamentos no local. "Esses congestionamentos se dão pela não conclusão dos trabalhos da via expressa IV Centenário ou Nova Liberdade, projetada no sentido de amenizar o tráfego naquela ponte" (Jornal A União, Sábado, 11/06/1988, p. 05).

A população residente próximo à ponte era atingida diretamente pela falta de solução para esse problema, "haja vista que, na maioria dos acidentes, os carros são jogados de encontro às paredes das casas. 'Na verdade, é muito perigoso morar perto da ponte, mas não temos para onde ir', declarou um morador" (Jornal A União, Sábado, 11/06/1988, p. 05). O processo de restauração era muito lento e de pouca durabilidade. Segue uma série de imagens

[110] Título da matéria: "A Ponte Sanhauá dá início à cidade de Bayeux e a sua principal avenida, a Liberdade, que tem recebido a denominação de "Corredor da Morte". Como mudar isso?".

que retratam o fluxo de carros interrompidos, bem como a travessia dos pedestres e de alguns dos reparos citados (Figuras 69 a 74):

Figura 69 - Ponte Sanhauá interditada e o processo de "baldeação" [111].



Fonte: Jornal A União, Sábado, 11/06/1988, p. 05.

Figura 70 - Tráfego na ponte apenas para pedestres[112].



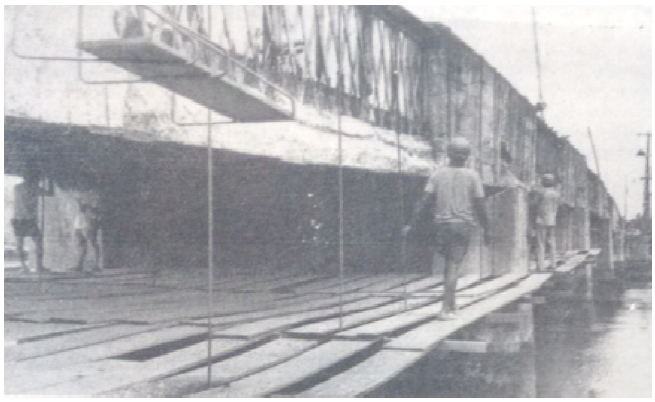
Fonte: Jornal A União, Sábado, 18/08/1988, p. 08.

Figura 71 - Obras na Ponte Sanhauá[113].



Fonte: Jornal A União, Sábado, 27/08/1988, p. 08.

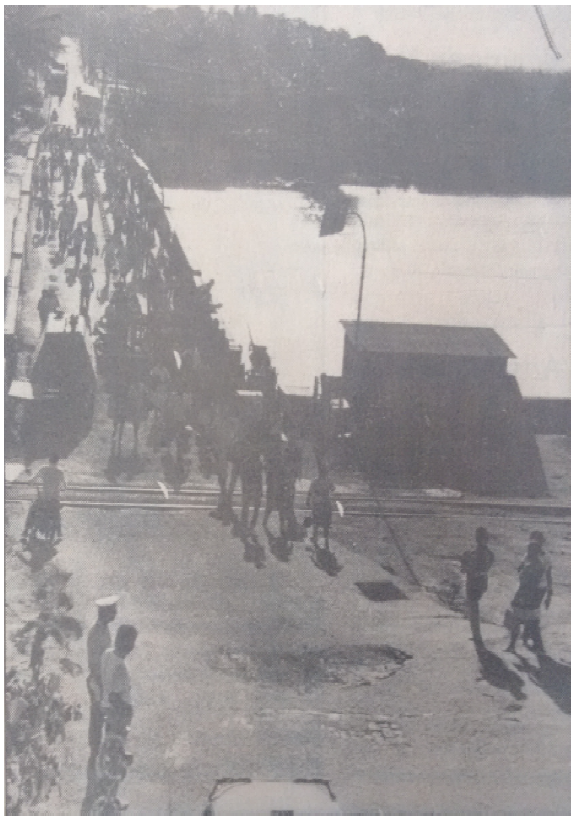
Figura 72 - Obras de recuperação na Ponte Sanhauá[114].



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 28/09/1988, p. 05.

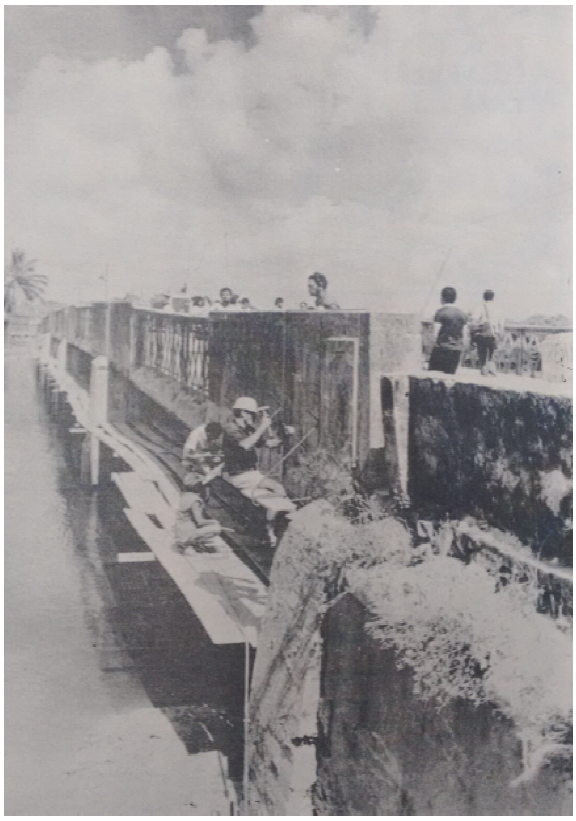
[111] Título da matéria: "Ponte Sanhauá interditada. Com a interdição, os ônibus estão utilizando o processo de baldeação. Um coletivo traz os passageiros até uma extremidade da ponte e outro espera que após atravessar a pé, prosseguem suas viagens".
[112] Título da matéria: "Apenas pedestres tiveram autorização para trafegar sobre a ponte Sanhauá".
[113] Título da matéria: "As obras da Ponte Sanhauá estão em ritmo bastante acelerado".
[114] Título da matéria: "As obras de recuperação estão sendo concluídas".

Figura 73 - Congestionamentos na Ponte Sanhauá[115].



Fonte: Jornal A União, Sábado, 27/08/1988, pág. 08.

Figura 74 - Tráfego de veículos interditado na Ponte Sanhauá[116].



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 30/10/1988, p. 05.

As constantes interdições para reparos acarretavam vários prejuízos financeiros à cidade de Bayeux, especialmente para o comércio, que, a cada interrupção do trânsito, via o fluxo de clientes diminuir drasticamente. Alguns estabelecimentos instalados no Bairro do Baralho, bem próximo do local, chegavam a interromper as atividades em concomitância com as interrupções do trânsito, como, por exemplo, postos de gasolina, que dependiam diretamente da liberação do fluxo para se manterem. Entretanto, de acordo com o representante do D.E.R.,

> O estado deplorável que se encontrava a ponte, com buracos no asfalto e rachaduras no concreto impossibilita a passagem de veículos e obrigou as autoridades a interditar a via e desenvolver o projeto de reforma imediata. [...] Durante os últimos 30 anos, a ponte só foi recuperada duas vezes e foi construída há quase um século, evidentemente foi projetada para atender as necessidades da época, não tendo nem comparação entre o trânsito de hoje e do tempo de sua construção. Por isso, a restauração completa é imprescindível, para que a ponte continue atendendo ao fluxo crescente de veículos (Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 11/11/1988, p. 08).

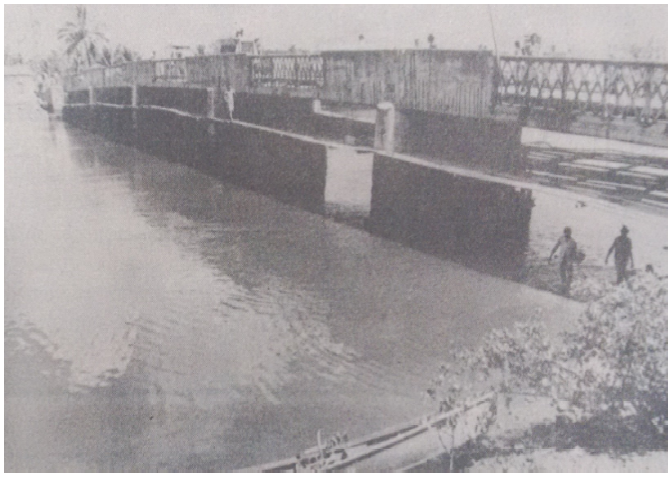
[115] Título da matéria: "Os congestionamentos são cada dia mais constantes na ponte sobre o rio Sanhauá".
[116] Título da matéria: "O tráfego de veículos na Ponte Sanhauá continua interditado".

Figura 75 - Condições de utilização da Ponte[117].



Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 11/11/1988, p. 08.

Figura 76 - Condições de utilização da Ponte[118].



Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 11/11/1988, p. 08.

No final da década de 1980, foi realizado o maior projeto de reparo até então, contudo, devido aos vários desgastes naturais que a ponte sofreu ao longo dos anos, e após quase seis meses de obra, ela foi liberada para uma quantidade limitada de veículo. Tal medida tinha como objetivo a diminuição da carga sobre as estruturas já fragilizadas e, dessa forma, só foi liberado o uso por veículos com carga máxima de até oito toneladas.

Figura 77 - Liberação de trânsito na ponte, com limitação de peso dos veículos[119].



Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 06/12/1988, pág. s/n.

[117] Título da matéria: "Ponte só terá condições para mais 10 anos de utilização".
[118] Título da matéria: "Ponte só terá condições para mais 10 anos de utilização, segundo superintendente do D.E.R".
[119] Título da matéria: "O D.E.R vai reabrir a ponte, mas já limitou em oito toneladas o peso para os carros que trafegarão por ela".

Figura 78 - Limite de peso dos veículos que trafegam sobre a Ponte[120].



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 14/12/1988, p. 05.

Figura 79 - Reabertura da ponte[121].



Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 14/12/1988, p. 05.

A ponte foi reaberta com as citadas restrições, e com o auxílio de agentes do DETRAN, para controle do fluxo na área, indicando que a mesma já não mais apresenta condições de absorver o movimento característico daquela área. Logo, era de extrema necessidade a conclusão das obras do outro canal de ligação para a cidade de Bayeux que, naquele momento, encontrava-se com a mobilidade bastante comprometida.

4.3 A "nova" ponte Sanhauá - propostas de intervenções e a "Nova Liberdade"

Conforme descrito nos tópicos anteriores, a Avenida Liberdade tornou-se uma área conflituosa e problemática em diversos aspectos, o que gerou distintas consequências para a cidade e para o município de Bayeux. No período entre os anos de 1960 e a década de 1980, essa situação ficou ainda mais comprometida devido ao aumento no fluxo de automóveis que tinham de se deslocar por ela quase obrigatoriamente para atingir as mais diversas regiões do Estado, bem como os seus vizinhos.

Segundo o Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R.-PB de 1974 (p. 10), a indústria automobilística brasileira apresentou crescimento considerável nesse período, o que foi salientado pelo crescimento econômico pelo qual passava o país, "gerando como consequência um desequilíbrio na relação volume/capacidade das nossas rodovias rurais e urbanas".

[120] Título da matéria: "O peso máximo para passar na Ponte é de 8 toneladas".
[121] Título da matéria: "População de Bayeux, que trabalha em João Pessoa, foi a maior beneficiada com a reabertura da ponte".

Dessa maneira, a PB-004, Avenida Liberdade, na forma como se configurava, gerava transtornos no fluxo dos veículos, por fatores já apresentados, como baixa velocidade de deslocamento, pois a rodovia atingiu sua capacidade máxima ao longo do tempo, situação que ainda era piorada pela "superfície de rolamento em pavimentação poliédrica bastante deformada, resultando em custo operacional elevado, com reflexos diretos na economia" (Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R-PB, de 1974). Dessa maneira, O D.E.R. estabeleceu duas alternativas principais para reverter essa realidade, as quais englobavam "duas faixas de rolamento em cada sentido e uma capacidade total de 30.000 veículos por dia (Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R-PB, Fevereiro de 1974). Seguem as descrições:

> 1 - Alargamento (duplicação) da Avenida Liberdade e prolongamento até Santa Rita, com bifurcação nesta cidade e no centro comercial de Bayeux.
> 2 - Construção de uma paralela a uma distância média de 200 m, margeando o Rio Paraíba e juntando-se a Avenida à altura do Parque de Exposições, continuando até Santa Rita, com o mesmo traçado (Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R-PB, Fevereiro de 1974, p. 22).

Apesar de classificada enquanto rodovia estadual, a Liberdade estava completamente inserida dentro de um contexto urbano municipal. Devido a essa característica, tornava-se necessária a preocupação com itens que atendessem necessidades específicas dessa cidade, como paradas de ônibus (que, segundo o referido projeto, deveriam se localizar nas proximidades das principais ruas coletoras), local para estacionamento (evitando a utilização das calçadas para esse fim) e controlador de velocidade (com o intuito de cessar as elevadas taxas de acidentes e acabar com o título de "Corredor da Morte"). Enfim, vários deveriam ser os cuidados elencados para a escolha do projeto e, por fim, para a sua implantação.

Para auxiliar na dispersão do fluxo, o D.E.R. propôs também outra conexão com o sistema viário de João Pessoa, através da ultrapassagem do braço de maré do Sanhauá, para a qual foram apresentadas duas sugestões:

> 1 - Todo o tráfego seria descarregado na Av. Sanhauá que, para tanto, seria alargada e prolongada na direção sul, bifurcando-se à altura da fábrica de cimentos indo um dos ramos até a BR-101 (contorno) e outro prosseguindo pelo sopé do altiplano, penetrando no tecido urbano a altura e Cruz das Armas para alcançar a Av. Dom Bosco, Central de Abastecimentos e Estádio após atravessar a calha do Jaguaribe; a ponte seria construída no mesmo local, sem permitir giro à esquerda e com alças sobre ferrovia, forçando um retorno à altura do cemitério para acesso ao centro da cidade.
> 2 - Seria isolada a Ponte Sanhauá com a construção da nova ponte na direção da Ilha do Bispo, local em que seria feita a mesma distribuição da alternativa anterior (Relatório de Estudos Preliminares do D.E.R-PB, Fevereiro de 1974, p. 23).

Porém, de fato, as obras só foram iniciadas na década de 1980, com a execução do projeto que previa a desativação do trânsito pela "antiga Ponte Sanhauá". A proposta era de que o novo acesso fosse iniciado pela Avenida Sanhauá, seguindo para a Ilha do Bispo e, em outra possibilidade, através de viaduto, partindo da Rua Índio Piragibe, seguindo paralelamente a Avenida da Redenção. Assim, sobrepondo-se através de uma nova ponte sobre o Rio Sanhauá, culminando com o encontro com Avenida Liberdade, onde seria feito um giradouro de entrada, direcionando o trânsito para o bairro do Baralho ou para o sentido contrário da Liberdade.

> Corredor da Morte será interditado. "Um novo acesso rodoviário ligando João Pessoa a Bayeux desativará o trânsito de veículo pela Ponte Sanhauá e grande parte da Avenida Liberdade. [...] O acesso João Pessoa - Bayeux iniciará na Avenida Sanhauá e seguirá até a Ilha do Bispo, correndo em sentido paralelo à Avenida Redenção. Cortará o Rio Paraíba com outra ponte que será erguida nos fundos da exportadora Soares de Oliveira (CISAL). A estrada, que correrá paralelamente entre a Redenção e o Corredor da Morte, descambará na via original, quando atingir as proximidades da Tropisuc, em Bayeux. A partir deste ponto, a Avenida Liberdade será alargada e dotada de sinalização. De mil em mil metros, terá um ponto recuado de embarque e desembarque de passageiros de transportes coletivos" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 18/08/1979, p. 05).

Figura 80 - Início das obras do Projeto Aglurb[122].



Fonte: Jornal A União, Sexta-Feira, 06/01/1984, p. s/n.

O projeto de construção do novo acesso, nomeado de Avenida IV Centenário ou Nova Liberdade, estava compreendido dentro do Projeto dos "Aglomerados Urbanos" ou Projeto Aglurb, desenvolvido em parceria com os governos municipais, estadual e federal, que tinha

[122] Título da matéria: "Começam as obras do projeto Aglurb. Com a presença do ministro dos transportes, foram iniciadas as obras do projeto Aglurb, que tem por finalidade racionalizar o transporte público de passageiros da grande João Pessoa".

como intuito melhorar o deslocamento e o sistema de transportes coletivos urbanos através da criação de novas vias ou com o melhoramento das existentes.

> **Projeto Aglurb -** "[...] A obra mais importante dentro do Projeto Aglurb será a construção da avenida IV Centenário, ou Nova Liberdade, que compreenderá um trecho entre a avenida Sanhauá e a Avenida Liberdade. **A via terá seis quilômetros de extensão, com pista dupla de 7 metros cada e canteiro central. Para superar a dificuldade imposta pelo Rio Sanhauá, será construída uma nova ponte, com vão de 250 metros, iluminação própria, pista dupla e também um canteiro central.** Antes da ponte, porém, o projeto prevê a construção de um viaduto saindo da rua Índio Piragibe e passando sobre a linha férrea, acabando com o perigo de acidentes naquele trecho. **Esta obra tem o objetivo de substituir a Avenida Liberdade, o tradicional "Corredor da Morte".** A nova Liberdade se encontrará na altura da Laje Alfa, com a continuação da **Liberdade, sendo que esta sofrerá obras de melhorias a partir do alargamento e recapeação asfáltica até serviços de galerias e trabalhos secundários**" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 02/11/1983, p. 05, grifos nossos).

Para a realização total desse projeto, foram realizadas grandes intervenções na área compreendida entre a Avenida Sanhauá, Rua Índio Piragibe e Avenida da Redenção, nas quais foi construído um grande viaduto que se sobrepunha à linha ferroviária, possibilitando a ligação com a nova ponte, a partir da qual seria possível a chegada até a Avenida Liberdade. Uma parte dessas intervenções pode ser acompanhada através de alguns registros fotográficos, que foram divididos em três partes para facilitar a compreensão.

4.3.1 Intervenções realizadas na Avenida Sanhauá

Figura 981 - Execução de obras na Avenida Sanhauá[123].



Fonte: Relatório Mensal, N^0 07. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 82 - Execução de obras na Avenida Sanhauá[124].



Fonte: Relatório Mensal N^0 15. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

[123] Título da figura: "Vista da execução da galeria que atravessa a Avenida Sanhauá, em direção ao rio de mesmo nome".
[124] Título da figura: "Vista V, com destaque para o equipamento de cravação de estacas de madeira".

Na Avenida Sanhauá, foram feitos serviços de terraplanagem e elevação gradual do nível da pista, a fim de possibilitar a inclinação necessária para a ligação com o Viaduto Índio Piragibe. Para isso, foi necessária a demolição de alguns galpões existentes na área, e ainda foram feitos serviços nas galerias de esgoto.

4.3.2 Construção do Viaduto Índio Piragibe

Figura 83 - Execução de obras na Rua Índio Piragibe [125].



Fonte: Relatório Mensal N^0 08. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 84 - Execução de obras na sobre a linha férrea - Viaduto Rua Índio Piragibe [126].



Fonte: Relatório Mensal N^0 22. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Partindo da Rua Índio Piragibe, que passa na lateral do Cemitério Senhor da Boa Sentença e de galpões da antiga fábrica da Matarazzo, foi construído o viaduto com o nome da referida rua. Tal viaduto passava por cima da linha férrea e concluía-se ao encontrar a Avenida da Redenção, no Bairro da Ilha do Bispo, a partir da qual foi feita a base para a construção da nova ponte sobre o Rio Sanhauá, que se constituiria como novo elo de chegada à Avenida Liberdade.

[125] Título da figura: "Execução de galerias para águas pluviais na Rua índio Piragibe, entre o muro da Matarazzo e os pilares da Pista Direita do viaduto".
[126] Título da figura: "Panorâmica do escoramento metálico sobre a linha férrea (Pista esquerda - viaduto rua índio Piragibe)".

4.3.3 "Ponte Nova" e Nova Liberdade (Avenida IV Centenário)

Figura 85 - Execução de obras da ponte sobre o Rio Sanhauá [127].



Fonte: Relatório Mensal N^0 33. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 86 - Execução de obras de aterro sobre o Rio Sanhauá [128].



Fonte: Relatório Mensal N^0 15. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

A nova ponte foi feita com 160 metros de comprimento e quatro pistas de rolamento divididas por muro de concreto, e as obras duraram seis anos para serem concluídas. Em um trecho do Jornal a União de 1989, o então Secretário de Transportes e Obras do Estado anuncia a inauguração da ponte para o início do ano de 1990:

> Corredor da Liberdade terá obra concluída em fevereiro. "As obras do viaduto sobre o Rio Sanhauá, fazendo a ligação entre João Pessoa e a Avenida Liberdade em Bayeux, deverão ficar concluídas no final de fevereiro. [...] O secretário de Transportes e Obras do Estado, destacou que o viaduto é de vital importância para a Capital, uma vez que fará a ligação com uma das principais artérias de escoamento do tráfego de automóveis que se dirigem ao interior do estado, bem como as cidades de Bayeux e Santa Rita, cujas populações trabalham em maioria em João Pessoa. O secretário aproveitou para lembrar que, hoje, o trânsito que se dirige ao interior do Estado é feito sobre a Ponte Sanhauá que tem quase 100 anos de construída, e é submetida a um tráfego de mais de 15 mil veículos diários" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 20/09/89, p. 08).

[127] Título da figura: "Vista do andamento da obra da ponte sobre o Rio Sanhauá".
[128] Título da figura: "Vista do aterro sobre o mangue, na Avenida Nova Liberdade".

4.3.4 Intervenções na Liberdade

Além da construção desse novo sistema de ligação entre João Pessoa e Bayeux, foram realizadas obras na própria Avenida Liberdade a fim de melhorar de fato a fluidez do trânsito. Foi inicialmente proposto um alargamento de cerca de 2 metros e melhoramentos de sinalização e de estrutura, além da pavimentação asfáltica sobre a cobertura de paralelepípedo já bastante desgastada. As obras foram iniciadas com o remanejamento e melhoramento da rede de esgotos, da fiação telefônica, reposição de calçamento e construção de paradas de ônibus e, por fim, a colocação do asfalto. A seguir, algumas imagens que revelam tais descrições (Figuras 87 a 92):

Figura 87 - Execução de obras na Avenida Liberdade[129].



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

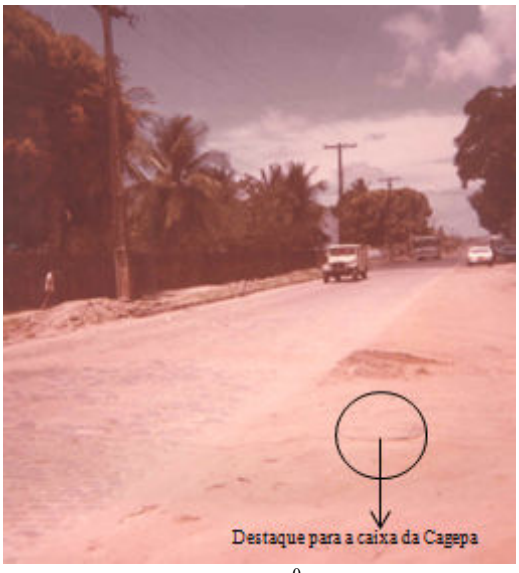
Figura 88 - Execução de obras na Avenida Liberdade [130].



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

[129] Título da figura: "Vista da Avenida Liberdade com base já executada".
[130] Título da figura: "Corredor da Avenida Liberdade - Panorâmica da Av. Liberdade com tráfego já aberto em toda sua largura".

Figura 89 - Execução de obras na Avenida Liberdade [131].



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 90 - Execução de obras na Avenida Liberdade [132].



Fonte: Relatório Mensal N^0 04. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 91 - Execução de obras na Avenida Liberdade [133].



Fonte: Relatório Mensal N^0 17. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 92 - Execução de obras na Avenida Liberdade [134].



Fonte: Relatório Mensal N^0 17. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Segundo os relatórios mensais da empresa responsável pela execução das obras na avenida, essas intervenções foram, em alguns momentos, interrompidas, por depender da realização de serviços que seriam da competência de outras empresas. No trecho a seguir, a empresa envia comunicado à diretoria da Aglurb, relatando os motivos dos atrasos. Em outro

[131] Título da figura: "Vista da Av. Liberdade com detalhe para caixa da Cagepa que impede o alargamento da referida via".
[132] Título da figura: "Vista da Av. Liberdade, detalhando a impossibilidade de construção da parada de ônibus, devido à existência da rede telefônica"
[133] Título da figura: Execução de serviços de acabamento na Avenida Liberdade
[134] Título da figura: Execução de serviços de acabamento na Avenida

trecho, consta descrição sobre o atraso e os trabalhos desenvolvidos, que giravam apenas em torno de reposição de calçamento:

> **À AGLURB -** Como é de conhecimento de V.Sª, o projeto de melhoramentos da Avenida Liberdade, preconiza o alargamento de 2.00 metros em toda faixa esquerda da via, no segmento compreendido entre a intercessão Av. Nova Liberdade e Av. Eng. de Carvalho. Consideramos que durante a execução das galerias nesta via, foram registrados sérios transtornos à população da área, pela impossibilidade de opções para o desvio do intenso tráfego ora existente nessa avenida. A necessidade e os custos de remanejamento de rede de esgoto da Cagepa e outros serviços públicos para execução de alargamento, esta construtora achou conveniente estudar alternativa do projeto, para melhoramento das condições do tráfego na cidade de Bayeux. A alternativa prevê o aproveitamento, em quase totalidade de sua extensão, de ruas já implantadas e as já pavimentadas, propiciando redução na execução (Fonte: Relatório Mensal N^0 13. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1985).
>
> **3.4 - Corredor da Avenida Liberdade.** Como até o momento não foram solucionadas as pendências que impedem o desenvolvimento dos trabalhos nesta via, os serviços restringiram-se à reposição de calçamento em paralelepípedos. Não foram iniciados os serviços de construção das paradas de ônibus, a depender de remanejamento de rede telefônica, nem também o alargamento da Avenida Liberdade, por falta de definição quanto ao remanejamento da rede de esgotos da Cagepa e da desapropriação dos imóveis (Fonte: Relatório Mensal N^0 07. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984).

Após conclusão das etapas iniciais, foram iniciadas as obras de cobertura da via com material asfáltico, que tornaria o trânsito mais fluido, além de ocasionar menos desgastes para os veículos. Seguem imagens dessa etapa (Figuras 93 e 94):

Figura 93 - Execução de obras na Avenida Liberdade [135]



Fonte: Relatório Mensal N^0 17. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Figura 94 - Execução de obras na Avenida Liberdade [136]



Fonte: Relatório Mensal N^0 18. Sistema Viário da Avenida Nova Liberdade - DER/PB, 1984.

Desse modo, com a chegada da década de 1980, constatou-se que houve um maior empenho em solucionar os complexos conflitos existentes na Avenida Liberdade[137], em virtude de sua importância para a composição do município. Os trágicos acidentes, repetidos congestionamentos, interrupção de trânsito, junto com o apelo popular e certo interesse por parte dos governantes confluíram para dar uma nova caracterização a essa avenida, que transitou de "Corredor da Morte" literalmente para "Liberdade"!

4.4 Percepções dos usuários da Avenida Liberdade

Após o registro dos problemas e das intervenções relatados nos documentos encontrados no DER e dos registros em matérias de jornal, uma outra fonte são os depoimentos das pessoas que vivenciaram a Avenida Liberdade no período estudado. Assim, escolhemos para este tópico, anotar algumas das percepções de seus usuários. Buscamos, dessa maneira, o auxílio de pessoas que utilizaram essa avenida no período compreendido pelo recorte temporal da pesquisa, resgatando a imagem mental desenvolvida por eles para compreendermos outros significados desse local tão relevante para o município de Bayeux.

Para isso, tomamos como base os conceitos desenvolvidos por Kevin Lynch (1997), que buscou compreender a relação estabelecida pelos usuários em espaços determinados e a

[135] Título da figura: "Vista do recapeamento na Avenida Liberdade".
[136] Título da figura: "Vista da Av. Liberdade com regularização em CBUQ já iniciada".
[137] No projeto de melhoramento da mobilidade no Estado, desenvolveu-se o projeto de execução do "Acesso Oeste - Iniciado na Avenida Sanhauá, passa pela Ilha do Bispo, correndo paralelamente com a Avenida da Redenção para dá acesso ao Alto do Mateus, atingindo a BR-230 na altura do município de Bayeux" (Fonte: Jornal A União, Sábado; 18 de agosto de 1979).

percepção que esses indivíduos (ou grupos de pessoas) criam sobres esses espaços. O autor estabeleceu que a imagem da cidade é resultante da relação entre o observador e o espaço que ele observa, através da associação da percepção, comportamento e ações. Assim, a síntese da percepção do objeto pelo observador gera a imagem que o autor denomina de imagem mental, sendo essa "resultado de um processo bilateral entre o observador e o seu ambiente" (LYNCH, 1997, p.07), podendo ser entendida como a clareza do espaço juntamente aos seus símbolos e significados. Ainda, esses resultados podem sofrer variações de acordo com o perfil dos observadores e dos observados.

Ao observar os fenômenos urbanos, Lynch (1997) destacou que as pessoas e as atividades por elas realizadas são tão importantes quanto as partes da própria cidade. Mesmo a cidade parecendo estável, para o autor, ela é resultado direto da ação de todos que atuam no sentido de modificá-la, estando sujeita a transformações constantes no seu significado e na forma de utilização dos seus espaços.

Lynch (1997) concentrou seus esforços em desenvolver uma metodologia de análise para a leitura da cidade ou de áreas dela, segundo a perspectiva de seus usuários, voltando às atenções para os olhares dos indivíduos comuns que a utilizam cotidianamente. O autor Buscou, o entendimento da qualidade visual e de como os espaços urbanos são percebidos, definindo que a clareza e legibilidade[138] são aspectos importantes para garantir a qualidade de leitura dos espaços.

Segundo o autor supracitado, ao fazer a leitura de um espaço determinado, o observador apreende suas partes em detrimento do todo, fazendo, assim, o significado do objeto ficar atrelado ao contexto e, por isso, "os significados individuais da cidade são tão variados" (LYNCH, 1997, p. 10). Para o autor, as "qualidades físicas relacionadas aos atributos de identidade e estrutura da imagem mental" estão associadas à "legibilidade ou visibilidade e à imaginabilidade[139]", possibilitando a apreensão da cidade de maneira a permitir que suas partes sejam visivelmente diferenciadas.

Ao se reconhecer os elementos de identificação e agrupá-los de maneira coerente, é gerada para o usuário a imagem geral do espaço delimitado. Assim, ao munir-se desses conceitos e ao buscar o auxílio de itens como cor, forma e disposição, "torna-se possível

[138] Segundo o autor Legibilidade ou Visibilidade, "pode ser compreendida casualmente como uma estrutura de símbolos reconhecíveis. [...] Assim, uma cidade legível seria aquela cujos sinais de delimitações ou vias são facilmente identificáveis e passíveis de agrupamentos em estruturas globais (LYNCH, 1997, p.13)".

[139] Qualidade de um objeto que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num observador. É a forma, cor, disposição, que facilita a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis no meio ambiente. Onde os objetos se podem não apenas ver, mas também apresentados de uma forma definida e intensa aos nossos sentidos (LYNCH, 1997, p.20).

destacar a imagem mental de maneira definida e intensa sem a tornar previsível ou enfadonha" (LYNCH, 1997, p. 20). A identidade facilita o reconhecimento do lugar, percebido pelo observador como único, se diferenciando dos demais através de suas características próprias e estruturais. Assim, através do estabelecimento por parte do usuário da relação com o espaço, determina-se a imagem, que, por sua vez, deve conter algum tipo de significado social ou estrutural para o observador.

Embora saibamos que cada indivíduo, de acordo com sua vivência, formará a sua imagem específica, nos interessarão as imagens consensuais, compartilhadas pelo maior número de participantes e expressas como mais significativas no contexto das nossas pesquisas. As "imagens públicas" são consideradas como as mais relevantes para a formação deste capítulo, entendendo-as como "as figuras mentais mais comuns para os habitantes de uma cidade" (LYNCH, 1997, p. 17). É importante ressaltar que não temos a expectativa da criação de imagens mentais que contenham todos os detalhes existentes no espaço. Lynch (1997, p. 33) demonstra que os participantes não têm "algo que se pudesse chamar de visão abrangente" uma vez que os registros dos mapas são feitos de forma "fragmentadas, com grandes áreas em branco, quase sempre concentrado em pequenos territórios conhecidos".

A formação dessa imagem mental é algo complexo e propenso a múltiplas possibilidades, principalmente quando tratamos de períodos não atuais, já que a memória do observador (usuário participante) torna-se uma forte e principal ferramenta de formatação. Isso certamente propiciará variações de significados, pois "a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores" (LYNCH, 1997, p. 16), uma vez que não se trata apenas de uma parte visível ou mesmo física de um determinado espaço. Tais imagens são imbricadas de sentimentos, valores e crenças, envoltas nas complexidades de suas experiências particulares que interferem diretamente na percepção de cada sujeito.

Para garantir suporte na análise visual dos espaços, Lynch (1997) estabeleceu cinco elementos estruturadores da imagem de qualquer espaço urbano. No livro a "Imagem da cidade", o autor estabelece as "vias, limites, marcos, pontos nodais e bairros" como indicadores da imagem da cidade. Para facilitar a compreensão, segue um quadro resumo (Quadro 13) dos cinco elementos de identificação da imagem mental da cidade segundo Lynch (1997):

Quadro 13 - Elemento de identificação da imagem da cidade.

Elementos de identificação da imagem da cidade	Descrição
Vias	Canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Para muitos, estes são elementos predominantes na sua imagem. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam (LYNCH, 1997, p. 52).
Limites	Elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade, limitadores do crescimento urbano. Elementos mais ou menos penetráveis que separa uma região da outra - praias, margens de rios, lagos (LYNCH, 1997, p. 52).
Bairros	Regiões médias ou grandes de uma cidade. O observador "penetra" mentalmente. E são reconhecíveis por possuírem características comuns (LYNCH, 1997, p. 52).
Pontos Nodais	Lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar. Podem ser basicamente junções, locais de interrupções do transporte. Podem ser chamados de núcleo. Tem natureza de conexão como de concentração, cruzamentos, esquinas (LYNCH, 1997, p. 52).
Marcos	São objetivos físicos definido. (...) Alguns marcos são distantes, tipicamente vistos de muitos ângulos e distância, acima do ponto mais alto de elementos menores usados como referências - edifícios, sinal, loja ou montanha (LYNCH, 1997, p. 53).

Fonte: Lynch, 1997, p. 58-9.

Ao longo desse tópico, não tratamos as imagens e relatos dos usuários da Avenida Liberdade apenas como uma simples descrição física de uma porção determinada do espaço, mas as percebemos como possibilidades de revelar um conjunto de significados resultante da perspectiva de quem a observou, o que torna possível para as pessoas trazer à tona imagens e itens mais profundos do tempo e espaço, abrindo um leque de significação dessa área da cidade de Bayeux. Cada descrição possui significados singulares em conformidade com cada um desses participantes, que, de maneira consciente ou inconsciente, geraram imagens bem definidas, como trajetos e pontos que de alguma forma marcaram suas memórias.

Assim, por meio do auxílio de alguns usuários da avenida no período da pesquisa, escolhidos pela clareza na explanação de suas falas, através de relatos orais ou da descrição através de desenhos (mapas mentais), buscamos, com essa abordagem, outra perspectiva de compreensão dessa área da cidade[140], mesmo que de maneira adaptada a de Lynch (1997).

[140] Cabe ressaltar que a metodologia utilizada na "Imagem da Cidade" (1997) foi adaptada ao estudo de caso. Lynch faz uso da imagem coletiva do lugar, e no caso desse estudo, direcionado para a Avenida Liberdade, será

Dessa maneira, faremos a indicação das especificidades da avenida, bem como a identificação desses elementos no nosso objeto de estudo.

4.5 Elementos de identificação visual na Avenida Liberdade

Após a compreensão dos conceitos de percepção da imagem do espaço urbano e da interação do usuário com o ambiente, sob a luz das descrições que alguns desses fizeram do espaço específico - a Avenida Liberdade, como forma de representar social e imageticamente através de suas sensações e vivências nesse ambiente[141], buscamos, em um primeiro momento, com o auxílio dos relatos orais, entender a localização e importância dos elementos de identificação visual conceituados por Lynch (1997), que são: Via, Limite, Bairros, Pontos Nodais e Marcos. Fomos auxiliados também por trechos de jornais para traçarmos um panorama dessa relação homem/espaço, com o intuito de esclarecer questões que nos guiem na análise de percepção e apreensão da Avenida Liberdade a partir de alguns de seus usuários.

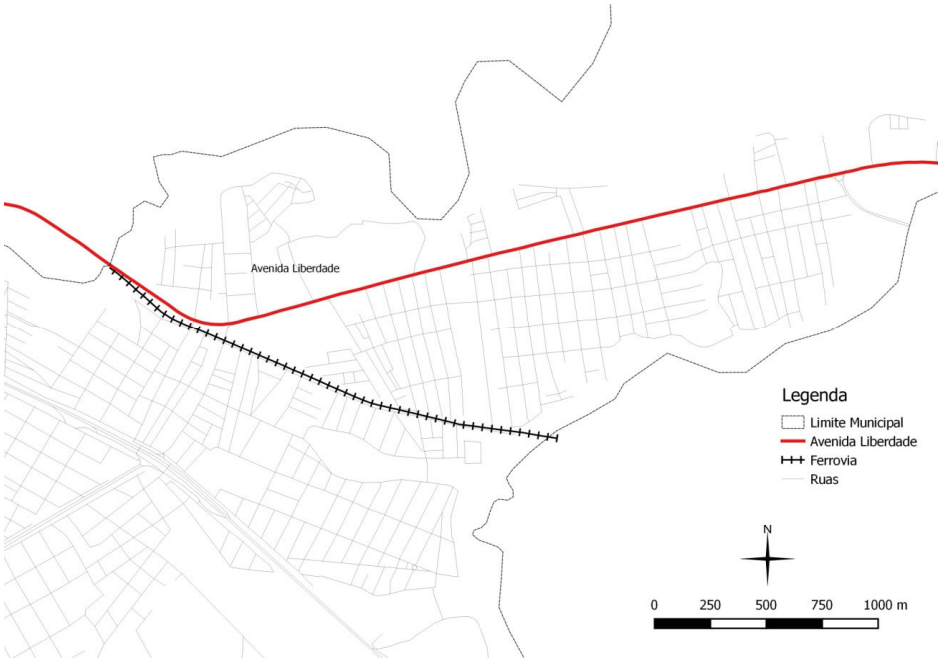
4.5.1. Via

As Vias são "canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial" (LYNCH, 1997, p. 52-3). Aqui, a via estudada é a Avenida Liberdade, que se configura como o principal eixo viário da cidade de Bayeux.

baseado na vivência da pesquisadora para capturar os indicadores ou as categorias de análise (via, limite, bairro, marco e ponto nodal) da abordagem metodológica de Lynch.

[141] Os elementos expostos foram estabelecidos através de relatos orais de pessoas que vivenciaram na avenida entre a década de 1960 e 1980, juntamente com reportagens encontradas no Jornal Á União e a base conceitual já explanada. Compreendemos que essas conceituações têm um caráter específico e que não representa todo o município. Entretanto, partimos do pressuposto de que esses participantes compartilharam de situações semelhantes nesse espaço e experiências de percepção bem próximas, o que acabou por formar descrições das imagens mentais parecidas, conforme poderá ser percebido com maior clareza no tópico MAPAS MENTAIS.

Mapa 16 - Localização da Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Área de instalação das principais edificações burocráticas da cidade, como prefeitura, câmara dos vereadores, fórum, cartórios, hospital, colégio, bem como local dos principais eventos culturais. A avenida tornou-se local para os mais variados acontecimentos, conforme retratado em vários trechos do Jornal *A União*:

> **Carnaval no São Sebastião -** O São Sebastião Esporte Clube de Bayeux está anunciando para o Carnaval de 1966, quatro animadíssimos bailes ao som de um afinadíssimo Conjunto Orquestral. [...] Divirtam-se bem, brincando no São Sebastião Esporte Clube, Avenida Liberdade - Bayeux (Fonte: Jornal A união - Sexta-feira, 18/02/66).
> **Festa Beneficente em Bayeux -** [...] **S**erá realizada no São Sebastião Esporte Clube de Bayeux, uma animada "matinée" dançante. [...] Várias atrações marcarão o ponto alto da festa, devendo haver distribuição de brindes com os presentes, e a eleição da Rainha com a participação de várias senhoritas da sociedade local. São Sebastião Esporte Clube, Avenida Liberdade - Bayeux (Fonte: Jornal A união - Terça-feira, 02/08/1968).
> **Desfile cívico -** Em Bayeux, o desfile teve início às 14 horas, prolongando-se até às 18 horas, registrando um comparecimento de cerca de 10 mil pessoas que se colocaram às margens da Avenida Liberdade para assistirem o espetáculo [...] (Fonte: Jornal A união - Terça-feira, 04/09/1973).
> **Bayeux vê espetáculo de Pindobal -** O espetáculo Cateretê, [...] é atração de hoje na I Semana Universitária de Bayeux, que começou sábado com missa de Ação de Graças, futebol de salão, exibição de arte no salão paroquial (localizado na Avenida Liberdade). A festa continuará sábado [...] a noite haverá baile tradicional no São Sebastião Esporte Clube, localizado na Avenida Liberdade (Fonte: Jornal A união - Quinta-feira, 08/04/1976).
> **Assaltantes levam cerca de 3 milhões do BB em Bayeux -**Homens armados de metralhadoras e espigadas assaltaram a agência do Banco do

> Brasil, na cidade de Bayeux, que fica localizado na Avenida Liberdade [...] (Fonte: Jornal A união - Quarta-feira, 21 de junho de 1987).

Percebe-se, então, a dinamicidade pela qual era composta essa avenida, onde ocorriam os mais diversos eventos e atividades da cidade, conforme pode ser constatado pelo relato de uma moradora a seguir:

> Eu cheguei aqui em 1947 pra estudar e já vim morar na rua principal, só que aqui era tudo muito diferente [...]. Quando eu cheguei o nome era Barreiras, que era um vilarejozinho. A rua principal tinha um fluxo de carro muito pequeno naquela época [...], e Barreiras era o que tava ao redor dessa rua (Avenida Liberdade). Quando foi na década de 60, com a emancipação política, aí começou a evoluir, porque antigamente era município de Santa Rita, sabe? Aqui morava muito médico e famílias de boas condições, famílias de nomes. Aí começaram a se instalar as fábricas de agave, o pessoal começou a trabalhar e a cidade começou a crescer. Quando as indústrias já estavam instaladas, começaram a fazer loteamentos e a vender. Depois que calçaram começou a crescer, começou a crescer [...] veio o primeiro banco, depois vieram outros e mais comércios. A população foi aumentando e as casas também depois começaram a vim as escolas. Aqui tinha o mercado público, o matadouro, bodega, era tudo por aqui na avenida. Você conseguia viver bem. Tinha bodega que vendia de tudo, era tipo um magazine. A Liberdade era importante para a cidade, sabe? Era ela que fazia a ligação pra ir pra o interior, por aqui era mais rápido, sabe? Já que ligava pra todo o Estado da Paraíba. Mas... quando dava umas cinco horas era um movimento grande de transporte para o interior. [...] Outra coisa, os bailes mais importantes eram no Clube do São Bento, onde os jovens iam pra se divertir. Ah....todo ano tinha o carnaval do Major Ciraúlo, ele fazia um carro alegórico que reunia muita gente na avenida. Tinha aquele pessoal mascarado, dançando como um desfile, e o povo ficava nas calçadas olhando, jogando confetes. E de noite tinha orquestra de frevo no clube e o povo ia dançar. E o major fazia um carnaval que era um desabafo, ele criticava as coisas, que tinha acontecido durante o ano, sabe? Também tinha as quadrilhas que se apresentavam aqui. Outro costume era de as pessoas se juntarem nas casas grandes, mas isso só quem participava eram pessoas das famílias de posses. Tudo acontecia aqui, entendeu? A cidade que eu conhecia era aqui beirando a Avenida (Informação Verbal, depoente C.P, 2015).

A fotografia (Figura 95) mostra a realização do Desfile Cívico de 07 de setembro no ano 1974, ocorrido na Avenida Liberdade. Nesse período, a via ainda tinha a pavimentação em paralelepípedos, e a proporção dos lotes ocupados na região da fotografia já era bastante intensa. A partir da imagem é possível perceber que as calçadas já estavam bem delimitadas, bem como a presença do comércio alternando com moradias.

Figura 95 - Desfile cívico de 07 de setembro de 1974, realizado na Avenida Liberdade.



Fonte: Arquivo Pessoal M.L.M., Setembro de 1974.

A identificação dos usuários com a Avenida Liberdade se estabelece de maneira muito forte, fazendo uma relação direta com o município, como se, em um primeiro momento, a "avenida fosse o município em si". Essa caracterização é responsável pela conservação dessa imagem mental até os dias atuais.

4.5.2 Limites

De acordo com o conceito de Lynch (1997) em relação aos Limites, consideramos para a avenida os seguintes limites: Rio Paroeira/ Rio Sanhauá e a Linha Férrea, os quais estabeleceram relativa restrição de expansão da avenida. Entretanto, esses condicionantes limitadores da expansão caracterizaram-se por ultrapassar a condição física. Estabeleceram-se praticamente como uma fronteira, um diferenciador de formas de uso e de classes sociais, um "divisor de lados" (pobres x não pobres), gerando no entorno da avenida uma estratificação muito nítida da ocupação social, na qual os diferentes significados (sociais, culturais, econômicos) ali impostos culminavam com a densa ocupação dos lotes que a margeavam.

Esses elementos foram muito mais que barreiras físicas, mas exerceram influências no convívio social com uma espécie de unificação interna, que, por sua vez, corroboraram para uma diferenciação entre as classes, que compreendia a distinção social, cultural e, principalmente, financeira.

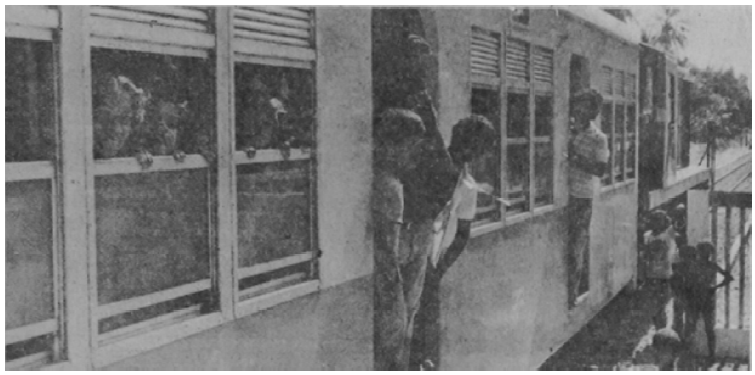
Quando, por exemplo, tratamos a linha férrea, no início do recorte temporal dessa pesquisa - 1960, ela é claramente identificada como uma espécie de divisor de classes sociais:

é o limitador do "lado de lá[142]". No trecho abaixo, é possível verificar de maneira muito clara essa estratificação:

> Sabe aquelas imediações da Estação Ferroviária? Pronto. Algumas pessoas com menos dinheiro começaram a ir morar naquela região. Porque ficava perto da principal e facilitava pra quem trabalhava nas fábricas e pra quem tinha que ir pra João Pessoa. E além de tudo, não era muito caro, porque lá tinha muitos casebres, feitos de barro e cobertos de palha. Pra pessoas que trabalhavam na capital ou no porto de Cabedelo era muito bom porque pegava o trem, que tinha um preço barato pra época e só pagava uma passagem. Outros que iam também eram alguns estudantes, que tinham aula em João Pessoa. E pessoas que iam fazer feira no Mercado Central. Só sei que dava muita gente, sabe? Tudo quanto é tipo de gente andava naqueles 'vagão'. Era o povo carregando sacola, mala, caixa...tinha gente que carregava até bicho! (Informação Verbal, depoente J.N.S., 2014).

Além desse tipo de descrição, encontramos notícias no Jornal A União sobre as reivindicações dos moradores, que solicitavam a redução das tarifas cobradas para o uso do trem, bem como a disponibilidade de mais horários para utilização durante o final de semana, demonstrando que esse transporte era prioritariamente utilizado pela parte mais pobre da população.

Figura 96 - Passagem de trem está cara para comunitários.



Fonte: Jornal A União - Domingo, 30/06/1985.

> **Passagem de trem está cara para comunitários -** Moradores da cidade de Bayeux reclamaram do aumento da passagem de Cr$ 140 para Cr$ 300. Para eles o aumento de mais de 100% não corresponde à quantidade de vagões, que já não atendem a demanda de passageiros, que a cada dia aumentam face os operários assalariados não suportarem andar de ônibus. Além da super lotação, onde muitas pessoas põe em risco suas vidas, por temerem perder seus empregos. Para os usuários, principalmente os moradores de Bayeux, que tem o maior número de usuários, pedem que aumentem o número de vagões. E também, melhorias nas condições de higiene, proporcionando

[142] "Lado de lá" foi um termo bastante usado nas falas dos participantes, referindo-se a separação social entre os moradores da cidade, uma vez que os que moravam na Avenida Liberdade eram os de melhores condições financeiras, e os que moravam após a linha do trem já não possuíam boas condições de finanças. Na década de 1980, essa referência "Lado de lá" passa a ser estabelecida em relação a BR 230.

> melhorias para os passageiros trabalhadores, estudantes ou que querem simplesmente irem a praia no final de semana. (Fonte: Jornal A União - Domingo, 30/06/1985).
> **População de Bayeux volta a apelar para Rede Ferroviária -** Os moradores residentes nas cidades de Bayeux e Santa Rita voltaram a apelar para os diretores da rede ferroviária e para o governador do Estado no sentido de criar mais horários no final de semana, maior quantidade de vagões e melhor condição de higiene. Para os usuários as plataformas estão pequenas visto a demanda. (Fonte: Jornal A União - Domingo, 24/10/1985).

O Rio Paroeira se configurou como um limite "semi-penetrável", pois, com a produção industrial e um consequente aumento populacional, ficou comprometido por habitações improvisadas sem auxílio de infraestrutura. As suas margens acabaram por ficar comprometidas, o que gerou uma alta vulnerabilidade para a população que ali foi se estabelecendo. A situação de invasão de terras pertencentes à União e a vunerabilidade em relação às intempéries naturais ficam bem nítidas no depoimento que segue:

> Até as fábricas chegarem, o povo só morava por aqui, dos dois lados da avenida. Aí pra trás era tudo mata e o rio, que era bem limpinho e com muito peixe, marisco... Depois, quando a população começou a crescer, o povo menos endinheirado começou a invadir essa área do mangue, formaram verdadeiras ruas, com um monte de casas desmanteladas, uma por cima da outra, sem nenhuma condição. Foram fazendo casas até onde num dava mais. Tinha muita casa de taipa coberta de palha. O esgoto era a céu aberto e os dejetos dos banheiro caia direto no rio porque a correnteza levava. E quando vinha chuva, que a maré subia? Só Deus pra 'acodir' aquele povo! Mas aí foi assim...Foram invadindo, as famílias foram crescendo e foram ficando, fazendo um 'puxadinho aqui, outro 'acolá' e como ninguém fiscalizava, porque aquele terreno era da Marinha, e por isso a prefeitura não controlova, se formou um verdadeiro bairro, sabe? (Informação Verbal, depoente C.P, 2015).

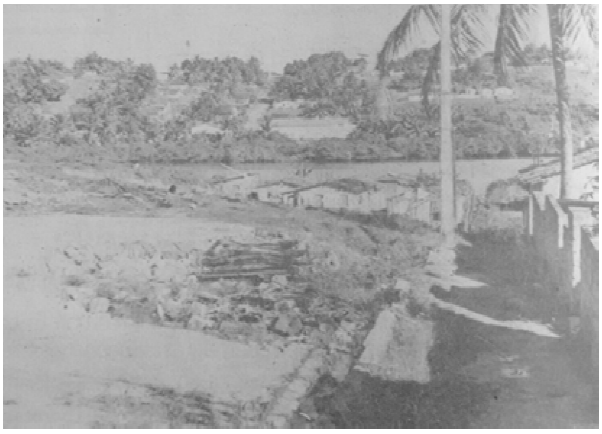
A descrição da depoente é confirmada por matérias dos jornais da época, que mostram que as casas estabelecidas nessa área de limite entre a avenida e o rio sofriam com as cheias anuais, bem como o pouco auxílio dado por parte da prefeitura.

> **Águas da maré invadem casas e ruas em Bayeux -** De repente o nível da Maré elevou-se em mais de 30 centímetros. Invadiu aproximadamente 40 residências situadas em terrenos baixos, inundou a Avenida Liberdade, em Bayeux. Não houve acidentes, e os pescadores previram que o nível das águas continuará aumentando até domingo. Nunca, desde os últimos oito anos, houve uma inundação dessa proporção, em Bayeux. Muito embora anualmente, entre março e inicio de abril, seja comum a elevação do nível da maré. [...] Houve tumulto no final da tarde: dezenas de famílias com ajuda de voluntários, tentavam retirar a água que invadiu as suas residências, recorrendo a todo o tipo de recipiente. [...] A Avenida Liberdade ficou quase intransitável. [...] os automóveis circularam com dificuldades [...] (Fonte: Jornal A União - Sábado, 04/04/1981).

Bayeux volta a reclamar ação do prefeito - A cidade de Bayeux vive no momento completamente abandonada. Ruas esburacadas, iluminação deficiente, mau atendimento de transporte público e da coleta de lixo, os ratos e baratas adentram residências, principalmente aquela que estão localizadas nas margens do rio Sanhauá. [...] É muito comum para os moradores das áreas ribeirinhas, bem como toda a periferia de Bayeux não ter o prazer de ter água encanada ou energia elétrica. (Fonte: Jornal A União - Domingo, 30/06/1985).

Maré inunda casas em Bayeux - Os habitantes da Avenida Liberdade em Bayeux, continuam aterrorizados com enchentes provocadas pela subida da maré, que em algumas residências chegou a atingir 40 cm de altura. Quando acontece o transbordamento do rio, sérios prejuízos são causados à população ribeirinha. Alguns moradores disseram que a situação se agrava com as marés dos meses de janeiro, fevereiro e março. [...] Os moradores dizem que todos os anos sofrem prejuízos em virtude da penetração das águas nas casas. Segundo eles, até o momento nenhuma providência foi tomada por parte das autoridades competentes. Um moradora da área acrescentou que no mês de março com as maiores cheias, as residências das margens do rio são invadidas por vários tipos de animais, como cobras, caranguejos, sapos (Fonte: Jornal A União - Sábado, 20/02/1988).

Figura 97 - Situação da periferia de Bayeux.



Fonte: Jornal A União, Domingo, p. 30/06/1985.

Dessa maneira, fica bastante clara a situação precária em que viviam as famílias que se instalavam às margens do rio, por trás da Avenida Liberdade, para as quais o governo municipal não destinava muitas atenções.

4.5.3 Bairros

Os bairros, de acordo com Lynch (1997), são regiões que apresentam características próximas, sendo diferenciados pelas distinções físicas. A partir desses elementos, a maioria das cidades se estrutura. Para o autor, é um critério visual que não necessariamente coincide com as divisões político-administrativas que geram a classificação dos bairros. Entretanto, no nosso caso, essas divisões são as mesmas.

Na Av. Liberdade, ocorre a presença de vários bairros ao longo do seu percurso. São eles: Baralho, São Bento, Sesi, Jardim São Vicente, Centro, Jardim São Severino e Brasília, que se caracterizam internamente por itens como: tipologia construtiva, formas de usos - comercial ou residencial e, consequentemente, classes sociais, conforme visto nos capítulos 01 e 03. Alguns desses bairros apresentam características muito próprias, como o bairro do Baralho, que é de tradição de atividades da pesca e seus derivados. Os bairros de São Bento, Sesi, Jardim São Vicente e Centro eram, até a década de 1960, áreas de concentração de pessoas mais abastadas, enquanto os bairros do Jardim São Severino e Brasília foram espaços de localização da população de baixa renda que trabalhava, em geral, com atividades de prestação de serviço[143] e nas indústrias. Segue mapa com localização dos bairros que formam a Avenida Liberdade (Mapa 17):

Mapa 17 - Localização dos bairros ao longo da Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

[143] A predominância das atividades e das condições financeiras foram percebidos nas falas dos participantes das entrevistas.

4.5.3.1 Pontos Nodais

Os Pontos Nodais ou Nós são "lugares estratégicos" de uma cidade, que podem ser junções ou locais de interrupções do transporte. Tem "natureza de conexão como de concentração" (LYNCH, 2006, p.53). Neste trabalho, estabelecemos como Pontos Nodais da Avenida as intercessões com a Avenida Engenheiro de Carvalho, Pedro Ulisses e com a Praça 06 de Junho. O Mapa 18 ilustra as marcações:

Mapa 18 - Marcação dos Pontos Nodais presentes na Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

Ao se analisar a intercessão entre a Avenida Liberdade e a Engenheiro de Carvalho, identifica-se o principal eixo de distribuição interna de fluxo de pessoas e transportes para as mais variadas regiões da cidade. Este "nó" é de extrema importância pela necessidade que as pessoas tinham de passar por ele para chegarem aos mais variados pontos da cidade. Era rota de acesso a vários bairros[144], inclusive ao aeroporto e, posteriormente, à BR 230/101. Foi também área de concentração comercial, gerando um fluxo bastante intenso. O encontro entre a Liberdade e a Rua Pedro Ulisses era outro ponto de confluência na circulação de pessoas e veículos. A partir dessa rota, era possível se chegar ao mercado público e a regiões densamente ocupadas, como a Comunidade de Manguinhos.

[144] Através dessa Avenida é possível deslocar-se para os bairros de Brasília, Imaculada, Alto da Boa, Jardim Aeroporto, Rio do Meio, Tambay.

No último ponto marcado, está a principal praça da cidade - a Praça 06 de Junho, que também se configurou como um importante eixo de concentração. Sua representatividade cultural[145] e localização geográfica caracterizaram-na como um ponto de encontro e distribuição de fluxo de veículos públicos e pessoas. Era uma espécie de "síntese final" da avenida. Apesar de não se estabelecer como limite administrativo de separação entre Bayeux e Santa Rita, configurava-se como um final simbólico para o observador.

4.5.4 Marcos

Tratamos os marcos como elementos de representatividade e contraste com outros elementos próximos, que são estabelecidos como pontos referenciados, se fazendo presentes na memória dos usuários (LYNCH, 1997). Classificamos, então, as indústrias de beneficiamento do sisal, que apresentam significado expressivo na avenida, principalmente no período em que se estabelece esta pesquisa.

> As fábricas eram bem grandes, tinha umas chaminés enormes, os galpões eram muito compridos, sabe? Até que não eram tão altos, mas...no outro sentido quase não dava pra ver o final! E quando estavam funcionando a "fumaceira" tomava conta da cidade, era muita fumaça que sai pelas chaminés na hora da produção, que por todo lugar dava pra se ver (Informação Verbal, depoente I.C., 2015)

Seus grandes lotes, além das dimensões físicas das suas construções, tornaram-nas marcos ao longo da Avenida, como é possível perceber nas imagens que seguem (Figuras 98 e 99):

Figura 98 - Galpões de fábricas de beneficiamento da fibra de sisal, localizada nas margens da Avenida Liberdade, especificamente no bairro do Baralho.



Foto: Mario Miranda, 2015.

Figura 99 - Galpão de uma das fábricas de beneficiamento da fibra de sisal, localizada nas margens da Avenida Liberdade.



Foto: Mario Miranda, 2015.

[145] Ver mais detalhes sobre a Praça 06 de Junho no Capítulo 03.

A Ponte do Rio Sanhauá também era percebida como marco. Suas dimensões físicas e visuais se estabeleceram com relevância entre as pessoas que nela trafegavam, além do aspecto social e emocional a ela vinculado, por ser a principal ligação entre Bayeux e João Pessoa.

Figura 100 - Imagem da Ponte Sanhauá.



Fonte: Jornal A União - Sábado. 11/06/88.

A igreja católica (Igreja de São Sebastião) se configurou como um elemento de destaque para a cidade, pois sua torre de elevada altura era perceptível em diversos pontos, além do seu significado cultural e religioso, fortemente apresentado para a sociedade.

A presença desses Marcos foi muito forte nas memórias dos depoentes, que sempre se referiam a eles com certo deslumbramento, transparecendo a importância que esses elementos tinham em relação à avenida, bem como à cidade. No Mapa 19, segue a distribuição dos marcos perante o percurso da avenida:

Mapa 19 - Marcos presentes na Avenida Liberdade.



Fonte: PMBY, editado por Alexandre Castro, 2015.

A metodologia de percepção do ambiente desenvolvida por Lynch (1997), nos permitiu compreender os lugares marcantes da Avenida para alguns usuários. Essa compreensão foi estabelecida através da apresentação dos significados para quem a utilizou, facilitando o seu reconhecimento através das características do local, que foram de fundamental importância para a construção identitária do lugar.

O reconhecimento desses elementos é, então, o responsável pela conservação da identidade urbana, gerada uma imagem muito própria para os usuários. A cada descrição foi possível se notar a importância de todos os elementos que compunham a avenida, o que extrapolou as características meramente funcionais, expondo também as características sociais e emocionais de sua composição.

Após as análises apresentadas acima, subsidiadas nos relatos orais dos participantes das entrevistas, a Avenida Liberdade e os elementos que a compõem foram reafirmados como marcantes para a memória da cidade e do município de Bayeux, através do seu viés histórico, territorial ou de indutor de crescimento. Sua função de passagem e principal percurso de ligação entre cidades e entre áreas da própria cidade de Bayeux, a concentração comercial, industrial e o aparato institucional estabelecido lhe proporciona uma relevância sem comparação para essa cidade.

4.6 Os mapas mentais da Avenida Liberdade

Centramos este tópico na percepção do espaço da Avenida Liberdade desenvolvida por alguns usuários e, para tanto, fomos auxiliados pela pesquisa exposta no tópico anterior além de buscarmos o desenvolvimento e a análise dos mapas mentais elaborados pelos usuários já referenciados. Mantivemos o suporte de Lynch (1997) e dos seus conceitos sobre a percepção do espaço e formação de imagens mentais com o objetivo de, através da compreensão desses mapas, demonstrar a importância da percepção do observador (usuário) sobre o meio.

A criação das imagens mentais foi se estabelecendo aos poucos, tornando possível a compreensão da organização espacial, orientação e importância da avenida em relação à cidade. Através dessas ilustrações, os observadores demonstraram alguns dos significados sociais, funcionais, históricos e sociais desse espaço e trouxeram à tona uma riqueza de informações sobre as transformações ali sofridas. Por meio das descrições de sua estrutura física, produziram imagens vivas e claras, apresentando-nos os seus símbolos e as suas memórias, que foram unidas a outros documentos encontrados ao longo de nossas pesquisas.

Propomos, então, uma análise da Avenida Liberdade, no período de 1960 a 1980, através do olhar do observador (usuário), revelando de maneira gráfica suas percepções sobre essa área. Tomamos como base a nomenclatura mais utilizada para esse tipo de representação, os chamados "mapas mentais", que também são nomeados de cartografia/ cartograma mental. São um tipo de desenho feito de maneira livre, que pode ser composto por gráficos, textos, letras, símbolos ou qualquer outro elemento de identificação visual de forma a indicar a percepção de seus usuários sobre o espaço trabalhado.

Analisaremos algumas ilustrações feitas pelos participantes das entrevistas, os quais foram solicitados a desenhar a imagem que tinham dessa avenida, marcando os elementos de identificação visual que julgavam mais relevantes, deixando-os livres para estabelecer sua representação da avenida[146]. A análise e interpretação se fundamentam na compreensão dos

[146] Para o desenvolvimento de sua pesquisa, Lynch (1997, p. 153) usou dois métodos principais: a entrevista aos cidadãos, tendo em conta a sua imagem do meio ambiente e um exame sistemático da imagem ambiental evocada por observadores no terreno. "A entrevista consistia essencialmente em pedir para desenhar um esboço da cidade em questão, incluindo uma descrição breve das partes que o entrevistado achou mais distintivas ou vivas para a sua memória".

desenhos elaborados, através de reflexões e associações entre os elementos pontuados nos mapas e o espaço físico, geográfico e arquitetônico da Avenida Liberdade[147].

Ao longo do desenvolvimento desta dissertação, estabelecemos contato com vários usuários da avenida, que nos concederam entrevistas sobre o objeto aqui estudado. Ressaltamos, então, que os atores que desenvolveram esses mapas são moradores (ou ex-moradores), trabalhadores (ou ex-trabalhadores) e transeuntes da avenida no período especificado, aos quais foram solicitados que representassem graficamente a imagem que tinham dela no período de estudo específico da pesquisa. É importante ressaltar que esse grupo foi composto de pessoas de diferentes faixas etárias, econômicas e gênero, para tentarmos alcançar uma visão mais abrangente, sendo que a escolha por esses foi feita com base na maior quantidade de informações que os mesmos nos apresentaram.

A aproximação com esses participantes foi realizada aos poucos e inicialmente com o objetivo de realização da entrevista. Em um segundo momento, lhe foi solicitado a elaboração dos desenhos, de maneira livre. Após o impacto inicial da solicitação, os participantes os fizeram, cada um a sua maneira, sem apresentarem resistência. Como forma de organização, escolhemos quatro mapas, que refletiam maiores detalhes e clareza nas informações para a análise, além de serem cada um deles correspondentes às décadas tratadas neste trabalho.

Cada um dos mapas mentais, com suas especificidades e maneiras de representar aquilo que foi importante para os seus usuários, confirmou a "existência de várias Avenidas Liberdade" sob o olhar de quem a vivenciou, culminando com a representação de "avenidas" carregadas de sentimentalidades, experiências e sensações[148]. Essa experiência nos mostrou a presença de itens marcantes e constantes na percepção desses usuários, confirmando a relevância dos itens estabelecidos na primeira parte deste capítulo. A possibilidade de rever a Avenida Liberdade sob a perspectiva desses "outros" olhares, nos ofereceu outras concepções, que vão além das descrições meramente funcionais, exaltando um espaço "cheio de vida".

Como forma de compreender os mapas, buscamos a identificação de todos os tipos de referências que neles foram feitos, através de letras, desenhos, textos ou símbolos. Para decodificação dos sinais registrados nos mapas, selecionamos os elementos estruturadores do

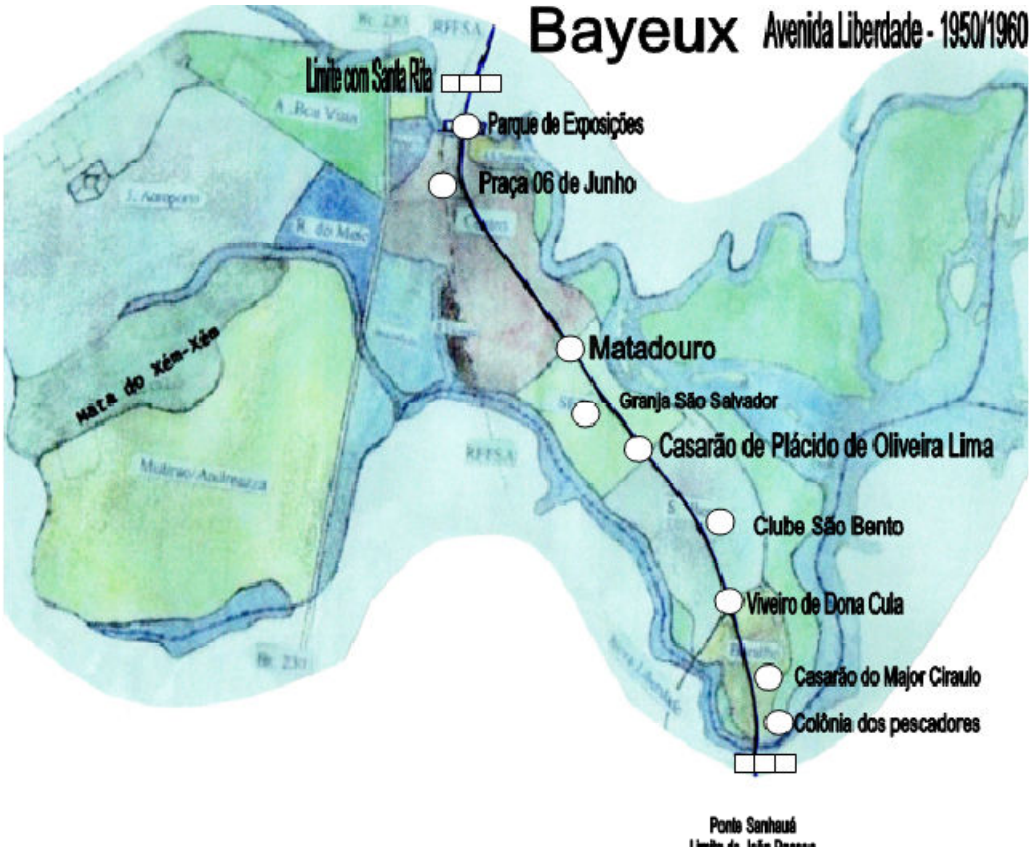
[147] A execução desses mapas mentais corresponde a apenas uma das etapas da fase da pesquisa de campo e sua interpretação foi auxiliada principalmente através dos relatos e explicações orais dos seus elaboradores, e fortalecida através de trechos dos jornais da época retratada.

[148] É interessante destacar que a ausência de proporcionalidade visual/espacial não comprometeu a análise, visto que os itens mencionados foram considerados em maior relevância, perante a pouca instrução gráfica dos participantes.

espaço da avenida. Assim, auxiliados pelos relatos dos participantes, junto com trechos do Jornal *A União*, que reafirmam a importância dos elementos marcados, escolhemos 04 mapas que continham maior volume de informação e os apresentamos em ordem de cronologia crescente.

4.6.1. Mapa Mental 1

Mapa Mental 1 - Descrição da Avenida Liberdade na transição da década de 1950/1960.



Elaborado por A.A.O, 2015.

Ao recebermos esse mapa, iniciamos a análise no sentido de compreendermos a percepção que esse usuário tem da Avenida Liberdade no período de transição da década de 1950 e 1960. Considerando os itens registrados, buscamos material auxiliar para a investigação dos dados contidos. Por se tratar de um participante, com conhecimentos acumulados sobre a história do município, e possuir materiais gráficos digitalizados, o mesmo optou por desenvolver o registro com o auxílio de computador, criando dois mapas de diferentes períodos e, através de registros claros, foi possível perceber de maneira muito nítida a diferenciação temporal. O primeiro indica vários pontos de identificação visual, que marcaram sua memória, distribuídos ao longo do percurso da avenida. São eles:

- Ponte Sanhauá na extremidade leste da avenida
- Parque de Exposição a oeste da avenida - essa área localizava-se no final da Avenida Liberdade, e tinha importância para a realização de eventos na área de agricultura, pecuária e industrial.

Nos trechos do Jornal A União, podemos perceber a relevância que esse espaço apresentava para Bayeux, bem como para o Estado na década de 1960:

> **Exposição estadual de Bayeux.** Secretaria da Agricultura, com a realização da Exposição de Animais, visa à elevação do nível zootécnico paraibano [...] O evento conta com o apoio do Banco do Nordeste e Ministério da Agricultura [...]. No que se refere à exposição de Maquinaria Agrícola, os criadores terão oportunidades de se familiarizarem com diferentes tipos de máquinas [...] Também acontecerá a Exposição Nordestina de Indústrias, pela primeira vez no nosso Estado (Fonte: Jornal A União - Sábado, 20/10/1963).
> **Prepara-se o Parque de Bayeux para as exposições.** O parque de exposição de Bayeux, localizado no final da Avenida Liberdade, já está sendo adaptado para as Exposições que começaram a funcionar no mês corrente (Fonte: Jornal A União - Sábado, 09/11/1964).

Figura 101 - Governador P.G, acompanhado do vice-governador, e do Secretário de Agricultura do Estado, quando chegavam ao Parque de Exposições de Bayeux.



Fonte: Jornal A União - Sexta-feira, 23/09/1966.

Figura 102 - O boi de Ouro - grande atrativo da XI Exposição Paraibana de Animais, quando desfilava na cidade de Bayeux.



Fonte: Jornal A União - Sexta-feira, 23/09/1966.

Além das referidas exposições, esse parque também recebia outros eventos de menor porte, como, por exemplo, vaquejadas, como afirmado na matéria do Jornal A União intitulada de: "Vaquejada reúne 60 vaqueiros no Parque de Exposição de Bayeux" (Fonte: Jornal A União - Sábado, 06 de dezembro de 1975). Localizado no limite administrativo de Bayeux, após a década de 1980, essa área passou a pertencer ao município de Santa Rita, o que provavelmente colaborou para que não fosse citada nos demais mapas.

- Residência do Major Ciraulo - edificação com alto valor simbólico, pois o referido proprietário foi uma figura pública relevante. Dentre outras atividades, era organizador de diversos eventos sociais, principalmente das atividades carnavalescas. Sua casa, localizada no bairro do Baralho, tinha dimensões físicas que se destacavam das demais residências.
- Viveiro de Dona Cula / Colônia dos Pescadores / Clube São Sebastião / Casarão de Plácido de Oliveira Lima / Granja São Salvador / Praça 06 de Junho.
- Matadouro - o matadouro de animais localizava-se na Avenida Liberdade, funcionando em más condições de higiene e péssimas condições de trabalho. Foi referenciado nas falas dos participantes como um local fétido e insalubre: "O matadouro da Liberdade era podre, horrível, imundo e 'fedorento'. Se você fosse lá, não tinha coragem de comer a carne que vinha!" (Depoimento oral M.S.P, 2015). A fala da usuária é confirmada pela seguinte notícia:

> **Saúde constata a falta de higiene e fecha matadouro.** O matadouro de Bayeux, por apresentar irregularidades foi interditado [...] Eram abatidos semanalmente cerca de 300 bois, ou três mil arroubas de carnes de procedência duvidosa, que abasteciam o comércio de João Pessoa e cidades vizinhas. Em 10 anos de funcionamento, nunca adotou um serviço de inspeção veterinária para os animais destinados ao abate (Fonte: Jornal A União - Sexta-feira, 05/05/1983).

Figura 103 – "Secretária de Saúde interditou o matadouro de Bayeux e relacionou as providências que devem ser tomadas para que volte a funcionar o abate de animais no local, como: restauração do piso, revestimento das paredes de brancos, adaptar guindastes para erguer as carcaças dos bois, implantar pias inoxidáveis para a manipulação das carnes,



Fonte: Jornal A União - Quinta-feira, 05/05/1983.

Figura 104 - "O abate do gado é feito em condições anti-higiênicas".

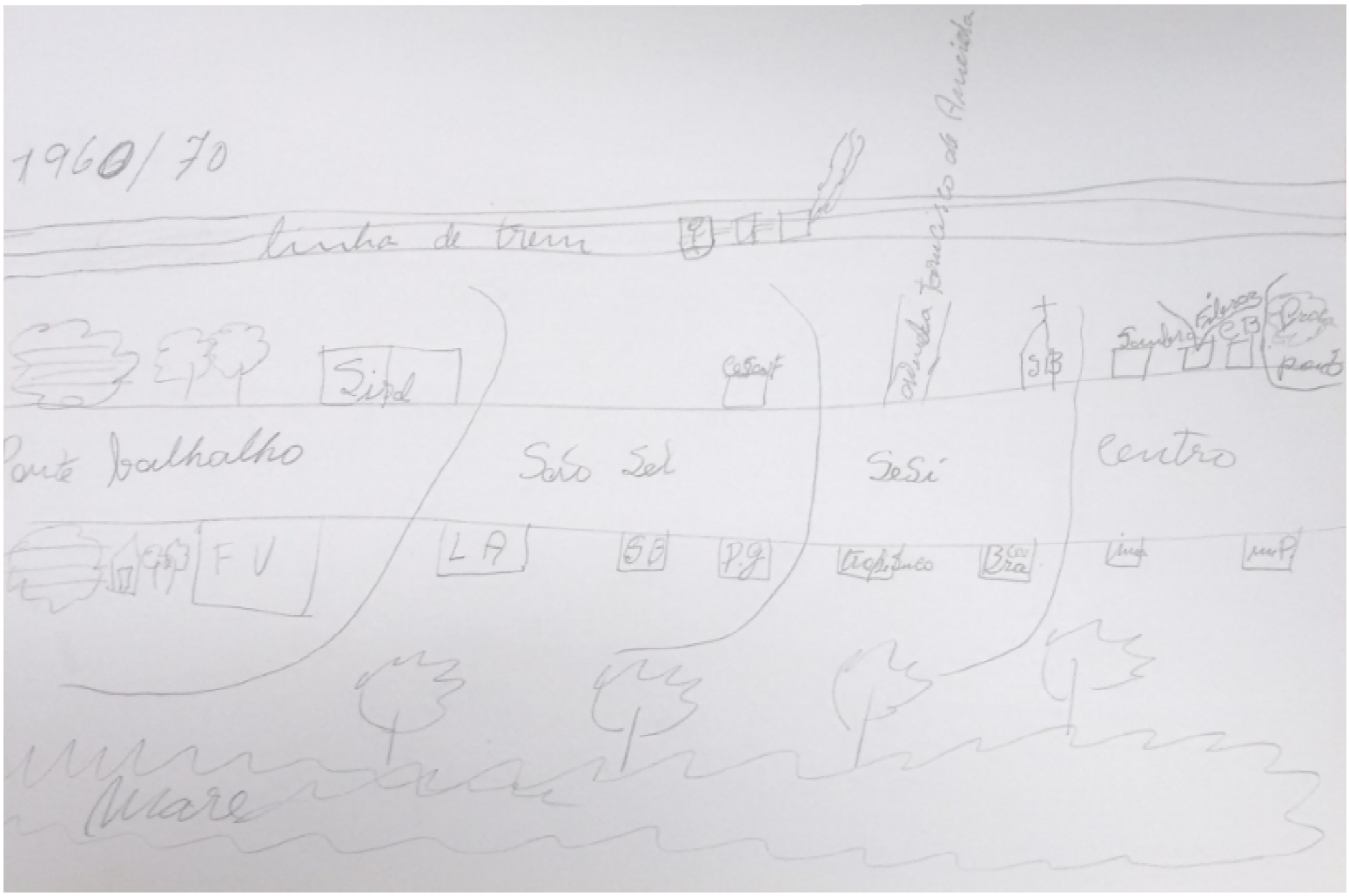


Fonte: Jornal A União - Quinta-feira, 05/05/1983.

Dessa maneira, foi possível perceber, através da leitura desse mapa, vários pontos marcantes na avenida, que até então não haviam aparecido neste trabalho.

4.6.2 Mapa Mental 2

Mapa Mental 1 - Descrição da Avenida Liberdade na transição da década de 1960/1970.



Elaborado por M.S.P, 2015.

O Mapa Mental 02 foi desenvolvido através de desenho a mão livre. Nele, se verificam diversos aspectos contemplados com a representação de elementos naturais e não naturais. Utilizaram-se registros textuais (palavras e letras) e iconográficos (figuras e croquis), sendo que o conteúdo foi registrado de forma fragmentada. Realidade descrita por Lynch (1997, p. 33), que descreve que "a percepção dos usuários não é total, as percepções são, na maioria das vezes, fragmentadas, ou seja, o registro não é completo ou total, apenas parcial".

Segundo a elaboradora, as lembranças se constituem no período de transição entre as décadas de 1960 e 1970. É possível perceber a delimitação espacial bem marcada, principalmente em relação à localização dos bairros. A participante cita os bairros do Baralho, São Bento, Sesi e Centro. Outra presença marcante é a de elementos naturais como o rio

(maré) e a vegetação, que se constituem bem fortes nessa descrição. Os demais elementos marcantes foram:

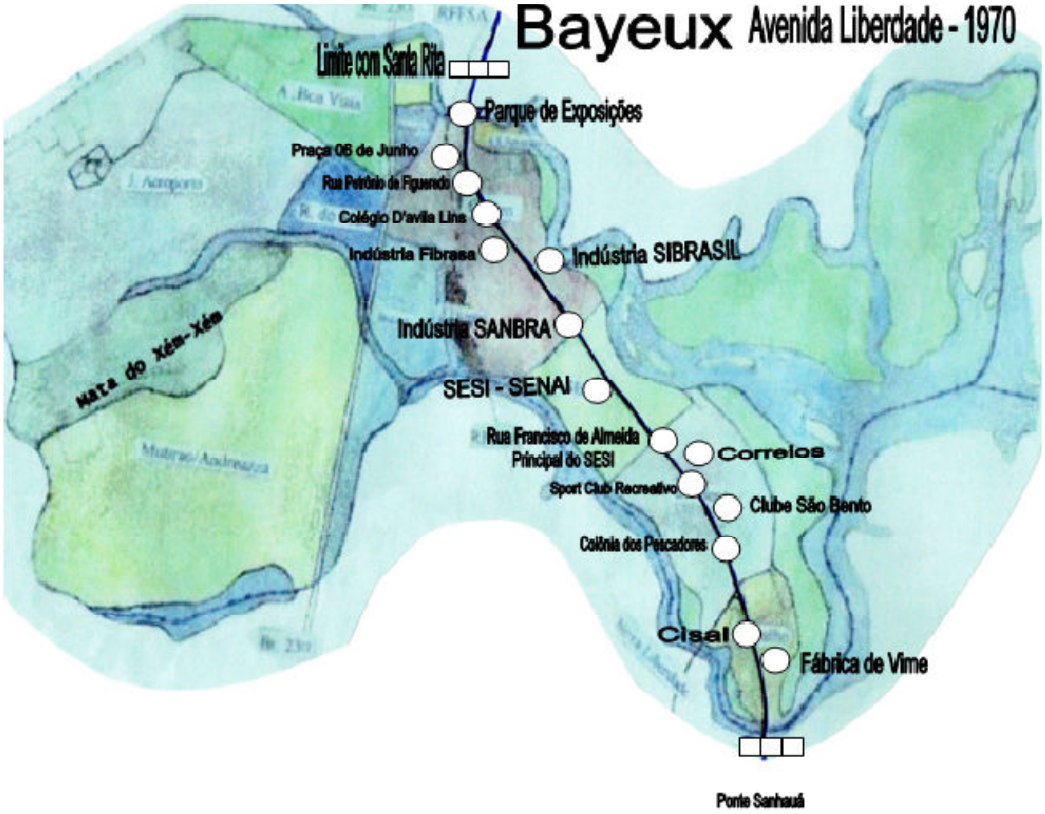
- Ponte = Ponte Sanhauá
- F.V = Fábrica de Vime. Fábrica que produzia móveis com a matéria-prima constituída pela fibra do vime.
- Sisal = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal
- L.A = Laje Alfa. Fábrica que produzia elemento destinado à construção civil.
- S.B = São Sebastião Esporte Clube.
- P.G = Posto de Gasolina
- Tropisuc = Fábrica de produção e engarrafamento de sucos de frutas
- Brascorda = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal
- S.B + = Igreja de São Sebastião. Igreja Matriz da cidade de Bayeux, na qual eram realizados os principais eventos religiosos da cidade, sendo o mais importante a festa dedicada ao seu padroeiro. No trecho do Jornal A União, segue anúncio dessa festividade:

> **Bayeux: Festa de São Sebastião inicia hoje -** Tem início hoje na cidade de Bayeux a tradicional festa de São Sebastião. Os festejos religiosos se concentraram em torno da Igreja Matriz de São Sebastião, que está localizada na Avenida Liberdade. A festa profana, será realizada na mesma área onde serão apresentadas atrações diversas, como o desfile das garçonetes e "shows" para todos os presentes (Fonte: Jornal A União - Sábado, 25/01/1964).

- Fibrasa = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal
- Sambra = Fábrica de produção e engarrafamento de óleos naturais
- Imã = Fábrica de produção de alimentos
- Avenida Francisco de Almeida - Importante via coletora, que se estabelecia como limitadora entre os bairros do São Bento e do Sesi.

4.6.3 Mapa Mental 3

Mapa Mental 2 - Descrição da Avenida Liberdade na transição da década de 1970.



Elaborado por A.A.O., 2015

O Mapa 03 foi desenvolvido pelo mesmo participante que fez o Mapa 01. E, assim como no anterior, o elaborador utilizou-se do auxilio do computador para fazer a distribuição dos elementos que julgava relevantes no espaço em outro período. Esse mapa corresponde à década de 1970, no qual são mantidos os limites das extremidades apresentados no mapa 01. Para esse momento, os pontos elencados foram:

- Ponte = Ponte Sanhauá
- Fábrica de Vime = Fábrica que produzia móveis com a matéria-prima constituída pela fibra do vime.
- Cisal = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal
- Colônia de Pescadores = Colônia que garantia apoio aos pescadores da cidade. No trecho do Jornal A União, consta matéria sobre inauguração de nova sede:

> **Posto de venda de pescado inaugurado em Bayeux.** Foi inaugurado o novo Posto de venda de Pescado de Bayeux e a colônia de Pescadores, localizadas na Avenida Liberdade. A solenidade contou com a presença de representantes da Capitania dos Portos e da Federação Paraibana de pescas (Fonte: Jornal A União - Terça-feira, 16/11/1982).

- Clube São Sebastião/Sport Clube = Tinha a finalidade de realização de eventos esportivos. A seguir, é possível ver notícia sobre o clube:

> **Inauguração da nova sede do Sport Clube Bayeux.** Solenidade de inauguração da nova sede do Sport Clube que passou por reformas [...]O presidente do clube destacou os esforços para o soerguimento do esporte na cidade (Fonte: Jornal A União - Domingo, 17/01/1988).

- Correios = A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos da Paraíba instalou na avenida um almoxarifado e, posteriormente, uma agência de atendimento ao público.

> **EBCT vai inaugurar em Bayeux.** A diretoria regional da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos da Paraíba vai inaugurar o seu novo almoxarifado geral, construído na Avenida Liberdade em Bayeux [...] (Fonte: Jornal A União - Quinta-feira, 16/05/1974).

- SESI - SENAI = Não estava instalado na Avenida Liberdade e sim em rua paralela. Ocupava grande área, conforme mostra o trecho a seguir:

> **Será inaugurado amanhã C.T. do SENAI de Bayeux.** Será inaugurado, na cidade de Bayeux o Centro de Treinamento do SENAI. [...] O prédio conta com uma área coberta de 800 metros quadrados (Fonte: Jornal A União - Sexta-feira, 03/07/1966).

- Sambra - Sambra = Fábrica de produção e engarrafamento de óleos naturais; Sibrasil = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal; Fibrasa = Fábrica de Beneficiamento da fibra do sisal
- Colégio Engenheiro D´Ávila Lins = Principal colégio da cidade, localizava-se entre as avenidas Liberdade e Engenheiro de Carvalho. Segue trecho do Jornal A União que retrata a inauguração de reformas no prédio:

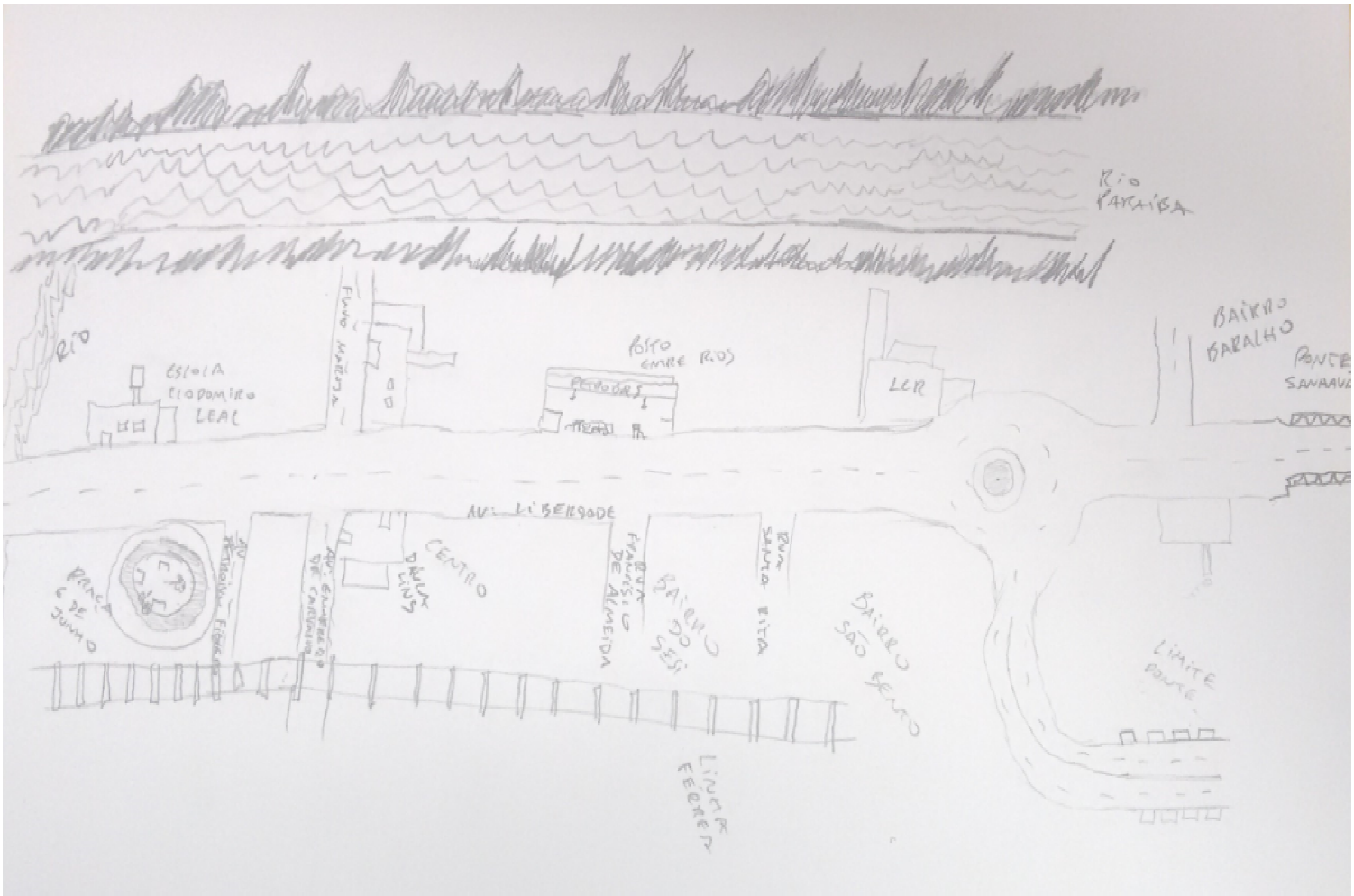
> **Governador é recebido com flores em Bayeux. G**overnador inaugurou obras de ampliação e reforma do Colégio de Bayeux. A festa forçou a interrupção do trânsito da principal avenida da cidade [...] O governador ao fazer uma retrospectiva sobre o significado do nome dado a Bayeux e a sua principal avenida, destacou que da mesma forma que a cidade francesa se libertou dos fascistas, saudava a Libertação de Bayeux, através do ensino. E bradou: Liberdade, Liberdade" (Fonte: Jornal A União - Terça-feira, 23/11/1971).

- Praça 06 de Junho; Parque de Exposições

- Ruas: Francisco de Almeida, via coletora, se estabelecida como limitadora e dos bairros do São Bento e Sesi. Petrônio de Figueiredo - Importante via coletora, que se estabelecia como limitadora entre os bairros o Centro e o Bairro de Brasília.

4.6.4. Mapa Mental 4

Mapa Mental 3 - Descrição da Avenida Liberdade na década de 1980.



Elaborado por J. A., 2015

Além dos elementos já destacados pelos participantes anteriores, nesse mapa ocorreu o registro do colégio Clodomiro Leal, localizado na Avenida bem próximo da praça. Essa instituição de ensino teve um importante papel para Bayeux em relação à formação de mão de obra técnica, principalmente na área de contabilidade. Segue trecho do Jornal A União sobre a inauguração da escola:

> **Escola comercial vai funcionar em Bayeux -** O novo estabelecimento de ensino deverá funcionar na Avenida Liberdade e terá o nome de "Escola Comercial Professor Clodomiro Leal". [...] O novo centro de ensino, trará novas perspectivas às atividades educacionais de Bayeux e cidades vizinhas (Fonte: Jornal A União - Quarta-feira, 26/01/60).

O participante destaca o formato retilíneo da avenida, fator comum à maioria dos desenhos, ou seja, quase todos os usuários do local a entendem como uma área reta e limitada pelo rio e linha do trem. No sentido leste/oeste, aparece a Ponte sobre o Rio Sanhauá e, na outra extremidade, a Praça 06 de Junho.

E assim, com a o desenvolvimento dessa etapa, nos foi possibilitado perceber a avenida de acordo com a perspectiva de seus usuários, evidenciando a ligação entre o registro de memória com o espaço físico da Liberdade. Os mapas mentais investigados representam uma maneira de comunicação que expressa conhecimentos através de experiências vividas. São reflexos simbólicos e memoriais da experiência vivenciada nesse espaço, refletindo, de maneira muito direta, a memória de quem o executa, registrando o que foi visto e vivenciado por cada um deles na Avenida Liberdade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender como se estabeleceu o processo de transformação e produção do espaço urbano da Avenida Liberdade no período entre as décadas de 1960 a 1980 e as consequências geradas para a cidade de Bayeux foi o interesse que moveu nossa pesquisa. Buscamos compreender as causas das mudanças, os agentes que as produziram e os elementos que marcaram a vida dos habitantes e/ou das pessoas que vivenciaram a referida via.

Procuramos explorar os mais variados aportes, desde a leitura e compreensão bibliográfica até a documental, além de dar voz àqueles que se utilizaram dessa via no período estudado. Algumas informações foram, por vezes, negligenciadas ou expostas, de maneira confusa, nas bibliografias e fontes existentes. Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, nos deparamos com a omissão de vários órgãos públicos, principalmente com a inexistência de documentação e com as más condições de conservação e manutenção dos registros históricos existentes.

Vale anotar que para o desenvolvimento e consequente realização desse trabalho, encontramos variados entraves no sentido da coleta de informações, sobretudo a escassa existência de bibliografia específica ou outras fontes documentais "oficiais". Assim, empreendemos a busca por outros campos que ultrapassam os limites municipais, e que nos fizeram lograr êxito, o que nos permitiu reunir um bom acervo de informações sobre o município no período da pesquisa e mesmo de anos anteriores.

Logo, para o fortalecimento da pesquisa, buscamos, entre tantos outros auxílios, a pesquisa mais detalhada no Jornal *A União* e nos acervos do D.E.R., além de escutarmos o relato de algumas pessoas que viveram na avenida no período aqui abordado. Dessa forma, através da memória coletiva e/ou individual, conseguimos resgatar um pouco mais da história de Bayeux, de modo a compreender os caminhos que levaram à composição urbana que se verifica até a atualidade.

É importante ressaltar que as contribuições advindas das pessoas que utilizaram e/ou vivenciaram a avenida no período da pesquisa, com o auxílio da técnica da História Oral, bem como da produção dos Mapas Mentais, foram de suma importância para o êxito desse trabalho, uma vez que, através desses contatos, nos foram expostas várias conjunturas que não estavam previstas inicialmente.

Dessa forma, acreditamos que, através do diálogo entre as fontes ditas oficiais e as “vozes" das pessoas que viveram na avenida, que ao exporem suas visões acerca das questões socioespaciais, nos possibilitaram a realização do resgate histórico do município, além de uma melhor noção sobre a formação desse espaço urbano.

Assim, de posse desse material específico, auxiliados de bibliografia que trata do tema da estrutura urbana e da morfologia, nos foi possibilitada a compreensão das transformações da Avenida Liberdade e de suas influências para o município de Bayeux, colaborando para a afirmação da hipótese que guiou esse trabalho.

Inicialmente, realizamos uma recomposição histórica de maneira bastante ampla, procurando resgatar o máximo de informações possíveis sobre essa avenida. Ao analisarmos o processo de transformação da Avenida, pautados nas variadas problemáticas urbanas e sociais que culminaram em uma dinâmica intraurbana tão própria, não poderíamos deixar de ressaltar as características históricas que levaram a essa conformação territorial. Nesse sentido, auxiliados pela História Oral, pelo desenvolvimento de Mapas Mentais e por outras fontes bibliográficas e documentais, nos foi possível esclarecer vários fatos e elementos relevantes que estavam "adormecidos" na história da cidade, como, por exemplo:

1. a existência do Engenho das Barreiras ainda no século XVII;
2. a importância desse engenho para a produção açucareira da região;
3. a abertura do caminho de ligação para o interior do Estado;
4. a instalação da ferrovia;
5. a intensidade de acidentes de trânsitos ocorridos na Avenida e sua caracterização como "Corredor da Morte";
6. o alto fluxo de veículos no trânsito local;
7. o intenso uso e a decadência da Ponte sobre o Rio Sanhauá;
8. a construção do novo acesso à cidade, através da criação do novo eixo de circulação da "Nova Liberdade";
9. a força das indústrias sisaleiras e sua importância para o setor industrial do Estado, principalmente devido à grande quantidade de postos de trabalho;
10. o intenso uso da Praça de 06 Junho, com as mais variadas finalidades;
11. os eventos festivos, destacando-se os bailes de Carnaval, e a utilização do clubes recreativos;
12. a construção do bairro de Tambay, destinado principalmente à população operária;

13. detalhes da construção do Bairro do Conjunto Cidade de Mário Andreazza, conhecido popularmente como Bairro do Mutirão, e a retirada da população pobre da área central da cidade;
14. a criação de novas áreas de ricos x pobres;
15. a relação da população com a principal avenida da cidade, entre outros.

Com base nesses registros entedemos que a Avenida foi se conformando e assumindo funções para além de caminho de passagem. De início, se configura como um dos principais trajetos percorridos para se ter acesso ao interior do território da Paraíba, ainda na época da formação do povoado denominado das Barreiras, até a evolução para uma das principais áreas industriais do Estado.

Assim, a Avenida Liberdade passou a ser considerada como elemento de estruturação e eixo indutor do crescimento urbano do município. Por isso, julgamos necessária a compreensão do seu papel histórico, social e econômico, contribuindo com a preservação da sua identidade e com o fortalecimento da sua condição de relevância para Bayeux e para a Paraíba.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, verificamos que o ritmo de urbanização de Bayeux foi ditado por variados processos socioeconômicos, destacando-se dois momentos principais. O primeiro momento, que teve como limite a década de 1950, corresponde à configuração de caminho de ligação para o interior do Estado, que, juntamente com a implantação da ferrovia (final do século XIX), caracterizou o caminho principal (que posteriormente transformar-se-ia em Avenida Liberdade) como área de povoamento. O segundo momento está associado à produção industrial, que se integrava um processo mais amplo de reestruturação do setor no Estado, caracterizado pelas ações desenvolvidas pela SUDENE no período pós-década de 1960. A produção das indústrias ainda foi favorecida pela localização geográfica, devido à proximidade do porto do Estado (o de Cabedelo), e da capital, além da relativa facilidade de acessibilidade, principalmente para o deslocamento das matérias-primas, bem como para os produtos finalizados.

Portanto, até os anos 1950, o caminho de ligação juntamente com a ferrovia determinou o direcionamento do povoamento e, a partir da década de 1960, a implantação das indústrias e o concomitante do comércio repercutiram na configuração da expansão territorial da cidade principalmente para a adequação das novas demandas demográficas resultantes do intenso êxodo de pessoas em busca de postos de trabalhos nas indústrias recém-instaladas.

Nessa conjuntura, com a emancipação políticado município, a cidade de de Bayeux foi se consolidando aos poucos como área de atração para trabalhadores vindos de várias cidades do interior do Estado e das cidades vizinhas à procura de emprego e moradia, atraídos, entre outros fatores, pelo baixo valor da terra e pela proximidade com a capital.

Entretanto, como consequência da expansão territorial de maneira desordenada, houve a formação de áreas periféricas carentes, com poucas condições de infraestrutura e uma alta concentração de população de baixa renda em precárias condições de sobrevivência. Em paralelo, a área central foi se consolidando como área de maior valorização fundiária, que, em um primeiro momento, foi espaço de moradia das elites e, posteriormente, das indústrias e comércios, gerando o interesse e intervenção de diversos agentes, com investimentos em infraestrutura diversificada, deflagrando uma intensa valorização que permanece até hoje.

Dessa maneira, a clássica diferenciação entre ricos e pobres foi consolidada nessa região e em todo o município. A discrepância de renda e as disparidades habitacionais se solidificaram e foram, por vezes, avalizadas pelo próprio Estado, que, em diversas situações, agiu de maneira a garantir os interesses daqueles que detinham o capital financeiro, em detrimento dos que não tinham, o que ratifica a disparidade social do processo de ocupação e expansão dessa cidade, evidenciando, assim, o precário (ou inexistente) planejamento urbano de Bayeux.

Essas intervenções foram notórias quando, por exemplo, o próprio Estado agiu como agente segregador através da criação do Conjunto Cidade de Mário Andreazza destinado a receber a população de baixa renda que não tinha onde fixar residência, com a promessa de ótimas instalações, sendo que, na verdade, as condições de habitabilidade não eram tão propícias quanto se prometeu. Ao contrário, o que se conseguiu foi afastar essa população da área central da cidade como forma de se livrar de um "problema".

A produção da estruturação urbana de Bayeux em muito coincide com de outras cidades brasileiras; entretanto, ressalta-se a sua ligação direta e íntima com a sua principal avenida – Liberdade, marco determinante para as suas alterações, fato ratificado por esse estudo, o qual demonstra claramente que, com as mudanças ocorridas nessa avenida, toda a cidade se alterou, reafirmando nossa hipótese.

A efetivação da Avenida Liberdade como área monocentral tornou-a um elemento indutor do crescimento urbano desse município, por ser área de concentração das principais indústrias, comércios, instituições burocráticas, religiosas, educacionais, e, por consequência,

da maioria dos postos de trabalho, além de ter sido local de moradia da população de rendas méidas a altas de Bayeux.

Devido a sua diminuta extensão territorial, na década de 1980 já era possível verificar uma ocupação territorial muito próxima à atual, que, com o alto índice populacional, transformou Bayeux em uma área de elevada densidade demográfica. Assim, tendo em vista a consolidação industrial e comercial ao longo da Liberdade, a expansão territorial foi direcionada para área mais ao sul, através da formação de novos bairros que, em virtude de suas características de implantação e, consequentemente, de usos, permaneceram como segregador. Por exemplo, mesmo estando fisicamente próximos[149], os bairros do Alto da Boa Vista e do Jardim Aeroporto foram habitados pela população de renda mais elevada enquanto os bairros do Rio do Meio e Conjunto Cidade de Mário Andreazza foram ocupados pela população de baixa renda.

Dessa maneira, a lógica capitalista de crescimento urbano é aquela na qual as boas condições de infraestrutura e acessibilidade são fornecidas às classes de renda alta, mesmo quando estão em área periféricas[150], enquanto as de baixa renda devem ser "escondidas" em áreas mais afastadas, submetidas a poucas condições de sobrevivência, como falta de saneamento, saúde, educação, acessibilidade, entre outros. Nesse caso específico, muitos dos resultados das intervenções realizadas por parte desses agentes - Estado, industriais e promotores imobiliários, no período da pesquisa, estão em evidência até a atualidade, bem como, salvaguardadas as proporções, a hegemonia centralizadora da Avenida Liberdade.

Auxiliados pela análise morfológica, ainda nos foi possível identificar os mais variados elementos que compuseram a Avenida, bem como verificar as transformações e setorização de usos, como, por exemplo, a presença de espaços distintos e bem delimitados para o uso comercial e residencial ou, anteriormente, de habitação de famílias de melhores condições e de baixos rendimentos, uma vez que, no período estudado, as extremidades dessa via ainda eram utilizadas para o uso residencial de pessoas com menores condições financeiras, enquanto a área central era intensamente utilizada para fins industriais e comerciais, destacando-se a sua centralidade econômica, possível de ser percebida inclusive pelo dimensionamento e formas dos lotes e quarteirões, que foram, em um primeiro momento, moradia do que se identificava como “a elite".

[149] Rever Mapa 15
[150] O termo periférica está sendo empregado como área distante do centro.

Além disso, com essa análise, foi possível perceber a transição das formações das plantas das edificações em conformidade com as classes sociais que as ocupavam, e ainda o "esforço em esconder" as áreas de habitações precárias. Dessa forma, as alterações socioeconômicas vivenciadas na Avenida Liberdade se cristalizaram através de sua arquitetura, de suas tipologias construtivas, da localização das edificações perante os lotes, tipos de fachadas, tamanhos dos lotes e quarteirões, tipos de traçados, formas e intensidades de usos que, por si sós, revelam os variados aspectos que induziram a expansão desse local.

A compreensão dos seus principais elementos morfológicos e das influências que exerceram na avenida em questão, possibilitou a verificarmos as intensas mudanças ocorridas no período temporal que elencamos. Em trinta anos, aconteceram alterações variadas, principalmente no tipo de uso, com a substituição das residências por pontos comerciais, e de remembramentos de lotes e seus respectivos logradouros para a formação de grandes áreas destinada a fins industriais, o que, consequentemente, atraiu investimentos em infraestrutura, além da formação de novos bairros e uma expansão territorial do município.

Esse processo de expansão territorial direcionado à região mais ao sul da Avenida Liberdade foi ainda mais fortalecido com o desvio do fluxo do trânsito para a BR 101/230 na década de 1980, gerando para essa região uma maior ocupação, que, relativamente, se favoreceu com melhores condições de acessibilidade. Com a nova conjuntura do trânsito interestadual e novas perspectivas para a área, posteriormente ao período dessa pesquisa, ocorreu a instalação de novas indústrias situadas às margens dessa rodovia.

Em conformidade com as mudanças de usos e com a maior diversidade de atividades que foram implantadas ao longo do seu percurso, a avenida também sofreu alterações na forma como passou a ser percebida pela população e por seus usuários. Tais fatos são afirmados através das falas dos participantes das entrevistas e das descrições presentes nos mapas mentais, que expuseram sua formação basicamente como uma avenida industrial e comercial, bem como das notícias nos jornais que relatavam alguns aspectos cotidianos de maneira bastante intensa, como a constante referência ao "Corredor da Morte" e aos variados acidentes de trânsito.

Diante das diversas informações recolhidas por essa pesquisa, entendemos que o primeiro passo foi dado, entretanto, muitos outros estudos devem dar continuidade a este, buscando compreender a consolidação territorial do município, juntamente com as tão alarmantes desigualdades de ocupação territorial.

Esperamos, com este trabalho, que se abram novas perspectivas e sejam despertados novos interesses que direcionem as atenções para Bayeux, cidade que, apesar de territorialmente pequena, teve uma significativa contribuição para o Estado. Igualmente, julgamos necessário o desenvolvimento de pesquisas futuras que busquem dar conta de outros períodos não retratados nesta pesquisa, principalmente as décadas posteriores ao nosso recorte, momento em que foram realizadas outras tantas modificações na avenida, gerando uma multiplicidade de possibilidades de outros estudos direcionados para esse território.

Buscamos, assim, colaborar para a diminuição da lacuna histórica referente ao município de Bayeux, além de possibilitarmos que a consulta por outros pesquisadores, de modo a despertá-los e motivá-los para a produção de outros estudos acerca da importância da Avenida Liberdade e de algumas das características da expansão territorial da cidade e do município de Bayeux.

6 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. Fontes Orais. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 105-202.

ALVES, Janaina da Silva. **A evolução da agroindústria canavieira da Paraíba na década de 90:** transformações nos segmentos agrícola e industrial, nas condições técnicas - materiais e econômicas de produção. 2002. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) — Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2002.

ALVES, Maria Odete; SANTIAGO, Eduardo Girão; LIMA, Antonio Renan Moreira. **Diagnóstico socioeconômico do setor sisaleiro do Nordeste brasileiro**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2005. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br /projwebren/Exec/livroPDF.aspx?cd_livro=11>. Acesso em: 01 nov. 2015.

ALVES, Naiara Ferraz Bandeira; SANTANA, Martha Falcão de Carvalho e Morais. Uma história de Santa Rita. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa, ANPUH UFPB, 2003.

BARBOSA, Maria Rejane Abreu. **Bayeux**: urbanização e implicações sociais e ambientais. 2001. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2001.

BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e urbanismo: uma possível análise historiográfica. **Politeia: História e Sociedade**, Vitória da Conquista, v. 9, n. 1, 2009, p. 21-50. Disponível em: <periodicos.uesb.br/index.php/politeia/article/viewFile/559/556>. Acesso em: 01 nov. 2015.

_____. A cidade: objeto de estudos e experiência vivenciada. **Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, n. 2, nov. 2004, p. 09-26.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. São Paulo: Contexto, 1988.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007. 123p.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2008. 272p.

CAPEL, Horacio. **Capitalismo y morfologia urbana en España.** Barcelona: Cánoves,1983.

_____. **La morfología de las ciudades.** I Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Editora Ática, 1989.

_____. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, ano IV, n. 6, jan./jun 1999, p. 43-53.

_____. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea:** segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013, p. 39-59.

CUNHA, Marília Caroline Freire. **Análise do processo de gestão de custos dos agentes que compõem a cadeia produtiva da cultura do sisal no Estado da Paraíba.** 2010. Dissertação (Mestrado em Ciências Contábeis) — Programa Multi-institucional e inter-regional de Pós - Graduação em Ciências Contábeis da Universidade de Brasília, Universidade Federal da Paraíba e Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2010. Disponível em: < http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/7691/1/2010_MariliaCarolineFreireCunha.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2015.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

DIAS, Clóvis. **Estudos sobre o esvaziamento na área central de João Pessoa.** 2013. Tese (Doutorado no Programa DINTER- UFBA/UFPB), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

FALCÃO, Lívia dos Santos; CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. Produção do espaço urbano e segregação: o caso da Av. Liberdade no município de Bayeux - PB. In: SIMPÓSIO DOS ESTUDOS URBANOS: A DINÂMICA DAS CIDADES E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO, 2., 2013, Paraná. **Anais...** Paraná: SEURB, 2013.

FREITAS, Sônia Maria de. **História oral:** procedimentos e possibilidades. 2. ed. São Paulo: Associação Editorial Humanistas, 2006.

FREIXO, Alessandra Alexandre. do sertão dos tocós ao território do sisal: rumo à invenção de uma região e uma vocação. **Geografares**, n. 8, 2010. Disponível em: < http://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/1287>. Acesso em: 01 nov. 2015.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Regina Célia. **Guerra e açúcares:** política e economia na Capitania da Parayba 1585-1630. Bauru, SP: EDUSC, 2007.

GUIMARÃES, Luiz Hugo. **A conquista da Paraíba**. In: SIMPÓSIO MOMENTOS FUNDADORES DA FORMAÇÃO NACIONAL. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://ihgp.net/aconquistadaparaiba.htm IGHP>. Acesso em: 05 nov. 2015.

HOLANDA, Frederico de. et al. Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 3. 2000, p. 09-18. Disponível em: < http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/12151/1/ARTIGO_FormaUrbana.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2015.

JEANKINS, Keith. A **história repensada**. São Paulo: Contexto, 2007.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. Edição revista. Nota de leitura de: SANTOS, Francieli Lunelli. Revista de História Regional, v. 13, n. 1, verão 2008, p.141-143. Disponível em: < http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2262/1750>. Acesso em: 01 nov. 2015.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAVIERI, João Roberto; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. Evolução urbana de João Pessoa pós-60. In: GONÇALVES, Regina Célia et al. (Orgs.). **A questão urbana na Paraíba.** Coleção Histórica Temática da Paraíba; v.3. João Pessoa: Ed. Universitária UFPB, 1999, p. 39-65.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi. (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 111-154.

MACHADO, Maximiano Lopes. **História da província da Paraíba.** João Pessoa: Editora Universitária UFPB, 1977.

MAIA, Doralice Sátyro. A morfologia urbana no movimento da modernidade. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005. Disponível em: < http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Procesosambientales/Geomorfologia/04.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2015.

_____. As intervenções urbanísticas e as transformações das ruas da cidade da Parahyba. In: ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: ANPUH, 2003. Disponível em: http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S22.178.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2015.

_____. Lotes e ruas: componentes para análise da produção dos loteamentos fechados. In: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria da Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Orgs.). **Cidade média**: produção do espaço urbano e regional. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.155 -173.

MAIA, Sabiniano**. Caminho da Paraíba - 1500/1978**. João Pessoa: A União, 1978.

MARTINS JÚNIOR, Everaldo Virgínio. **O processo de ocupação e as questões sociais no bairro de São Bento em Bayeux - PB.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

MARTINS, Paula Dieb. **Paisagem em movimento**: as transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) — Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.

MASCARÓ, Lúcia Raffo de. **Ambiência urbana**. 2. ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2004.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MATIAS, Josias. **Nova expansão canavieira, mudanças espaciais e produtivas**: o caso do município de Santa Rita - PB. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

MEDEIROS, Coriolano. **Dicionário corográfico do Estado da Paraíba**. Ministério da Educação e Saúde. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.

MEDEIROS, Manuel Batista de. **Capitania holandesa da Paraíba**: numa visão do século XVII. 2. ed. João Pessoa: Editora UNIPÊ, 2003.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O bagaço da cana**: os engenhos de açúcar do Brasil holandês. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MOREIRA, Emília de Rodat Fernandes. **Processo de ocupação do espaço agrário paraibano**. NDIHR/UFPB, 1990. Disponível em: <www.ndihr.ufpb.br/programa/ processo_de_ocupação.html>. Acesso em: 01 nov. 2015.

_____; TARGINO, Ivan. **Geografia agrária da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária UFPB, 1996.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste, planejamento de conflito de classes. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, Ariosvaldo Alves de. **Bayeux seu povo, sua história.** João Pessoa: A União, 1999.

_____. **Ascensão e resistência do (P)MDB e o líder Lorival Caetano em Bayeux.** João Pessoa: A União, 2001.

_____. **Calendário comemorativo de Bayeux**. João Pessoa: Potiguaras, 2012.

OLIVEIRA, Elza Régis de. **A Paraíba na crise do século XVIII**: subordinação e autonomia. 2. ed. João Pessoa: Editora Universitária UFPB, 2007.

PEREIRA, Levy. **De Barreiros**. In: BIBLIOATLAS - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em:< http://lhs.unb.br/atlas/De_Barreiros>. Acesso em: 05 nov. 2015.

PINSKY, Carla (Org.). **Histórias dentro da história:** fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2008.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **O quadro da arquitetura no Brasil**. 8. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997

_____. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil**. 2. ed. São Paulo: PINI, 2000.

Relatório de Estudos Preliminares do Departamento de Estradas e Rodagens, **Intervenções na Avenida Liberdade**, Jan./Fev. 1974.

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

RODRIGUES. Arlete Moysés. Moradia nas cidades brasileiras. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1989.

RÜSEN, Jörn. **Reconstrução do passado - Teoria da História II**: os princípios da pesquisa histórica. Tradução de Asta-Rose Alcaide e Estevão de Rezende Martins. Brasília: Editora da UNB, 2007.

SANTANA, Martha Maria Falcão de Carvalho e Morais. **Nordeste, açúcar e poder:** um estudo da oligarquia açucareira na Paraíba 1920-1962. João Pessoa: CNPq/UFPB. 1990.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SERRA, Geraldo. **Pesquisa em arquitetura e urbanismo**: guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação. São Paulo: EDUSP, 2006.

SILVA, Ricelia Maria Marinho da. **Urbanização e mudanças nas formas de uso do solo**: o caso Bayeux. Relatório técnico final de pesquisa PIBIC/CNPq/UFPB: João Pessoa, 2000.

SILVEIRA, José Augusto R. da. **Percursos e processo de evolução urbana**: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa-PB. 2004. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) — Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

SINGER, Peter. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia. (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

SOUSA, Vidal; VIDAL, Wylnna. **Sete plantas da capital paraibana, 1858-1940.** João Pessoa: Editora da UFPB, 2010.

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. **Segundo Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste 1963-1965**. Recife: 1966. Disponível em: <Disponível em: <www.sudene.gov.br/conteudo/download/II%20Plano%20Diretor.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2015.

SUM, Alex. **Projeto da praça:** convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: Editora SENAC, 2008.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

6.1 - ENDEREÇOS ELETRÔNICOS

IHGP - INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAIBANO. **A conquista da Paraíba**. Disponível em: http://ihgp.net/pb500g.htm. Acesso em: 05 nov. 2015.

APAEB - Associação de Desenvolvimento Sustentável e Solidário da Região Sisaleira. Disponível em: < http://www.apaeb.com.br>. Acesso em: 05 nov. 2015.

CTB - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO DIGITAL. Disponível em: < http://www.ctbdigital.com.br/>. Acesso em: 05 nov. 2015.

5.2 - FONTES DOCUMENTAIS - JORNAIS

Movimento diário de aviões no aeroporto de Santa Rita. **A União**, Domingo, 03 jan. 1960.

Escola Comercial vai funcionar em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 26 jan. 1960.

Governador Pedro Gondim estará em Bayeux . **A União**, João Pessoa, Domingo - Sexta-feira, 05 fev. 1960.

Prefeito Jaime Caetano toma posse. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 25 mar. 1960.

Governador empossa prefeito. **A União**, João Pessoa, Sábado, 26 mar. 1960.

Em Bayeux - Governador deu posse ao prefeito Jaime Caetano. **A União**, João Pessoa, Sábado, 26 mar. 1960.

Aeroporto de Santa Rita. **A União**, João Pessoa, Terça-Feira, 02 ago. 1960.

A SUDENE ainda não chegou à Paraíba. **A União**, João Pessoa, Quinta - Feira, 01 dez. 1960, p.03.

Abertas as inscrições para exames de admissão à Escola Comercial de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 15 dez. 1960.

Sisal foi entrevista do governador com o presidente do BB. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 04 jan. 1961.

Prioridade à SUDENE. **A União**, João Pessoa, Quinta - feira, 02 mar. 1961, p 03.

"Clodomiro Leal" vai ser escola em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 05 mar. 1961.

Industrialização do Agave. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 07 mar. 1961.

"CISAL": Nova indústria. **A União**, João Pessoa, Quinta- feira, 25 mar. 1961, p. 07.

Fábrica de fios e cordões em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 28 mar. 1961, p. 07.

A "Sibrasil". **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 05 abr. 1961.

A importância do SISAL. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 02 jun. 1961.

Bayeux pede para não alargar estrada, mas construir outra. **A União**, João Pessoa, Sábado, 19 ago. 1961.

Noite do SISAL: entidades da classe vão promover. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 28 ago. 1961.

Caiu o preço do SISAL: produtores reagem contra manobras dos grupos. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 30 ago. 1961.

SUDENE aprovou Instituto do agave para a Paraíba. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 06 out. 1961, p 04.

Sisal: padrão de segurança à nossa economia básico. **A União**, João Pessoa, Sábado, 28 out. 1961.

Começa, hoje, a semana de educação de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 07 nov. 1961.

300 casas para os trabalhadores de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sexta-Feira, 15 dez. 1961.

Novas tarifas para SISAL, Fumo e Piaçava. **A União**, João Pessoa, Sábado, 16 dez. 1961.

Modificações de tarifas alarmam comércio do SISAL. **A União**, João Pessoa, Sábado, 16 dez. 1961.

Casas para Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sábado, 16 dez. 1961.

Produção da Fibra do Sisal: aumento progressivo. **A União**, João Pessoa, Sábado, 02 fev. 1963.

SISAL paraibano não está em crise. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 28 mai. 1963.

SISAL paraibano alcança preço médio de 146 cruzeiros o quilo - Quinta-feira, João Pessoa, 25 jul. 1963.

A Exposição Estadual de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 20 out. 1963.

Prepara-se o Parque de Bayeux para as exposições. **A União**, João Pessoa, Sábado, 09 nov. 1963.

Governador visitou sexta-feira as instalações da FIBRASA e FIDUSA. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 05 nov. 1963.

Movimentada este ano a Exposição Estadual de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 14 nov. 1963.

Bayeux: festa de São Sebastião inicia hoje. **A União**, João Pessoa, Sábado, 25 jan. 1964.

Vende-se granja no centro industrial de Bayeux - Domingo, 01 de março de 1964/ Sábado, 15 de fevereiro de 1964/ Terça-feira, 18 de fevereiro de 1964 / Quarta-feira, 19 de fevereiro de 1964. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 21 fev. 1964.

Luta da Paraíba em favor do SISAL alcançou grande êxito. **A União**, Quinta-feira, 13 mai. 1965.

Carnaval no São Sebastião. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 18 fev. 1966.

Bayeux seria a primeira cidade beneficiada pela CEHAP. **A União**, João Pessoa, Sábado, 30 abr. 1966.

Indústrias e prefeitura de Bayeux doam terreno à CEHAP. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 27 mai. 1966.

CEHAP reuniu industrial. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 27 mai. 1966.

Será inaugurado amanha CT do SENAI em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 03 jul. 1966.

Festa beneficente em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 02 ago. 1966.

Festa do SISAL será em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 19 ago. 1966.

Festa do SISAL. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 24 ago. 1966.

Festa do SISAL. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 25 ago. 1966.

Festa do SISAL tem apoio das indústrias. **A União**, João Pessoa, Sábado, 27 ago.1966.

Deputado adverte autoridades para perigo da Ponte Sanhauá. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 31 ago. 1966.

Festa do SISAL em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta - feira, 07 set. 1966.

Estrada do Aeroporto vai ser pavimentada. **A União**, João Pessoa, Quarta - feira, 07 set. 1966.

Festivo encerramento das exposições no parque de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 23 set. 1966.

Crise do SISAL paraibano: governador tenta solução. **A União**, João Pessoa, Domingo, 18 dez. 1966.

Decreto do presidente fixa preço mínimo para o SISAL. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 28 dez. 1966.

Agavieros sofrem mais uma derrota no tribunal. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 28 abr. 1967.

Procura de SISAL. **A União**, João Pessoa, 17 mai. 1967.

Presidente Costa e Silva e Governador João Agripino inauguram a nova estação de passageiros do Aeroporto Castro Pinto. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 10 ago. 1967.

Comissão do SISAL, aceita sugestões do governador. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 07 set. 1967.

Reunião mundial do SISAL foi positiva. **A União**, João Pessoa, Sábado, 09 set. 1967.

Pareceres esclarecem tributação de SISAL não cardado ou penteado. **A União**, João Pessoa, Sábado, 21 out. 1967.

CEHAP construirá 400 casas em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 30 nov. 1967, p. 04.

Inaugurado colégio em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 06 dez. 1967.

CEHAP - andamento do programa 1967/68. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 07 fev. 1968.

CEHAP - relatório de atividades. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 03 abr. 1968.

Novo substituto do agave KENAF. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 28 mai. 1968.

Presidente baixou decreto fixando novo preço mínimo do SISAL para safra 68/69. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 03 jul. 1968.

SUDENE ajudará na implantação de distritos industriais na Paraíba. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 26 set. 1968.

Continuam embarques de SISAL para Europa. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 12 fev. 1969.

Presidente Costa e Silva decreta preço mínimo do SISAL. **A União**, João Pessoa, Sábado, 23 dez. 1969.

CEHAP entregou 66 casas do conjunto Tambaí em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 15 jan. 1970.

SUDENE já tem projetos para industrializar Sisal no Nordeste. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 20 ago. 1970.

Acidente em Bayeux ontem levou duas vítimas ao HPS (Hospital do Pronto Socorro). **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 23 set. 1970.

Kombi virou em Bayeux e deixou quatro feridos. **A União**, João Pessoa, Sábado, 07 nov. 1970.

Velha ponte do rio Sanhauá vai ser recuperada pela prefeitura. **A União**, João Pessoa, Domingo, 10 jan. 1971.

Caminhonete bate numa casa em Bayeux: três feridos. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 26 mai. 1971, p. 03.

Ernani inaugura hoje novo colégio em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 21 nov. 1971.

Ernani é recebido com chuva de flores em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 23 nov. 1971.

Agricultura quer solução do Sisal. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 26 abr. 1972.

Atropelamento duplo: Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 14 mai. 1972.

Sisal da Paraíba luta contra o polipropileno. **A União**, Sexta-feira, 09 jun. 1972.

Choque de veículos em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 14 jun. 1972.

Bayeux: carro "pega" popular. **A União**, João Pessoa, Sábado, 22 jul. 1972.

Bayeux: veículo atropela ancião. **A União**, João Pessoa, 29 ago. 1972.

Bayeux: carro faz nova vítima. **A União**, João Pessoa, Domingo, 03 set. 1972.

Cerca de 25 mil pessoas viram os desfiles de Bayeux e Santa Rita. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 04 set. 1973.

Recuperação do Sisal - Fibras Dura. **A União**, Sábado, 09 fev. 1974.

Comercialização do Sisal. **A União**, Sexta-feira, 15 fev. 1974.

EBCT (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos) vai inaugurar em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta- feira, 16 mai. 1974.

Preço médio seria melhor para o Sisal. **A União**, Domingo, 24 ago. 1974.

Popular é atropelado e motorista não socorre. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 03 jan. 1975.

Atropelamento causou a morte da doméstica. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 25 fev. 1975.

DER recebe as propostas para ligações com Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 02 abr. 1975.

Comitê do Sisal será instalado em agosto. **A União**, Domingo, 27 jul. 1975.

Classificação do Sisal tem novos técnicos. **A União**, Sexta-feira, 07 nov. 1975.

Vaquejada reúne 60 vaqueiros em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sábado, 06 dez. 1975.

Vaquejada reúne 4 Estados em Bayeux . **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 11 dez. 1975.

SISAL - crise na economia. **A União**, Quinta-Feira, 11 dez. 1975.

SISAL - classificado pela Bolsa. **A União**, Sexta-feira, 12 dez. 1975.

Começou III Vaquejada em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 21 dez. 1975.

Acidente mata criança em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 23 dez. 1975.

Navio é esperado em Cabedelo para transportar Sisal. **A União**, Domingo, 22 fev. 1976.

Bayeux vê espetáculo do Pindobal. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 08 abr. 1976.

Aeroporto registra mais desembarque. **A União**, Quinta-feira, 20 jan. 1977.

Movimento no Aeroporto Castro pinto agrada a VASP. **A União**, Quarta-feira, 09 de fevereiro de 1977.

Sisal da Paraíba vai para os EUA. **A União**, Domingo, 01 mai. 1977.

Sisal lidera exportações da Paraíba. **A União**, Sexta-feira, 29 jul. 1977.

Velho morre atropelado em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 06 set. 1977.

Aeroporto poderá ter pista maior. **A União**, Sábado, 11 set. 1976.

Bayeux na Paraíba. **A União**, João Pessoa, Domingo, 28 set. 1977.

Sisal lidera exportações da Paraíba. **A União**, Sexta-feira, 14 out. 1977.

Bayeux vai inaugurar pavimentação. **A União**, João Pessoa, Domingo, 29 jan. 1978.

Bayeux fez inauguração de obras. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 02 fev. 1978.

Bayeux vai inaugurar pavimentação. **A União**, João Pessoa, Domingo, 28 fev. 1978.

Atropelamento em Bayeux causa morte de ancião. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 28 ma. 1978.

O preço do Sisal. **A União**, Domingo, 23 abr. 1978.

Sisal: altos e baixos de 36 anos de cultivo. **A União**, Quarta-feira, 16 mai. 1979.

Sisal conta boa produção na Paraíba. **A União**, Quarta-feira, 16 mai. 1979.

Deputados querem medidas urgentes a favor do Sisal. **A União**, Sábado, 19 mai. 1979.

Porque Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 22 jun. 1978.

Corredor da Morte será interditado. **A União**, João Pessoa, Sábado, 18 ago. 1979.

Bayeux quer semáforo para à Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 28 ago. 1979.

Morte transita mais que vida em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sábado, 21 jul.1979.

Corredor da morte continua a desafiar motoristas e pedestres. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 24 jul. 1979.

Duas crianças são mortas na Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Sábado, 28 jul. 1979.

O perigo na Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 05 out. 1979.

Industrialização do Sisal vai ser tema de seminário. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 07 jun. 1979.

Câmara do Sisal. **A União**, João Pessoa, Sábado, 09 jun. 1979.

Governo e Sisal. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 11 jul. 1979.

Industrialização do Sisal é tema de um seminário. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 12 jun. 1979.

Sisal inicia seminário sobre industrialização. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 19 jun. 1979.

Pista do Aeroporto terá sua ampliação. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 10 jul. 1979.

Castro Pinto já conta com projeto para sua expansão. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 02 ago. 1979.

"Pacote" para a exportação do Sisal. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 18 dez. 1979.

Sisal é abandonado nos campo. **A União**, João Pessoa, Sábado, 22 dez. 1979.

Crise do Sisal. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 25 dez. 1979.

Sisal foi o produto mais exportado de fevereiro. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 18 mar. 1980.

Cordão de Sisal ainda é o produto mais exportado. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 03 abr. 1980.

Águas da maré invadem casas e ruas em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sábado, 04 abr.1981.

Ampliação do aeroporto está bastante adiantada. **A União**, João Pessoa, Domingo, 12 abr. 1981.

Brascorda ofertará empregos. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 24 abr. 1981.

Animais soltos na Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Sábado, 09 mai. 1981.

Iniciadas as obras na ponte sobre o Sanhauá. **A União**, João Pessoa, Domingo, 28 fev. 1982.

Grandes aeronaves em João Pessoa. **A União**, João Pessoa, Domingo, 28 fev. 1982.

Interdição da Sanhauá será essa semana. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 21 mai. 1982.

Sisal tem seus preços reajustados. **A União**, João Pessoa, Sábado, 21 ago. 1982.

"Escândalo do Sisal" já na justiça. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 12 out. 1982.

"Escândalo do Sisal" será definido até o dia 30 de outubro. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 21 out. 1982.

Posto de venda de pescado inaugurado sábado em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Terça-Feira, 16 nov. 1982.

Entraves na exploração do Sisal na Paraíba. **A União**, João Pessoa, Sexta-Feira, 31 dez. 1982.

Projeto Multirão tem definido o local para construção de casas. **A União**, João Pessoa, Domingo, 24 abr. 1983.

Projeto Mutirão já tem definido local para as 800 casas. **A União**, João Pessoa, Domingo, 24 abr. 1983.

Saúde constata a falta de higiene e fecha matadouro. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 05 mai. 1983.

Governador preside na FUNSAT reunião sobre Projeto Mutirão. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 04 mai. 1983.

Matadouro fecha em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 05 mai. 1983.

D. Lúcia leva embaixador alemão a visitar favelas. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 11 mai. 1983.

Prefeitura quer acabar com Corredor da Morte. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 12 mai. 1983.

Trigueiro quer acabar "Corredor da Morte". **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 13 mai. 1983.

Iniciado alistamento para o Projeto Mutirão. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 25 mai. 1983.

No Mutirão, cada família constrói seu próprio teto. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 07 jun. 1983.

Repercute Projeto Mutirão em implantação na Paraíba. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 07 jun. 1983.

É isso aí o Mutirão!. **A União**, João Pessoa, Domingo, 12 jun. 1983.

Ministro Mário Andreazza esteve em Bayeux, com integrantes do Projeto Mutirão e provou rapadura. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 17 jun. 1983.

Dona Lúcia expôs ontem a filosofia do Projeto Mutirão para os participantes do congresso de bancos. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 24 jun. 1983.

Bayeux aplaude D. Lúcia. **A União**, João Pessoa, Domingo, 16 out. 1983.

Bayeux elogia reconstrução da Liberdade. **A União**, João Pessoa, Domingo, 30 out. 1983.

Melhoramentos na Ponte Sanhauá na Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 02 nov. 1983.

Engenheiro alemão se impressiona com o Projeto Mutirão em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 02 nov. 1983.

Wilson inspeciona obras do Mutirão e do Projeto Taipa. **A União**, João Pessoa, Domingo, 06 nov. 1983.

Começam obras do programa Aglurb. **A União**, João Pessoa, Transporte urbano vai melhorar - Sexta-feira, 06 jan. 1984.

Andreazza destaca pioneirismo do Projeto Mutirão e garante apoio. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 10 jan. 1984.

Mutirão: Uma realidade e um exemplo a ser seguido. **A União**, João Pessoa, Sábado, 18 fev. 1984.

Alto da Boa Vista será urbanizado. **A União**, João Pessoa, Sábado, 25 fev. 1984.

Sanhauá continua interditada. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 05 mai. 1984.

Ponte ficará mais de 30 dias sem tráfego. **A União**, João Pessoa, Domingo, 10 jun. 1984.

Ponte Sanhauá tem trânsito liberado, após reformas. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 15 jun. 1984.

200 casas do Mutirão serão entregues hoje. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 11 set. 1984.

Carentes sem casa vão ter natal mais feliz este ano - Governo transfere para casas novas os desabrigados da favela - FUNSAT estende a filosofia do mutirão a todas as áreas periféricas - Maior número de carentes realiza sonho da casa própria. **A União**, Domingo, 16 dez. 1984.

Ponte Sanhauá fechará para tráfego, sábado. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 18 jan. 1985.

Diretoria da Associação do Mutirão - Bayeux toma posse. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 06 mar. 1985.

Aeroporto será inaugurado amanhã. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 07 mar. 1985.

Passagem de trem está cara para comunitários. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 12 jun. 1985.

Bayeux volta a reclamar ação do prefeito. **A União**, João Pessoa, Domingo, 30 jun. 1985.

População de Bayeux volta a apelar para Rede Ferroviária. **A União**, João Pessoa, Domingo, 24 out. 1985.

Inaugurada em Bayeux sede da Brascorda. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 27 mar. 1986.

Mutirão - Bayeux já leva benefícios para carentes. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 12 mar. 1986.

Famílias do Mutirão tem suas hortas comunitárias. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 07 mai. 1986.

Bayeux: Sociedade Beneficente recebe Dona Lúcia Braga. **A União**, João Pessoa, Sábado, 26 jul. 1986.

Braga: FUNSAT fez a promoção social do povo paraibano. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 07 out. 1986.

Em Bayeux, o povo debate o transporte. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 05 dez. 1986.

Bayeux: convivendo com o perigo e a miséria. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 16 dez. 1986.

Menor morre atropelado no contorno de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 17 jun. 1987.

Medeiros denuncia a "Máfia do Sisal". **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 18 jun. 1987.

Assaltantes levam cerca de 3 milhões do BB em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 21 jun. 1987.

Avenida interditada em Bayeux é reaberta. **A União**, João Pessoa, Domingo, 02 de agosto de 1987.

Matadouro de Bayeux atende as exigências. **A União**, João Pessoa, Domingo, 09 ago. 1987.

Quebra-molas voltam a preocupar Bayeux. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 07 jan. 1988.

DER pedirá segurança para a retirada de quebra-molas. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 08 jan. 1988.

Celeida, convidada de honra em solenidade do Sport Clube de Bayeux. **A União**, João Pessoa, Domingo, 17 jan. 1988.

Prorrogado prazo para retirar quebra-molas. **A União**, João Pessoa, Sábado, 23 jan. 1988.

Maré inunda casa em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sábado, 20 fev. 1988.

DER conta com projeto para sinalizar a Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Sábado, 20 fev. 1988.

Estudantes de Bayeux homenageiam Celeida. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 01 mar. 1988.

DER admite mudar prazo para tirar quebra-molas em Bayeux. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 18 mar. 1988.

Ponte Sanhauá: insegurança, acidentes e engarrafamentos. **A União**, João Pessoa, Sábado, 11 jun. 1988.

Tráfego de carros na ponte Sanhauá continua proibido. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 18 ago. 1988.

Cresce número de acidentes no trânsito da Avenida Liberdade. **A União**, João Pessoa, Quinta-feira, 18 ago. 1988.

Ponte Sanhauá continua sem condições para o trânsito. **A União**, João Pessoa, Sábado, 27 ago. 1988.

Ponte será liberada em outubro. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 28 set. 1988.

Ponte Sanhauá só vai ficar pronta dentro de 15 dias. **A União**, João Pessoa, Domingo, 30 out. 1988.

Sanhauá vai ser reaberta em dez dias. **A União**, João Pessoa, Sexta-feira, 11 nov. 1988.

Ponte Sanhauá será reaberta 2ª feira. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 06 dez. 1988.

Ponte Sanhauá é liberada para tráfego de veículos. **A União**, João Pessoa, Terça-feira, 13 dez. 1988.

Ponte sobre o rio Sanhauá é reaberta. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 14 dez. 1988.

Corredor da Liberdade terá obra concluída em fevereiro - O secretário de Transportes visitou obras da nova ponte sobre o Rio Sanhauá. **A União**, João Pessoa, Quarta-feira, 20 set. 1989.

APÊNDICES



Universidade Federal da Paraíba - UFPB

Centro de Tecnologia - CT

Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU

"AVENIDA LIBERDADE: morfologia e estrutura urbana em Bayeux, Paraíba (1960 - 1989)"

ROTEIRO ENTREVISTA

- Desde quando reside em Bayeux? (caso resida).
- Qual o seu vínculo com a Avenida Liberdade? (trabalho, moradia?).
- Caso seja morador da Avenida, desde quando mora nela? Por que a escolheu como local de moradia?
- O que mais marcou a Avenida Liberdade durante as décadas de 1960 a 1980?
- Como foi a chegada das indústrias e do comércio nessa Avenida, durante o período de 1960 a 1980?
- Com a abertura da BR 230 e a mudança do fluxo viário, o que mudou na Avenida?
- Qual a importância da Avenida Liberdade para o município de Bayeux?

TERMO DE CONSENTIMENTO E PARTICIPAÇÃO EM PESQUISA

Aceito participar da pesquisa intitulada "DE CAMINHO DE LIGAÇÃO À AVENIDA: as transformações na Avenida Liberdade na cidade de Bayeux de 1960 a 1980", sob a responsabilidade da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, mestranda do curso de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PPGAU, pela Universidade Federal da Paraíba - UFPB.

Declaro estar ciente que a pesquisa pretende analisar a importância da Avenida Liberdade como eixo estruturador do processo de expansão urbana do município de Bayeux no período compreendido entre os anos de 1960 e 1980.

Como participante da pesquisa, concordo em ser entrevistado uma ou mais vezes pela pesquisadora em local e duração previamente combinados, permitindo também a gravação da entrevista para uma futura transcrição, facilitando a fluidez da mesma e assegurando a sua não interrupção.

Fui informado (a) pela pesquisadora que tenho a liberdade de deixar de responder a qualquer indagação, assim como recusar, a qualquer tempo, de participar da pesquisa, interrompendo minha participação, em caráter momentâneo ou definitivo. Bem como, é de meu conhecimento que os dados obtidos por meio desta pesquisa serão confidenciais e não serão divulgados em nível individual, visando assegurar o sigilo da minha participação. A pesquisadora responsável se comprometeu a tornar público nos meios acadêmicos e científicos os resultados obtidos de forma consolidada sem qualquer identificação individual.

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento em participar da pesquisa, declarando também que recebi uma cópia deste termo de consentimento.

Bayeux, 2014/2015

Entrevistado:_____

Entrevistador:_____

ANEXOS

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **01**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **20 de Junho de 1944**

Título: **Lei n^0 454, de 20 de Junho de 1944**

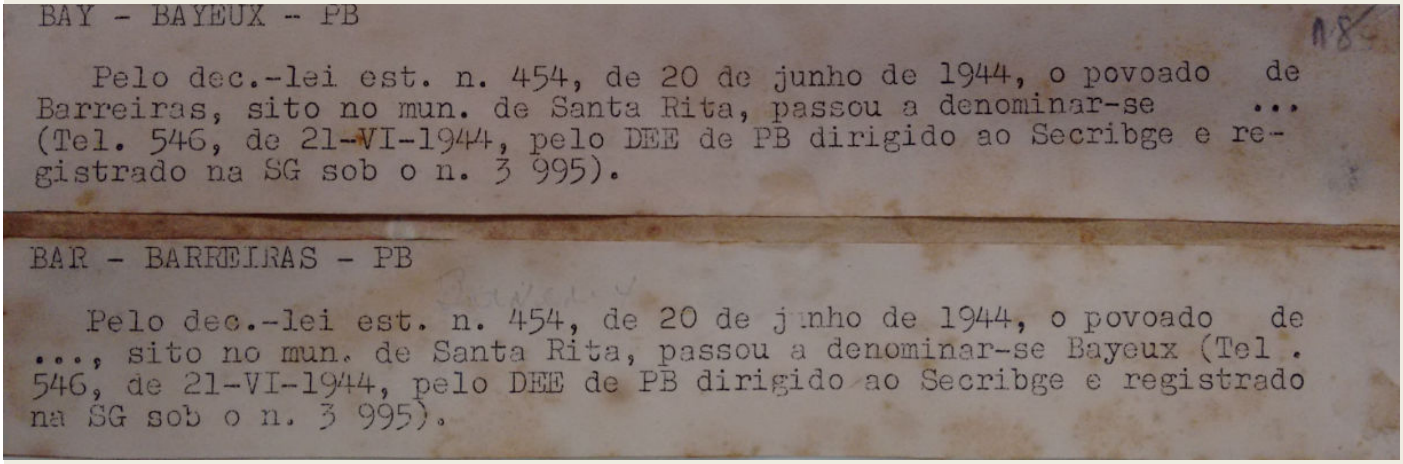
Informações complementares**: Alteração de denominação do Povoado de Barreiras para Bayeux**

Descrição:

BAY - BAYEUX - PB
Pelo dec.. - lei est. n. 454, de 20 de junho de 1944, o povoado de Barreiras, sitio no mun. de Santa Rita, passou a denominar-se... (Tel. 546, de 21 - IV - 1944, pelo DEE de PB dirigido ao Secribge e registrado na SG sob o n. 3995).

BAR - BARREIRAS - PB
Pelo dec. - lei est. n. 454, de 20 de junho de 1944, o povoado de..., sítio no mun. de Santa Rita, passou a denominar-se Bayeux (Tel. 546, de 21 - IV - 1944, pelo DEE de PB dirigido ao Secribge e registrado na SG sob o n. 3995).

Imagem:


BAY - BAYEUX - PB

Pelo dec.-lei est. n. 454, de 20 de junho de 1944, o povoado de Barreiras, sito no mun. de Santa Rita, passou a denominar-se ... (Tel. 546, de 21-VI-1944, pelo DEE de PB dirigido ao Secribge e registrado na SG sob o n. 3 995).

BAR - BARREIRAS - PB

Pelo dec.-lei est. n. 454, de 20 de junho de 1944, o povoado de ..., sito no mun. de Santa Rita, passou a denominar-se Bayeux (Tel. 546, de 21-VI-1944, pelo DEE de PB dirigido ao Secribge e registrado na SG sob o n. 3 995).

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **02**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Domingo, 28 de setembro de 1977**

Seção do jornal: **Internacional** Página: **02**

Tema: **Política**

Título da reportagem: **Bayeux, na Paraíba.**

Informações complementares**: Escrita por A. de Lyra Tavares, da Academia Brasileira.**

Descrição:

Em 1943, como integrantes do primeiro grupo de oficiais brasileiros da Escola de Comando e Estado Maior do Exército norte-americano, o então Tenente- Coronel Humberto Castelo Branco e eu, estudávamos juntos as operações de uma Divisão Aerotransportada, a 101a, que no quadro geral de uma invasão da França por poderosas forças anglo -americanas, com base na Inglaterra, teria que procedê-las, muito antes do clarear do dia D. de modo a ocupar a eclusa de Barquette, perto de Caretas, para cobrir a conquista de Bayeux, objetivo principal naquela frente, do desembarque das primeiras vagas de assalto sobre as praias da Normandia.

Ao mesmo tempo e para o mesmo fim a 84^0 Divisão Aerotransportada, em sincronia com a nossa, deveria apossar-se de Sainte-Mère-Egliser, para constituírem às duas uma prévia frente de cobertura, neutralizando a posse de certas estradas de modo a abrir o caminho do 7^0 Corpo do Exército norte-americano na praia da Arromanches, com o objetivo de conquistar Bayeux.

No Plano de Operações as praias de desembarque, embora francesas, foram codificadas com nomes americanos convecionais: Omaha Beach (entre Vierville e Colleville-Summer) e Utah Beach (litoral de C&estin, com 1.500 metros de frente), que servia de área principal às operações do 7^0 Corpo do Exército.

Tudo girava, para nós, em torno da conquista de Bayeux, que era o ponto chave da grande e arrojada operação, cujo sucesso iria depender do êxito da missão a ser cumprida pela nossa 101a. Divisão Aerotransportada, o que dependeria das condições atmosféricas, dos obstáculos do terreno e das reações do inimigo.

Tudo isso despertava, como é natural, nosso grande interesse profissional. Eram assuntos novos e de grande importância, sobretudo naquela oportunidade, quando só pensamos na Grande Guerra e se pressentia a participação do Brasil.

Tratava-se, porém, ao que imaginávamos, de um tema de estudo, para o fim de exercitarmos nosso método de raciocínio e a técnica de elaborar decisões, embora os problemas fossem apresentados com o máximo realismo, até nos pormenores, tanto que nos familiarizamos com todos os aspectos das operações, até mesmo pelo exercício de interpretação das fotografias dos trabalhos defensivos dos alemães, colhidas pela Real Força Aérea Inglesa nos sobrevoos de suas esquadrilhas de observação sobre a chamada "muralha do Atlântico".

Foi assim que conversamos no espírito, depois da volta do Brasil, no caso de invasão da Europa, e, em particular, a arrojada missão a ser cumprida no dia D pela "nossa 101s., Divisão Aerotransportada.

Aqui chegados, nossas preocupações passaram a ser muito outras. Voltamos-nos inteiramente para os problemas da organização da FEB. Já iniciávamos o mês de junho de 1944 quando, na manhã do famoso dia 6, fui despertado por um chamado telefônico, para mim inesquecível, do grande e saudoso amigo, então Tenente Coronel, Humberto Castello Branco. Em palavras apressadas e incisivas, muito ao seu modo, ele queria saber se eu estava ouvindo o rádio. Urgia que o fizesse. E terminava: "Nossa Divisão Aerotransportada, sob o comando do General Taylor, cumpriu sua missão, e os Aliados estão desembarcando em Bayeux".

Claro que ele e eu nos despedimos sem mais dizer. O que a ambos nos interessava era o noticiário. E foi com muita emoção que eu me pus a ouvi-lo. Tudo me dava a impressão de estar vivendo um sonho, naquele repentino despertar de coisas que estavam guardadas e adormecidas no meu subconsciente.

O rádio dizia que o General Eisenhower tinha estado pessoalmente, à meia noite, no aeródromo de decolagem da "nossa" 101a. Divisão para encorajar os seus homens e testemunhar o início da grande jornada da marcha sobre Berlim.
Os Aliados estavam, realmente, em Bayeux. Nossa Divisão, depois de uma aterragem escalonada e muito dura, a partir de 02:30 h, da madrugada do dia D, tinha tido completo êxito. Tudo ocorrido como estava previsto.
E logo me vieram ao pensamento, como se eu estivesse vivendo a operação, todos aqueles problemas do tema que havíamos estudado apenas no referente à conquista de Bayeux, durante o Curso da Escola de Levenhorsth. Desfilava em minha mente um turbilhão de lembranças: o grande arrojo e o vulto inimaginável da "Operação Overload", as "falaises" da Normandia, o formidável sistema de fortificações, além de muitas outras coisas que me acudiam ao espírito sob o impacto daquela notícia.
Era, afinal, a invasão que começava, a despeito da poderosa organização defensiva do General Von Rundsted. A muralha principiava a ceder sob a pressão da formidável mola que começava a distender-se, partindo do Sul da Inglaterra, para levar de roldão aquele imenso arsenal casamatado que Hitler mandara erguer para compensar a falta de efetivos de que já se ressentia para abrir-se nas nova e difícil frente ameaçada.
Tudo isso nos trazia a certeza de que a Guerra estava mudando os seus rumos. A vitória estava à nossa vista. Nossa Divisão Aerotransportada cumprira sua missão e Bayeux estava em poder dos aliados.
Logo depois, ainda sob a forte impressão da grande vitória, eu me encontrava com alguns amigos paraibanos e alguns jornalistas na sede dos Diários Associados, onde recordei as emoções que experimentara com aquele telefonema. Em recente conversa na Academia Brasileira, seu Presidente Austregésilo Athayde me lembrou que se encontrava lá quando eu falava sobre o episódio com Chateaubriand, observando quanto ele se entusiasmou com a narração, pedindo-me para inseri-la em minha coluna de "O Jornal".
Como estava por ser feita a criação de novos municípios em nosso Estado, veio-me a ideia de que fosse homenageada a libertação da França, dando-se a uma cidade paraibana o nome de Bayeux, o que foi feito pelo meu dileto e ilustre amigo, o então Interventor Ruy Carneiro, por Decreto Lei de 20 de Junho de 1944.
A ideia foi acolhida como justa e oportuna. Além de tudo a terra de Nossa Senhora das Neves teve, nas suas origens, uma grande participação dos franceses. Eles eram aliados do potiguaras e tabajaras nas lutas contra os portugueses e no comércio do pau-brasil. O movimento republicano, além disso, alvoreceu na Paraíba, em 1817, sob a inspiração das ideias francesas, e o povo paraibano, como o de todo o Nordeste, sempre esteve com a causa da França, durante as duas Grandes Guerras. O chamado "corredor da vitória", a ponte aérea do "Trampolim do Atlântico" ligando, por avião, o Nordeste à África do Norte, aproximou, ainda mais, durante a invasão do continente africano, o povo da Paraíba do povo francês.
Tudo isso concorreu, na hora da França, com a conquista de Bayeux, onde o General e Gaulle desembarcou, vitorioso, no seu regresso a Paris, para que o Governo da Paraíba criasse a nossa Bayeux.
Ela tem, no seu centro, a Praça 06 de Junho ligando-se a Capital pela Avenida Liberdade. É um marco histórico e uma permanente mensagem de civismo que a geração paraibana da Segunda Grande Guerra deixa, lá perto de João Pessoa, à meditação das novas gerações.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **03**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **28 de Julho de 1959**

Título: **Lei n^0 2.148, de 28 de Julho de 1959**

Informações complementares**: Criação do Município de Bayeux**

Descrição:

18 - Bayeux
Lei N^0 2.148, de 28 de Julho de 1959.
Cria o município...(vetado) de Bayeux e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA PARAÍBA:
Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado o município de Bayeux, tendo por sede a atual vila de mesmo nome, elevada à categoria de cidade.

Parágrafo Único - O município de Bayeux compreende o território do distrito de mesmo nome, conforme limites constantes da Lei nº 318, de 7 de janeiro de 1949.

Art. 2º - Enquanto não se verificarem as eleições para Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores no município ora criado, o Poder Executivo será exercido por um Prefeito nomeado pelo Governador do Estado, o qual, além das atribuições definidas em lei, poderá elaborar o orçamento e expedir decretos-leis "*ad-referendus*" da Câmara Municipal.4.

Parágrafo Único - Será de sete (7) o número de vereadores do Município ora criado.

Art. 3º - ... (VETADO)

Art. 4º - ... (VETADO)

Art. 5º - ... (VETADO)

Art. 6º - Fica extinto o Sub -Comissariado de Polícia do antigo Distrito de Bayeux e criado no seu lugar, o Comissariado de Polícia do Município de igual denominação, com os respectivos suplentes, na forma estabelecida pela lei estadual em vigor.

Art. 7º - Fica criado uma Coletoria de 4º Classe e os cargos de Coletor, Escrivão e Tesoureiro da mesma coletoria, com a remuneração prevista na Legislação Estadual, autorizado o Chefe do Governo a abrir o crédito até a importância de Cr$ 50.000,00
(cinquenta mil cruzeiros) para o pagamento dos vencimentos correspondentes aos ditos cargos, no corrente exercício.

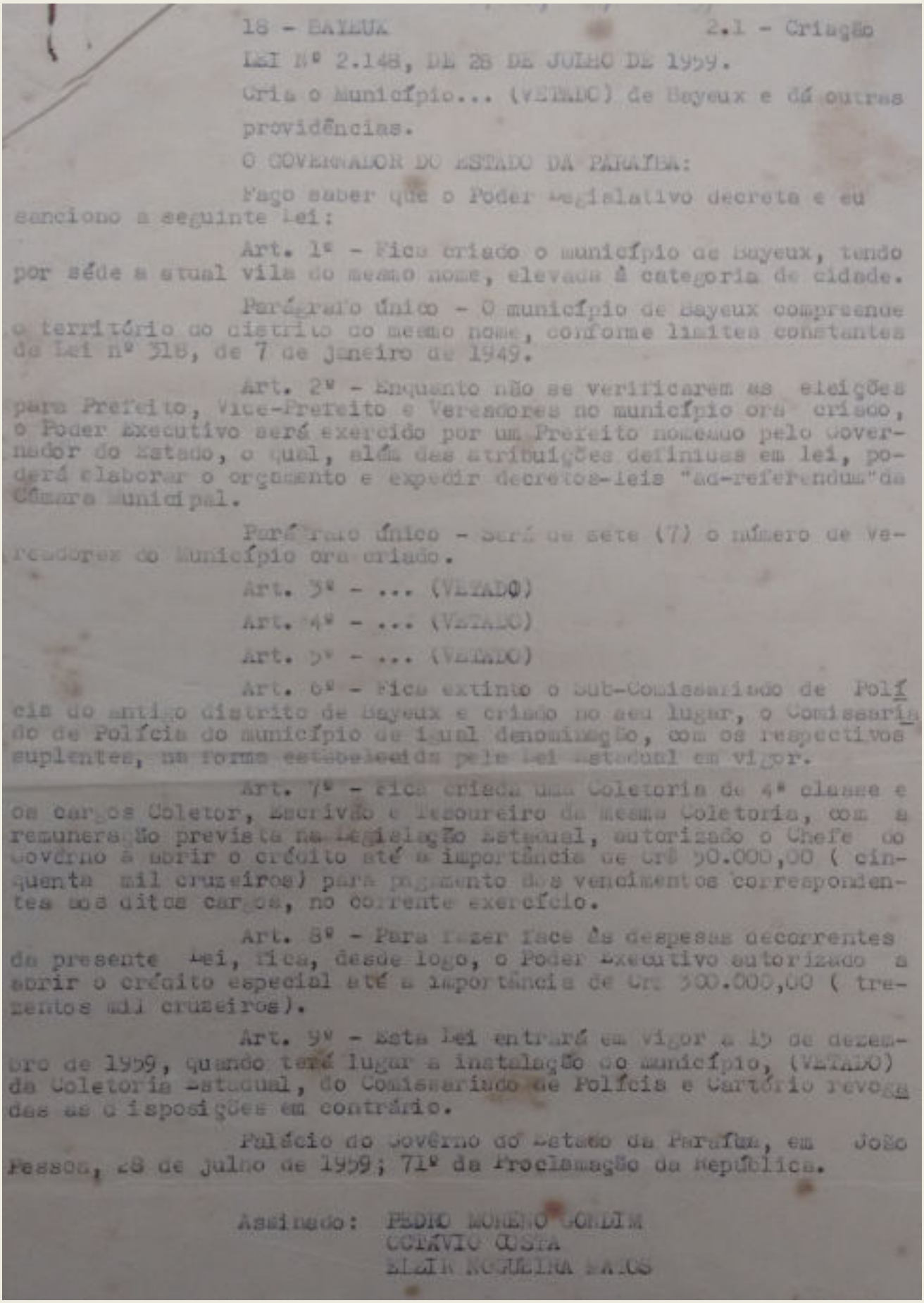
Art. 8º - Para fazer face as despesas decorrentes da presente Lei, fica, desde logo, o Poder Executivo autorizado a abrir o crédito especial até a importância de Cr$ 3000.00,00 (trezentos mil cruzeiros).

Art. 9º - Esta lei entrará em vigor a 15 de dezembro de 1959, quando terá lugar a instalação do município, (VETADO) da Coletoria Estadual, do Comissariado de Polícia e Cartório revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado da Paraíba, em João Pessoa, 28 de Julho de 1959; 71º de Proclamação da República.

Assinado: PEDRO MORENO GONDIM
OCTÁVIO COSTA
ALZIR NOUGUEIRA MATOS

Imagem:



18 - BAYEUX 2.1 - Criação

LEI Nº 2.148, DE 28 DE JULHO DE 1959.

Cria o Município... (VETADO) de Bayeux e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA PARAÍBA:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica criado o município de Bayeux, tendo por séde a atual vila do mesmo nome, elevada à categoria de cidade.

Parágrafo único - O município de Bayeux compreende o território do distrito do mesmo nome, conforme limites constantes da Lei nº 518, de 7 de janeiro de 1949.

Art. 2º - Enquanto não se verificarem as eleições para Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores no município ora criado, o Poder Executivo será exercido por um Prefeito nomeado pelo Governador do Estado, o qual, além das atribuições definidas em lei, poderá elaborar o orçamento e expedir decretos-leis "ad-referendum" da Câmara Municipal.

Parágrafo único - Será de sete (7) o número de Vereadores do Município ora criado.

Art. 3º - ... (VETADO)

Art. 4º - ... (VETADO)

Art. 5º - ... (VETADO)

Art. 6º - Fica extinto o Sub-Comissariado de Polícia do antigo distrito de Bayeux e criado no seu lugar, o Comissariado de Polícia do município de igual denominação, com os respectivos suplentes, na forma estabelecida pela Lei Estadual em vigor.

Art. 7º - Fica criada uma Coletoria de 4ª classe e os cargos Coletor, Escrivão e Tesoureiro da mesma Coletoria, com a remuneração prevista na legislação Estadual, autorizado o Chefe do Govêrno a abrir o crédito até a importância de Cr$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros) para pagamento dos vencimentos correspondentes aos ditos cargos, no corrente exercício.

Art. 8º - Para fazer face às despesas decorrentes da presente Lei, fica, desde logo, o Poder Executivo autorizado a abrir o crédito especial até a importância de Cr$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros).

Art. 9º - Esta Lei entrará em vigor a 15 de dezembro de 1959, quando terá lugar a instalação do município, (VETADO) da Coletoria Estadual, do Comissariado de Polícia e Cartório revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Govêrno do Estado da Paraíba, em João Pessoa, 28 de julho de 1959; 71º da Proclamação da República.

Assinado: PEDRO MORENO GONDIM
CORÁCIO CASTRO
ELOY ROSELINO DOS SANTOS

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **04**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-Feira, 05 de fevereiro de 1960**

Seção do jornal: **Política** Página: **03**

Tema: **Política**

Título da reportagem: **Governador Pedro Gondim estará em Bayeux domingo**

Informações complementares**: Vai inaugurar melhoramentos introduzidos pelo prefeito Josué da Silveira**

Descrição:

Para presidir a inauguração de vários melhoramentos no município de Bayeux, comparecerá, no próximo domingo, àquela comuna, que foi recentemente criada, o Governador Pedro Gondim, que se fará acompanhar de auxiliares de sua administração.

Os melhoramentos a serem inaugurados naquela data foram introduzidos pelo seu atual prefeito, Sr. Josué da Silveira, que exerceu ultimamente as funções de gerente do Departamento de Publicidade do Estado.

Na parte da manhã, será procedida a inauguração da feira livre de Bayeux, no pátio interno do mercado, que foi completamente reformado na atual gestão. A partir das 16 horas, será entregue ao público o Posto Médico, que foi inteiramente restaurado e onde funcionará, conforme convênio já firmado, um ambulatório do Hospital São Cristovão desta capital, que prestará, diariamente, serviços médicos e dentários à população daquela cidade.

Além da instalação da Coletoria Estadual, constará ainda da s solenidades a inauguração dos seguintes melhoramentos: serviços de restauração do Cemitério de Nossa Senhora da Boa Morte, construído na administração do senhor Flávio Maroja Filho, há doze anos passados, e que estava ameaçado de ruir por falta de qualquer conservação; e entrega ao público.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **05**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-Feira, 25 de março de 1960.**

Seção do jornal: **Política** Página: **03**

Tema: **Política**

Título da reportagem: **Prefeito Jaime Caetano toma posse**

Informações complementares**:**

Descrição:

PREFEITO TOMA POSSE - O Sr. Jaime Caetano tomou posse, ontem, no cargo de prefeito do município de Bayeux, para o qual foi nomeado por ato do Governador do Estado. No flagrante, acima, colhido por ocasião da solenidade, aparece o novo edil daquele município ao assinar termo de compromisso, vendo-se ainda, o deputado José Gazoso, Prefeito Aurélio Fernandes, Governador José Fernandes de Lima, secretário Antônio Botto de Menezes, deputado Aluísio Pereira e Prefeito Anísio Teixera.

Imagem:



PREFEITO TOMA POSSE — O sr. Jaime Caetano tomou posse, ontem, no cargo de prefeito do município de Bayeux, para o qual foi nomeado por ato do Governador do Estado. No flagrante, acima, colhido por ocasião da solenidade, aparece o novo edil daquele município ao assinar o têrmo de compromisso, vendo-se, ainda, o deputado José Gazoso, prefeito Aurélio Fernandes, Governador José Fernandes de Lima, secretário Antônio Botto de Menezes, deputado Aluísio Pereira e prefeito Anísio Teixeira.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **06**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 26 de março de 1960.**

Seção do jornal: **Política** Página: **03**

Tema: **Política**

Título da reportagem: **Governador empossa prefeito**

Informações complementares**:**

Descrição:

GOVERNADOR EMPOSSA PREFEITO - A montagem fixa dois flagrantes colhidos por ocasião da solenidade de posse do prefeito Jaime Caetano de Lima, às 17h30min, de ontem, no prédio da Prefeitura Municipal de Bayeux. Ao alto, aparece o no edil do vizinho município, quando pronunciava o seu discurso, ladeado do governador José Fernandes de Lima, deputado Humberto Lucena e outras autoridades; abaixo (lado direito) deputado Humberto Lucena quando saudava o prefeito recém-empossado e o grande número de pessoas presentes ao ato.

Imagens:





Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **07**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Terça-feira, 07 de março de 1961.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Industrialização do Agave**

Informações complementares**:**

Descrição:

INDUSTRIALIZAÇÃO DO AGAVE - Um dos estados nordestinos menos molestados sob o ponto de vista econômico, durante a última grande estiagem foi justamente a Paraíba. É que o agave, mais do que o algodão , garantiu-lhe rendas suficientes para evitar o "stress" econômico que rebenta nas secas mais duradouras.

O fato, registrado sem a devida repercussão pelos setores mais imediatamente ligados à vida do Nordeste, oferece um exemplo edificante de como se pode vencer racionalmente, o problema do clima, pelo planejamento e execução de um programa de metas econômicas que venham consolidar um "modus vivendi" coerente com as condições de ecologia.

Mas se o acontecimento vale como exemplo e chega a requerer a distinção de "honra ao mérito", nem por isto encerra em si tudo o que se deve e se pode fazer em favor da recuperação do Nordeste, através resistente a seca. A própria economia agavieira não se encontra inteiramente consolidada para funcionar como fiadora da estabilidade que a vida do nosso Estado requer.

As razões são bem evidentes. Produto d natureza industrial, como matéria prima que é para linhagem completa e variadíssima de artefatos têxteis, o agave em nosso meio vem sendo explorado quase exclusivamente como lavoura extrativista. Sem industrialização local, o sisal ainda na delicada condição de produto que enfrenta problemas de infraestrutura, vale dizer, de alicerce econômico para desenvolver-se.

Aguarda-se que a prioridade concedida pela SUDENE em seu plano diretor, para os projetos industriais possa bafejar a implantação de grandes fábricas regionais de industrialização do sisal. Conseguida esta meta, o agave poderá ganhar expressão econômica que ainda não logrou atingir e a região inteira - e não somente a Paraíba poderá firma-se, de fato, num forte e imperturbável esteio de desenvolvimento. Na verdade, com a industrialização local da fibra ganharemos a vantagem de melhores bonificações cambiais para fins de exportação, considerando-se que as manufaturas acham-se situadas em categorias privilegiadas, em oposição aos produtos classificados como primários - gêneros alimentícios e matérias primas - para o comércio de grande cabotagem, Em segundo lugar, o mercado inteiro seria consideravelmente ampliado, como significativa margem de economia de dívidas para o Brasil. E por outro lado, teríamos a requisição de braços operários para o emprego fabril, escasso no Nordeste, onde as fábricas pioneiras como as de agave desempenharão o papel de verdadeiras escolas de extensão industrial, formando técnicos e operários especializados para atender ao reclamo de mãos competentes que a região está a necessitar.

O Agave deve ser assim, uma importante meta industrial, não apenas para Paraíba, mas para o Nordeste inteiro.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **08**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira, 25 de março de 1961**

Seção do jornal: **Economia** Página: **07**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **"CISAL": Nova indústria**

Informações complementares**:**

Descrição:

"CISAL": Nova indústria - Afora as modernas instalações da SIBRASIL, em Bayeux recentemente inauguradas, do grupo Vasconcelos vai a Paraíba contar com outra importante organização de gênero destinada ao beneficiamento do agave. Trata-se da "CISAL", do grupo Soares de Oliveira, cuja direção do entregue os industriais Humberto e Hilton Soares de Oliveira. O Bel. Humberto S. de Oliveira vem enviando reforços para inaugurar a nova indústria em junho próximo.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **09**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira, 05 de abril de 1961**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **"SIBRASIL"**

Informações complementares**:**

Descrição:

Em Bayeux, a poucos passos da capital, encontramos uma nova indústria, nascida para o beneficiamento de um produto genuinamente paraibano, que é o Sisal. Referimo-nos a inauguração da SIBRASIL, organização fabril teuto - brasileira. [...] Prestigiando sua presença a solenidade que marcou o advento dessa realização, o G. P. Gondim deu o testemunho de seu apoio aos diretores da SIBRASIL [...]

Em seu discurso, o ex-deputado J.V. acentuou a pugnacidade que deu origem ao empreendimento, captando, por sua vez, o espírito germânico, ali associado. Na confederação Nacional de Comércio, órgão máximo da economia brasileira, que chegou a presidir depois de um paulista, o deputado B.M.N. situou o problema da industrialização do sisal entre as mais importantes para o desenvolvimento do Nordeste e do próprio país.

Técnicos brasileiros e estrangeiros sempre nos visitaram a convite das classes produtoras, para um debate minucioso do assunto, desde que o beneficiamento do agave interessa particularmente ao Estado. Dois paraibanos J.V. e C.S.O, em pontos-chaves do comércio, no país e no Estado, deram o exemplo de suas atitudes em favor da indústria sisaleira, que tem o seu coroamento nas modernas instalações da fábrica teuto - brasileira de Bayeux.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **10**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Terça-feira, 05 de novembro de 1963.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Governador visitou sexta-feira instalações da FIBRASA e FIDUSA**

Informações complementares**:**

Descrição:

Atendendo a convite da diretora executiva da Fiação Brasileira de Sisal S/A e Fibras Duras, o Governador P.G visitou as instalações daquela organização industrial. A Fiação Brasileira do Sisal e a Fibras Duras do Nordeste S/A organizações dirigidas pelo grupo Seager, tiveram alargado seu Âmbito de ação ultimamente através da orientação técnica e financiamento da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. Hoje, representam o que de mais existe no Brasil, com relação ao beneficiamento e manufatura de fibras têxteis e casca de coco.

O governador P.G., acompanhado do presidente das organizações industriais e de outros componentes de sua diretoria, visitaram demoradamente todas as suas instalações e observou o funcionamento de sua moderna maquinaria.

Aproveitamento dos resíduos do Sisal - Inicialmente, o chefe do poder executivo visitou o pavimento onde funciona a maquinaria destinada ao reaproveitamento de resíduos do Sisal. Esta maquinaria recentemente adquirida dos Estados Unidos utiliza o Sisal inaproveitável para a confecção de cordas e outros produtos que exigem fio longo transformando-o através de moderno sistema de beneficiamento e tecelagem, em tapetes que têm larga aceitação no comércio nacional. Mas, os trabalhos, que ainda estão sendo realizados em caráter experimental.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **11**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Terça-feira, 28 de março de 1961**

Seção do jornal: **Economia** Página: **07**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Fábrica de Fios e Cordões em Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:

Realizou-se na manhã de ontem, em Bayeux a solenidade de inauguração da fábrica de fios e cordões de propriedade da Cia. Comércio e Prensagem de Algodão. O ato inaugural contou com a presença do governador P.G., que alí esteve a convite especial dos industriais J.V. e A.V., proprietários do novo estabelecimento industrial instalado na cidade vizinha a capital.

O chefe do governo, que se fazia acompanhar do seu Secretário W.S.L., foi homenageado pelos diretores, funcionários e operários da nova empresa, cujas instalações foram percorridas por S. Excia, após inauguradas.

A instalação dessa nova indústria, cujo acontecimento se reveste de grande importância para o novo município industrial de Bayeux, veio fazer a Paraíba, um grande acervo ao seu desenvolvimento. A Cia. Comércio e Prensagem de Algodão que tem contribuído no incremento de nosso comércio algodoeiro, com a industrialização de fios e cordões, deu nova feição ao desenvolvimento industrial de nosso Estado, contribuindo com um produto de exportação de grande aceitação, por ser de necessidade imediata.

Essa nova indústria prestará à Paraíba relevantes serviços, quer no aproveitamento de nossos operários, como na fixação de nossa produção algodoeira industrializada, transformando-se em moeda para a economia local.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Terça-feira, 24 de julho de 1973**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Empresa metalúrgica funcionará em Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:

A metalúrgica Heim funcionará ainda este ano em galpão industrial de seis mil metros quadrados que está sendo construído em Bayeux para atender às "imediatas e imperiosas necessidades de expansão", segundo seu diretor A.H. A empresa é uma das pioneiras paraibanas na produção de artigos metalúrgicos.

Informa a revista "Perspectiva" que graças à elevada qualidade dos seus artigos e serviços a metalúrgica Heim vem merecendo a preferência da Cimepar, da Polynor, da Sama, da Norelma e de várias das mais importantes empresas industriais implantadas ou em fase de implantação na Paraíba.

A Metalúrgica Heim é também apontada como detentora de uma das melhores equipes nordestinas especializadas em montagens industriais, estruturas metálicas, reparos navais e fundição em geral. Sua marca, na união de muitos clientes, já constitui um padrão de garantia para os artigos que apresenta.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: Quarta-feira, 30 de agosto de 1961

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: Caiu o preço do SISAL: produtores reagem contra manobras dos grupos

Informações complementares**:**

Descrição:

Para debater assuntos ligados ao Sisal e em seguida providenciar os meios de obter melhor preço para o produto, as classes produtoras da Paraíba fazem reunião na manhã de hoje na Associação Comercial de João Pessoa.

A reunião que está marcada para as dez horas, deverá comparecer representantes da Federação das Associações Rurais da Paraíba (FAREPA), Federação do Comércio, Sindicato de Fibras Têxteis e de outras entidades que agrupam as classes produtoras.

A cultura do Sisal forma cerca de por cento da renda estadual, tendo a fibra suportado uma baixa súbita, recentemente, o que é injustificável, sabido que a procura cresce dia a dia aos mercados internacionais.

Tudo leva a crer que a baixa do preço do produto é resultado de manobras de grupos econômicos interessados na instabilidade do sisal perante os grandes mercados e países consumidores. Tudo será denunciado e analisado na reunião de hoje, das classes produtoras.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira, 06 de outubro de 1961**

Seção do jornal: **Economia** Página: **04**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **SUDENE aprovou Instituto do agave para a Paraíba**

Informações complementares**:**

Descrição:

Admitindo ressalvas e modificações que não alteram em suas bases as propostas encaminhadas pela Secretaria Técnica, o Conselho Deliberativo da SUDENE aprovou projetos pertinentes a estudos sobre a bacia do Jaguaribe, criação de laboratório de irrigação, criação da Estação Experimental do Agave, Fundo de Industrialização do Nordeste e outros.

INSTITUTO DO AGAVE

Como decorrência de sugestão aprovada anteriormente, na reunião dos governadores, realizada em João Pessoa. O Conselho Deliberativo da SUDENE deliberou autorizar o superintendente a aplicar vinte milhões de cruzeiros para a criação da Estação Experimental do Agave.

A Estação Experimental de Agave visa dar capacidade competitiva à economia sisaleira, por meio de pesquisas sistemáticas, no campo, da experimentação econômica, com vistas à obtenção de variedades mais produtivas, métodos de plantio e adubação adequados as condições da cultura sisaleira do Nordeste. Além disto, será sua função obter, através de experiências tecnológicas, conhecimentos sobre a economicidade dos processos de industrialização do sisal, bem como de novos empregos desta matéria prima.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **15**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 28 de outubro de 1961.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: Sisal: padrão de segurança à nossa economia básico

Informações complementares**:**

Descrição:

Seguramos desenvolvidos na Paraíba pelo Serviço de Acordo a Classificação, através dos funcionários do DCPAP, os trabalhados de classificação e seleção da fibra do sisal muito representam para a economia de base paraibana.

A classificação aludida, procedida inicialmente nas fontes produtores, no estado bruto do produto, é supervisionada por um Serviço intinerante, em todo o Estado, atingindo os principais centros, como sejam Campina Grande e Guarabira, além da sede central - João Pessoa.

A orientação e responsabilidade do importante serviço são feitos por um chefe de secção e fiscalização ou órgão classificador, para todos os municípios da Paraíba.

A parte esta tarefa, que muito concorre para o melhoramento cada vez maior da fibra sisalina e, consequentemente, para o aumento de nossas divisas, o Serviço de Classificação leva até agavicultor a assistência técnica necessária à obtenção de resultados positivos no plantio do agave. Assim, a equipe de técnicos do Departamento de Classificação de Produtos Agropecuários, em colaboração com o Serviço, distribui farto material de instrução aos homens do campo, orientado-os à altura no ordenamento do que deve ser feito com as fileiras de agave, assim como o modo pelo qual opera-se o corte da folha, particularmente de qualidade superior.

Crescimento notável - De tais providências e graças aquela assistência ao agavicultor, a produção paraibana, nos últimos cinco anos, cresceu e aumentou consideravelmente. E assim a Paraíba, hoje p principal centro produtor de sisal, aparecendo nas estatísticas do Ministério da Agricultura e do Serviço do Acordo e Classificação dos Produtos Agropecuários, em primeiro plano perante os demais Estados da Federação cultivadores do produto, o que por demais fundamentais a economia paraibana.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **16**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 16 de dezembro de 1961.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Novas tarifas para SISAL, Fumo e Piaçava.**

Informações complementares**:**

Descrição:

A propósito da exigência de cobranças de novas tarefas ao comércio exportador de sisal, fumo e piaçava, o Sr. R.R.C., Presidente da Federação do Comércio do Estado da Paraíba, recebeu da Bolsa de Mercadorias e da Câmara de Sisal da Bahia, ordem para o aumento dos preços.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **17**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 16 de dezembro de 1961.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: Modificações de tarifas alarmam comércio do SISAL.

Informações complementares**:**

Descrição:

Por causa da decisão da Marinha Mercante, adotando nova maneira de cobrar tarifas e salário e peso para o metro cúbico. Os presidentes da Bolsa de Mercadorias e da Câmara de Sisal da Bahia, respectivamente o Sr. O.C e o deputado T.C, enviaram veemente telegrama-circular a todas as Federações de Comércio do País, protestando conta às medidas e alertando para os males que delas advirão.

Para conhecimento dos interessados, transcrevemos abaixo o despacho recebido pelo Sr. R.C., na qualidade de presidente da Federação do Comércio do Estado da Paraíba.

O Telegrama: "Presidente Fercomércio João Pessoa telegrama enviado a Marinha Mercante e solicitamos apoio comércio exportador Paraíba - Comércio exportador de sisal, fumo e piaçava acabam de ser surpreendido pela exigência estava a cobrança de tarifas e salários base do metro cúbico, alegando fundamentos cobranças resolução 2132 e 2133, Boletim 320 Marinha Mercante, inclusive resultando companhias de navegação recusar embarques de longo curso, face vultosas majoração de despesas. Modificações estabeleceu pânico ao comércio exportador da Bahia quando atravessa fase angustiante para a sobrevivência da economia.

Solicitamos urgentes esclarecimentos assuntos, inclusive se afirmativa suspensão medida modificadora prazo mínimo de 120 dias capaz comércio exportador Bahia adotar providências indispensáveis decorrentes modificações do cálculo anterior de peso para o metro cúbico. Comércio exportador baiano alerta Comissão Marinha Mercante impossibilidade competição sisal brasileiro mercado internacional se perduram medidas asfixiam do seu normal desenvolvimento. O.C., presidente da Bolsa Mercadorias, deputado T.C, presidente da Câmara de Sisal.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 02 de fevereiro de 1963.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Produção da Fibra do Sisal: aumento progressivo.**

Informações complementares**:**

Descrição:

O Serviço de Acordo e Classificação de Produtos Agropecuários tem como finalidades essenciais desenvolver um trabalho cada vez mais efetivo, constantemente, no sentido de fazer com que o produto classificador corresponda às exigências dos principais centros de consumo, tanto do Brasil como do exterior.

Tomando-se como exemplo o problema da fibra, tão somente às indústrias estão capazes de prestar informações de como o produto precisa ser preparado para atendimento completo das exigências que se apresenta. Toda e qualquer especificação de serviços dessa ordem visam as necessidades de industrialização sendo tudo feito por meio de relações diretas entre a indústria nacional e a internacional, que precisam da matéria prima de primeira natureza.

São declarações categóricas do Sr. A.M. H.: "Estamos convencidos de que a valorização dos produtos, especialmente do sisal, não é como se quer fazer crer, uma decorrência da inflação. Para a realização dessa troca de relações de existir um serviço de pesquisas que se presta a realizar consultas e inquéritos junto as fontes estrangeiras/ consumidoras de sisal, mantendo, daí as correspondências em inglês com tais fontes, visando obter a orientação precisa de como se porta o sisal na indústria. O trabalho é afeto a uma competente equipe orientada pelo Sr. A.M.H.".

Imagens:


Como é convenientemente tratada a fibra do sisal.



Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: Terça-feira, 28 de maio de 1963.

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **SISAL paraibano não está em crise.**

Informações complementares**:**

Descrição:

"Não há aviltamento do preço do sisal e, muito menos a baixa do preço que atualmente se verifica deve-se à má qualidade do produto, como está sendo insinuado". Declarou o Sr. A.M.H. Executor na Paraíba do Serviço do Acordo, falando a respeito da recente baixa ocorrida no preço do sisal paraibano e que vem preocupando grande número de produtores de agave na Paraíba.

"O que houve entre janeiro e março do corrente ano - continuou - foi uma elevação artificial do produto, determinada por vários fatores, que chegou a ser vendido pelo preço médio para o agricultor de 136 cruzeiros o quilo. Atualmente, o preço médio, em todo o Estado, para o agricultor é de 120 cruzeiros o quilo."

Fato Normal - "Portanto, levando-se em conta a elevação do preço do sisal em bases normais, - prosseguiu o Sr. A.M.H. - na realidade a queda de preço para o agricultor é de 10 cruzeiros por quilo ocorrência esta que se verifica todos os anos, nos meses de abril, maio e junho, proporcionalmente à maior elevação de preço em bases normais".

Volume de exportação não caiu - Dizendo que não se verificou nenhuma baixa no global da exportação paraibana de sisal, mas, ao contrário, uma ascensão sempre crescente, revelou o entrevistado, como prova da afirmação, que o valor comercial de nossa produção, que em 1957 representava cerca de 600 milhões de cruzeiros, é hoje quase 7 bilhões de cruzeiro: "temos franco mercado para 22 centros consumidores estrangeiros e não possuímos estoques. Nenhum outro produto, inclusive o algodão, desfruta de situação tão privilegiada."

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **20**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira, 25 de julho de 1963.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **SISAL paraibano alcança preço médio de 146 cruzeiros o quilo**.

Informações complementares**:**

Descrição:

Em entrevista concedida à Agência Nacional a resposta da situação do preço do Sisal paraibana e publicada nos jornais do dia 28 de maio deste ano, o técnico A.M.H., Executor do Serviço do Acordo de Classificação de Produtos Agro- Pecuários, afirma que a oscilação do preço do produto até 10 cruzeiros por quilo para o agricultor se verifica nos dois ou primeiros meses do ano para se reabilitar em seguida, com uma elevação que compensava a queda verificada naquele período.

Recuperação - Voltando ao assunto, o Sr. A.M.H., em declarações prestadas à Agência Nacional, disse: "Realmente, o que constata pelas estáticas deste órgão classificador é que em junho esse preço elevava-se já para 130 cruzeiros, elevação que atingiu hoje em média 145.00 p quilo".

A seguir, acrescentou: "Essa recuperação do preço vem se dando na base normal de elevação a que me referi em minhas declarações anteriores, tudo indicando, a essa altura, que o produto ficará com seu preço atual mais ou menos estabilizado, com tendência à elevação".

"Se houver baixa - finalizou o Sr. A.M.H. - será sempre do aspecto comercial normal, verificando-se a recuperação, que ora se observa, novamente, em outras oportunidades".

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **21**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira, 13 de maio de 1965.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Luta da Paraíba em favor do SISAL alcançou grande êxito.**

Informações complementares**:**

Descrição:

Com a fixação, pelo Presidente da República, os preços mínimos do Sisal na ordem de 220 cruzeiros o quilo, foram coroados de êxito dos esforços do Governador P.G. na ata em favor de produto que juntamente com o algodão, representa a base da economia paraibana e de outros Estados do Nordeste.

Na luta empreendeu, na Paraíba e no Sul do País, onde esteve em mais de uma oportunidade tratando de problemas com o Presidente C.B e outras altas autoridades federais, o Governador P.G. sempre se bateu pelo teto de 220 cruzeiros para o quilo, objeto de preposição sua junto à SUDENE, durante reunião do Conselho Deliberativo daquele órgão em Fortaleza e que mereceu aprovação unanime de todos os conselheiros, inclusive dos vários governadores da região, presentes ao encontro.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **22**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira, 19 de agosto de 1966.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Festa do Sisal será em Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:



Jornal A União - Quarta- Feira, 24 de agosto de 1966, s/n.

De 10 a 11 de setembro próximo, será realizada em Bayeux, a Festa do Sisal, promoção que conta com o patrocínio de todas as industrias beneficiadoras daquela fibra, existentes naquele município. A festa terá lugar nas dependências do Parque Permanente de Exposição de Animais e entre suas atrações destacam-se a escolha da Rainha do Sisal, título que será disputado por representantes das indústrias patrocinadoras, e uma vaquejada, da qual participarão alguns dos ases paraibanos desse tipo de competição de fundo eminentemente folclórico (Jornal A União - Quinta-feira, 25 de agosto de 1966).

Festa do Sisal tem apoio das indústrias - A adesão total das industrias sediadas em Bayeux à Festa do Sisal, a realizar-se naquele município nos dias 10 e 11 do próximo mês, já assegura o completo êxito da promoção, que terá caráter filantrópico. Foi o que disse à reportagem a professora M.P.L. membro da Comissão Organizadora do Empreendimento. Da SANBRA e da DESUWAN - disse - a Festa do Sisal já recebeu todo o apoio, ratificando assim o conceito progressista dos industriais de posse da terra e a sua sensibilidade às iniciativas sociais do município (Jornal A União- Sábado, 27 de agosto de 1966).

Festa do Sisal em Bayeux - Graças aos esforços despendidos pela comissão organizadora, já se encontra elaborada a programação da I Festa do Sisal, a realizar-se nos próximos sábados e domingo na cidade de Bayeux. Tendo por objetivo o levantamento de fundos para o Ginásio Comercial local. Entidade que vem se distinguindo pelos relevantes serviços prestados à comunidade. A I Festa do Sisal apresentará shows dos mais diversos e danças típicas, além de um parque de diversões. Como parte culminante da festa, haverá a eleição da Rainha da festa (Jornal A União - Quarta-feira, 07 de setembro de 1966).

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **23**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"*da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira, 18 de dezembro de 1966**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Crise no SISAL paraibano: governador tenta solução para crise.**

Informações complementares**:**

Descrição:

A presente crise experimentada pelo sisal, com desastrosos reflexos sobre a nossa economia, foi o objetivo de importante entendimento do Governador J.A. com o presidente C.B. O entendimento verificou-se por ocasião da atual permanência do governador no sul do país, que tem procurado se colocar na defesa dos interesses da Paraíba e de seus plantadores de agave. O governador obteve do Presidente a recomendação ao ministro da Fazendo, no sentido de estabelecer em brevidade, uma política de fixação de preço minímo para o Sisal, destinada a eliminar a presente crise, que tão profundamente afeta os Estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco. [...].

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira, 28 de dezembro de 1966**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Decreto do presidente fixa preço mínimo para o Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

Atendendo aos apelos que lhe foram transmitidos pelo governador J.A., o presidente C.B. acaba de decretar o preço mínimo para diversos produtos extrativistas e agrícolas, como o sisal e o algodão. A providência constituiu importante passo para a estruturação da economia paraibana, onde a queda experimentada pelo preços do sisal vinha, desde algum tempo, constituindo fonte dos maiores transtornos [...].

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **25**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,17 de maio de 1967**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Procura de Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

O SISAL voltou a ser procurado pelo mercado europeu, dentro da cotação de 135 dólares por tonelada. [...] Presume-se que a procura venha a aumentar até junho, quando diversos embarques para países estrangeiros, notadamente Alemanha, deverão ser feitos através do Porto de Cabedelo.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira, 28 de maio de 1968**

Seção do jornal: **Economia** Página: **04**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: A**gave KENAF**

Informações complementares**:**

Descrição:

A expansão da cultura agavieira na Paraíba, foi a conquista mais espetacular, nos últimos 30 anos, pela conjugação desforços do Fomento Agrícola e a Secretaria de Agricultura. O agricultor, logo os primeiros ensaios, convenceu-se das vantagens que apresenta o agave, pelo seu ato valor e fácil cultura. Espalhou-se assim por toda a parte, dado os campos verdejantes do agave, uma nova fisionomia à paisagem rural.
Era um encanto, ver a vastidão multiforme dessa cultura, enfileirando em forma de quinquênio, quebrando a monotonia dos espaços outrora vazios, com suas folhas cambiantes erguidas pra o céu. Foi uma verdadeira revolução, criou-se riquezas e umas civilização agrícola, que revitalizou a região do brejo. [...]

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **27**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,07 de Julho de 1968**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Presidente baixou decreto fixando novo preço mínimo do SISAL para safra 68/69**

Informações complementares**:**

Descrição:

O presidente da República assinou decreto fixando o preço mínimo do sisal para a safra 68/69. Conforme telegrama enviado ao governador J.A. pelo ministro R.P. cujo texto é o seguinte:

" Comunico a V. Excelência que o senhor Presidente da República acaba de assinar decreto que fixa o preço mínimo do sisal para a safra 1968/69. Saudações, R.P.- Ministro Extraordinário para assuntos do gabinete civil da República"

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,12 de Fevereiro de 1969**

Seção do jornal: **Economia** Página: **03**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Continuam embarques de SISAL para a Europa.**

Informações complementares**:**

Descrição:

O departamento de relações públicas da administração do porto de Cabedelo distribuiu nota a imprensa, dando conta do movimento de navios que se encontram atracados naquele ancoradouro, bem como dos que estão sendo aguardados para os próximos dias.

Segundo o boletim informativo daquele setor de administração portuária, acham-se em nosso porto os navios "Reat Gert Vinnen" vapor de bandeira Alemã e agenciado por H.G. S/A- Comércio e Representações, carregando 900 toneladas de sisal para os portos da Europa e de Londres. O "Cabo San Diego" vapor Argentino agenciado pela Agência Marítima de Recife Ltda, que se encontra descarregando 1.100 toneladas de trigo.

Para os dias 13 e 14 do corrente estão sendo aguardados os navios "Sunny Lady" vapor Norueguês agenciado pela comissária Almeida Comércio e Navegações Ltda e pela companhia de navegação e comércio Guararapes Ltda, que receberá carregamento de sisal para os portos da Europa. O "Nopal Star", vapor também norueguês, agenciado por H.G. S/A- Comércio e Representações, que receberá um carregamento de 550 toneladas de sisal e corda.

No dia 15 do corrente aportará em Cabedelo os navios "Petrobras Sul" petroleiro da Fronape agenciado por H.G. S/A- Comércio e Representações devendo descarregar gás liquefeito. O " Loide Brasil", vapor de bandeira nacional é agenciado pela comissária Almeida Comércio e Navegação Ltda e pela Companhia de Navegação e Comércio Guararapes Ltda, que receberá carregamento de 300 toneladas de sisal para os portos dos Estados Unidos da América.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **29**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 23 de Dezembro de 1967**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Presidente decretou novo preço mínimo para o Sisal.**

Descrição:

Após receber o título de cidadão paraibano em solenidade realizada no Teatro Santa Rosa, o presidente C.S. dirigiu-se ao palácio da Redenção, onde assinou o decreto que altera o preço mínimo básico para licenciamento e aquisição do sisal, de 1967/68, fixado pelo decreto nº 60.778 de 30 de novembro de 1967 relativos a safra de 1969/69, para o algodão, arroz, farinha de mandioca, feijão e milho das regiões Norte e Nordeste.

A fixação do preço mínimo do sisal em bases novas representa o coroamento dos esforços feitos nesse sentido pelo governador J.A. e consequentemente, uma vitória para Paraíba, que tem nessa fibra o sustentáculo da sua economia.

§ 3º - Ao preço mínimo básico fixado no item II deste artigo para a fibra rebeneficiada correspondem os preços mínimos líquidos expressos na tabela anexa, segundo os diversos Estados produtores.

§ 4º- Aos preços mínimos líquidos da tabela anexa devera ser acrescido o Imposto de circulação de mercadorias, porventura pago em transação anteriormente efetuada com o mesmo produto, desde que a comprovação possa ser efetuada através do documento hábil.

§ 5º- Os ágios e deságios bem como os níveis de preço correspondentes aos demais tipos, subtipos, classes, grupos ou padrões não especificados, serão estabelecidos em instrução a ser baixada pela Comissão de Financiamento da Produção.

Art. 1º- Fica assegurada a garantia de preços mínimos, nos termos do Decreto da Lei nº 79, de 19 de dezembro de 1966, ao sisal produzido nos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, da safra 1967/68 atendidas as condições do seguinte Decreto.

§ 1º- Entende-se por safra 67/68 a que teve inicio no ano agrícola de 1967 e cuja comercialização se efetuará até o dia 30 de julho de 1968.

§ 2º- Fica estabelecido o seguinte preço mínimo básico para as operações de financiamento e aquisição do Sisal, nas condições a seguir especificadas.

I- De NCR$ 0,21 (Vinte e um centavos) por quilo de fibra sisal, beneficiada seca, solta, do tipo 3, da classe "longa" das especificações baixadas pelo Decreto nº46.794 de 04 de setembro de 1959.

II- De NCR$ 73,00 (Setenta e três cruzeiros novos) por fardo de 200 (duzentos) quilos de fibra Sisal beneficiada, seca, do tipo 3, da classe "longa", das especificações baixadas pelo Decreto nº 46.794 de 1959, preço este para a fibra acondicionada em fardos de aproximadamente 200 (duzentos) quilos líquidos e densidade não inferior aos níveis a serem fixados pela comissão de financiamento de produção.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **30**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira,09 de Junho de 1972**

Seção do jornal: **Economia** Página: **03**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal da Paraíba luta contra o polipropileno.**

Descrição:

A atenção dos exportadores de agrave na Paraíba está voltada para a reunião dos países produtores de sisal, iniciada ontem em Roma, sob o patrocínio da FAO. Nessa reunião, os grandes produtores mundiais, entre eles o Brasil, em vez de reivindicarem o aumento de preços, estão preocupados em impedir, a qualquer custo, a elevação das cotações internacionais, pois nesse caso o produto não teria condições de competir com as fibras sintéticas, a base de polipropileno, que continuam a conquistar os mercados.

O encontro de produtores que há três anos firmaram um acordo informal para regular a comercialização do sisal no mercado internacional, deverá se estender até sábado. O delegado brasileiro é o chefe de departamento de exportação da Cacex, Sr. F.S.O.

Até o ano passado, o Sisal era um produto de comercialização extremamente problemática. A super-produção colocou os preços internacionais em níveis mínimos, fator que passou a desestimular a maioria dos produtores. Isso, somando a uma grande seca, que no decorrer de 1971 prejudicou as colheitas na África, levou a uma elevação dos preços do produto no mercado internacional.

Entretanto, por paradoxal que parecer a surpresa foi bastante desagradável para os grandes produtores mundiais – Tanzânia, Brasil, Kenia, Angola, Moçambique e México. Com a elevação de preços, o sisal entra na faixa de cotação dos produtos sintéticos, ultimamente muito empregados na indústria de cordoaria, perdendo as condições de competividade.

Uma das possibilidades a serem inventadas pelos produtores na reunião de Roma para contornar os problemas atuais, poderá ser uma ligeira redução no montante das quotas estabelecidas há três anos (185 mil toneladas para a Tanzânia e 155 mil toneladas para o Brasil).

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **31**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 09 de Fevereiro de 1974.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Recuperação do Sisal.**

Descrição:

O valor comercial das operações de venda de Sisal na Paraíba em 1972, segundo dados da Secretaria de Finanças, foi de Cr$ 32.893.511,00. Em 1973, segundo a mesma fonte, esse valor elevou-se à Cr$ 129.558.413,00 verificando-se uma diferença para mais de 96.664.902,00.

Do ponto de vista tributário o Sisal, que tivera uma participação no ICM, em 1972, de Cr$ 5.591.897,00, passou a uma participação, em 1973, de Cr$ 21.377.139,00, o que representa um aumento de 282,2 por cento.

Os meses de mais intensa comercialização de Sisal foram os de agosto à dezembro. Enquanto o valor comercial das vendas de janeiro à julho oscilou entre [...] milhões de cruzeiros por mês.

O valor comercial das vendas de sisal em dezembro de 1972 foi de Cr$ 25.805.878,00, por onde se vê o aumento foi de 579,5 por cento.

Estamos, portanto, numa fase plena de recuperação da economia agavieira no Estado. O sisal volta a desfrutar uma posição destacada no mercado internacional de fibras duras e a Paraíba começa a sentir à crescente participação do Sisal na formação de sua renda tributária, o que é um reflexo da melhoria que se processa ao nível de produção e comercialização.

É fundamental, para assegurar melhores alternativas no ressurgimento dessa atividade econômica, que se tenha sempre em mira o fato de que a maior ou a menor aceitação das fibras duras longas, como é o caso do Sisal, depende das características básicas como cor, resistência, flexibilidade, durabilidade, firmeza, comprimento e uniformidade. Sem o cuidadoso trabalho de observação de tais características, à exemplo do que já ocorreu no passado, ainda que exista forma de fibras no mercado, a posição do Sisal paraibano poderá ser grandemente afetada e comprometida.

Fibras Duras- As fibras cuja flexibilidade se reduz em virtude do teor de lignina que possuem é que tomaram o nome de fibras duras, classificadas segundo o comprimento em longas e curtas. Destacam-se como fibras duras longas a manilha ou abacá ou cânhamo, o sisal, o benequém, o coroá, o magury, o fórmio. Das fibras curtas, o côco.

O Sisal é considerado material estratégico, em virtude de sua larga aplicação ou utilização na agricultura. As maiores potências mundiais que já empregaram em larga escala a fibra de Sisal nos trabalhos da colheita agrícola, mantém hoje, estoques permanentes de matéria prima, a fim de que, há hipótese de um conflito, de uma guerra, seja assegurada a tarefa de colheita com a aplicação do Sisal. Vinham, porém, as fibras duras, sofrendo crescente concorrência de produtos sintéticos à base da utilização de subprodutos do petróleo.

A atual crise mundial de petróleo explica, assim, em grande parte, o prestígio de fibras de Sisal estão voltando a desfrutar na demanda do mercado internacional.

Com relação aos subprodutos do Sisal, existem eventuais explicações já experimentadas no Brasil, tais como adubos orgânicos provenientes de resíduos. Em outros países esse adubo tem sido também produzido em escala limitada. Os demais subprodutos ainda carecem de maior expressão econômica, merecendo destaque a fabricação de cortisona vegetal, elaborada dos glucósidos saponinas do suco do Sisal, produto de elevado consumo e preço na indústria farmacêutico-químico, segundo experiências realizadas no National Instituto for Medical Research , da Grã-Bretanha.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015 (Ficha 31)**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira,15 de fevereiro de 1974**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Comercialização do Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

No momento em que a cultura sisaleira volta a despertar o interesse dos produtores, dos proprietários de terras e agricultores, tendo em vista a cotação do produto, a ponto de o Governo Federal autorizar a reabertura do financiamento da produção de sisal que havia sido suspenso há vários anos por parte do Banco do Brasil, é oportuna a preocupação do governo do Estado, através do despertamento de assistência ao cooperativismo, da secretaria da agricultura, no sentido de estimular, incrementar, incentivar o sistema cooperativista entre os agavicultores.

Até bem pouco tempo a comercialização do sisal paraibano era feita por algumas dezenas de firmas dentre as quais se destacavam a Sambra, Anderson Clayton, Fibroco, Deswaan, Crispim, Soécia, Continental, Martins, Soares de Oliveira, Sisal da Paraíba, P. Sabino, Cosite, Sibrasil, Sisaleira Nordestina, Abílio Dantas, Cia Com. E Prensagem de algodão, A. Carvalho, Nasciment & Cia, Monteiro Paiva, Importação e Exportação Tomé Ltda., A. Ribeiro, V. Ribeiro e algumas cooperativas, como a COMAG, a CAMDEA e a cooperativa mista Pb Agavieiros Ltda.

Essa estrutura de comercialização do sisal entrou em crise, com a crise do próprio produto no mercado internacional. É verdade que algumas dessas organizações abandonaram o mercado por motivos de ordem econômica. O sisal já não oferecia atrativos suficientes. Mas é verdade que algumas delas tinham de desaparecer e desapareceram porque viviam de manobras e especulações, verdadeiras aventuras sem que tanto os produtores como a própria fazenda pública era fraudados do modo mais despudorado. Aventureiros, vigaristas e contrabandistas conseguiram infiltrar-se nessa antiga estrutura de comercialização do sisal paraibano, como foi o caso do famoso Grupo Continental. E diante de tais precedentes, faz muito bem a secretaria da agricultura, através do departamento de assistência ao cooperativismo, em envidar todos os esforços no sentido de levar os agavicultores a se organizarem sob o sistema cooperativista.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Domingo, 24 de Agosto de 1974.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Preço médio seria bom para o Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

Para o economista pessoense S.L.S "está havendo um retraimento dos exportadores e industriais na compra do sisal". Segundo ele, "estão sendo formados estoques estratégicos para as suas necessidades de exportação ou consumo da matéria-prima para fabricação de manufaturados".

Acrescenta aquele economista que, "se houvesse algum órgão de defesa dos produtores, que pudesse estabelecer preços médios de vendas, garantindo o lucro razoável, talvez emergisse um movimento de estabilização do preço, política sumamente essencial a um estímulo de que carece a sisaleira"

Desde já, o economista esta movimentando junto aos produtores com a finalidade de ser criado um órgão para lutar e solucionar todos os problemas enfrentados na comercialização do sisal com o mercado externo. Vem recebendo um total apoio e repercute favoravelmente sua medida.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **34**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **quinta-feira, 11 de Dezembro de 1975.**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal – Crise na economia**

Informações complementares**:**

Descrição:

Falava-se, antigamente, num conflito entre a indústria e agricultura. Ficou provado, entretanto, que o suposto conflito entra a indústria e a agricultura não passa de um fantasma desmoralizado. A indústria, em seu desenvolvimento, não prejudica a agricultura, incentiva-a. O conflito que existe é de mentalidade , a mentalidade tecnológica, representada pela industrialização, pela agricultura diversificada e intensa, em bases empresariais, e a mentalidade de exploração do braço fácil e abundante, do braço sem demanda para melhor emprego, braço que, por isso mesmo permite uma agricultura espoliativa de exploração altamente lucrativa.

A crise econômica sisaleira paraibana, dessa forma está ligada mais a problemas de organização agrícola e de comercialização. O diagnóstico que deu base ao plano de ação do governo revela que, triênio 1961-63, o sisal chegou a uma posição de destaque no quadro geral das lavouras, participando com 16% para a forma destas, sendo superado apenas pelo algodão. No triênio seguinte essa participação se reduziu a 9,9% chegando no triênio subsequente a 7,3%.

Essa tendência lê-se no diagnóstico, persiste até o momento atual, quando se contata que no período 1964-1974 o volume produzido vem caindo a uma taxa anual de 6% com uma redução de 6,2% na área cultivada ao ano e uma queda de 0,2% no coeficiente de rendimento por hectare.

A queda de produção e produtividade reflete o desestímulo do produtor em face das constantes quedas de preço do sisal dos benefícios da política de preços mínimos, pelo governo federal, pode agora, entretanto, contribuir para a reversão desse fenômeno, na medida em que o setor industrial se consolide e se sinta atraído a expandir suas atividades, reduzindo o nosso grau de independência do mercado eômeno, na medida em que o setor industrial se consolide e se sinta atraído a expandir suas atividades, reduzindo o nosso grau de independência do mercado externo de matérias primas. Grande, nesse sentido, porém, é a responsabilidade do produtor em oferecer ao setor industrial uma fibra de boa qualidade e mais uniforme, e ai está um dos fatores positivos da industrialização em relação à agricultura, exigindo-lhe o emprego de mais avançada tecnologia em troca de preços mais compensadores.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **35**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira, 29 de julho de 1977**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal lidera exportações da Paraíba**

Informações complementares**:**

Descrição:

Com um aumento no seu volume, em cerca de 297,92 por cento e 343,80 por cento no valor, a bucha de sisal foi o principal produto paraibano exportado durante o primeiro semestre deste ano. A revelação foi feita por levantamento que a agência local da Carteira de comercio Exterior di Banco do Brasil liberou na manhã de ontem. [...]

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sexta-feira,14 de outubro de 1977**

Seção do jornal: **Economia** Página: **07**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal lidera exportações da Paraíba.**

Informações complementares**:**

Descrição:

O sisal durante o corrente ano tem liderado em 50% o total das exportações paraibanas, pois até ontem, o total de fibra, cordão e buchas comercializado alcançou a cifra de 6 milhões e 850 mil dólares. A informação foi prestada ontem pelo chefe da Cacex, sr. C.F. que disse ainda ser o abacaxi o segundo produto mais exportado, com uma venda totalizando 115 mil e 500 dólares.

O principal comprador do sisal paraibano são os Estados Unidos enquanto o abacaxi é exportado para a Argentina. Além dos produtos já mencionados, outros exportados em larga escala são o inhame, óleo de mamona, tecidos de algodão, sucos e cimentos, este ultimo, por sinal, estava com a comercialização para o exterior paralisada, mas agora a Cimepar iniciará sua exportação para a Nigéria.

Os dados referentes ao abacaxi, segundo informou C.F., são referentes até 30 de setembro, sendo que informações fornecidas pelo Promoexport-Pb dizem que o produto será exportado com mais intensidade a partir deste mês.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira, 16 de maio de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **04**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal: altos e baixos de 36 anos de cultivo**

Informações complementares**:**

Descrição:

"Há 36 anos que a Paraíba produz sisal em escala apreciável. Partindo de uma produção de 1.100 toneladas safra 43/44 subiu rapidamente para 45 mil toneladas, atingindo o pique de 104 toneladas, 20 anos depois, safra de 63/64, afirmou, ontem, em entrevista exclusiva ao jornal A União, O E.C.R., diretor da COSIBRA - Companhia Sisal do Brasil".

Para ele, a grande importância da cultura sisaleira, entretanto, reflete-se no seu aspecto socioeconômico. Vários município das micro-regiões mais pobres do Estado - Curimataú, Seridó, e Agreste - tem, praticamente, sua economia baseada no sisal, sem alternativa válida do ponto de vista agrícola.

Depois de afirmar que o "porto de Cabedelo não é eficiente apenas no caso do Sisal, mas para todos os produtos de exportação, o Sr. E.R, lembrou que as perspectivas do mercado externo não são boas. E explica : "As fábricas, nesta temporada, operam com apenas 70 por cento da sua capacidade dE produção. E, como se isso não bastasse, há uma oferta do sisal no mundo superior ao consumo e, além disso - agurmenta - o sucedâneo sintético com preços cada vez mais baixos, representa uma ameaça aos produtos de fibra natural que vêm se mantendo a custo de preços de sacrifícios". [...]

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado,19 de maio de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **05**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Deputados querem medidas urgentes a favor do Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

Apelo aos Governos federais e paraibano no sentido de que sejam tomadas medidas urgentes para que o sisal volte a ser produzido em larga escala na Paraíba foi formulado, da tribuna, pelo senador I.C.L., ao destacar que essa fibra, além de se construir na única fonte de renda de milhares de nordestinos, é o principal produto de exportação da Paraíba.

C.L., defendendo assim um tratamento especial para aquela cultura, lembrou que o sisal tem uma grande faixa de aplicação, pois não é usado apenas na fabricação de cordões, tapetes e estofamentos, segundo ele, os resíduos do produto podem ser aproveitados em processos industriais de celulose, adubos, plásticos, cerca e ferragens, entre outros artigos.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado,09 de Junho de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **03**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Câmara de Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

Desde o inicio da década atual, a comercialização externa do nosso sisal passou a contar com melhor organização e ordenamento graças ao desempenho da Câmara de sisal da Paraíba, agindo em coordenação com o Banco do Brasil (Cacex).

Predomina, até então grande número de empresas exportadoras, algumas delas multinacionais, não se verificando, no comportamento dessas empresas, certa uniformidade de interesses e critérios de ação. Com isso estabelecia-se um clima desfavorável de "salve-se quem puder", com a incidência de expedientes nem sempre honestos e recomendáveis que comprometiam o bom nome da Paraíba no mercado.

A criação da Câmara de sisal da Paraíba, como órgão de classe dos exportadores do sisal, possibilitou a correção das antigas distorções. Organizou-se a classe em torno da câmara e a partir dai persistente trabalho foi desenvolvido para melhorar nosso conceito no mercado internacional.

Hoje, quando o sisal revela reações favoráveis no mercado, é justo ressaltar contribuição da Câmara de sisal da Paraíba em elevar e conceito do nosso produto ao mercado internacional. Foi um longo e pertinaz esforço, mas valeu a pena.

A crescente implantação de indústrias sisaleiras ao Nordeste, na Paraíba e na Bahia, é verdade que reduziu o volume de nossas exportações. Mas a fibra exportada hoje goza de conceito do mercado internacional e a Paraíba desfruta de sólida posições nesse campo.

O governador T.M.B., está empenhada em estimular o desenvolvimento desse segmento da economia paraibana. A Paraíba, como se sabe perdeu sua liderança no mercado sisaleiro para a Bahia. Mas há no Estado um empresariado confiante e disposto a reagir e é indispensável que o governo estadual se integre nesse esforço de reconquista de melhor posicionamento da Paraíba.

Novos horizontes se abrem á economia sisaleira paraibana e a Paraíba, nesta hora, não pode regatear seus aplausos à colaboração do empresariado e da Câmara de sisal.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **40**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **quarta-feira,11 de Julho de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **03**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Governo e Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

Preocupado em acionar todos os dispositivos ao seu alcance para intensificar a atividade econômica, o governador T.M.B. incubiu uma equipe de técnicos de estudar e propor medidas com vista ao desenvolvimento da cultura do sisal na Paraíba. E uma das sugestões desse grupo de trabalho é no sentido de quem articulação com as empresas, procure o Governo incentivar o aproveitamento do sisal em alternativas não tradicionais, que contam com excelentes oportunidades ou possibilidades do mercado. É o caso, por exemplo, de ampliar mais o aproveitamento do sisal pelas fábricas de celulose. Já existe experiência no setor e há perspectiva de ampliação dessa atividade. É o caso ainda de verificar, diante da crise energética a possibilidade ou a viabilidade econômica da produção de álcool a partir do sisal. Sabe-se que 25 toneladas de folhas de sisal, contém 16,5 toneladas de suco, de onde se poderão extrair, através de fermentação, 330 litros de álcool. O uso do sisal para obtenção de sacaria, hecogenina, adubo orgânico e ração animal, é também um campo que merece maiores atenções, estudos, pesquisas, pelas amplas possibilidades que oferece no mercado.

Busca o governo incentivar, dessa forma, a diversificação da utilização do sisal, abrindo novos horizontes à sua aplicação e diminuindo sua dependência das exportações da fibra e da demanda de "baler twine" hoje principais finalidades a que se destina.

Exatamente por essas rigidez do uso atual é que o sisal se torna bastante vulnerável as variações das demandas desses produtos e a forma de reduzir essa dependência é partir para diversificação de sua aplicação industrial.

Nesse sentido, papel relevante pode ser exercido pela Universidade Federal da Paraiba, com a criação do centro de Pesquisa do sisal, onde pudessem ser desenvolvidos trabalhos de pesquisa e de definição de tecnologias adequadas, valendo-se inclusive de estudos e pesquisa já levados a efeito, por outras instituições, a exemplo do Instituto Agronômico de Campinas.

O governador T.M.B. está vivamente empenhado em contribuir para essa abertura de nossa economia sisaleira, que realmente, desde muitos anos, vem sendo relegada a segundo plano nos programas governamentais.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado ,22 de dezembro de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal é abandonado nos campos**

Informações complementares**:**

Descrição:

Trinta mil toneladas de sisal estão abandonados nos campos do Brejo paraibano, porque não há condições de desfibramento. A cobrança do imposto de 30% na comercialização do produto, instituída no recente pacote econômico do governo, e apontada por todos os produtores da região, como a maior causa dessa situação crítica em que se encontra o sisal no Estado, até bem pouco tempo considerado o produto agrícola mais importante na pauta de exportações da Paraíba.

A informação foi prestada ontem pelo produtor guarabirense A.P.F., ao profetizar "um colapso total na economia sisaleira do Estado", caso o imposto de 30% não seja revigorado no menor espaço de tempo possível.

Reunido com outros seis produtores da área, o Sr. A.P. manifestou o propósito de encaminhar o documento ao governador T.B., pedindo sua intervenção junto ao governo federal solicitando a revogação do imposto.

O Sr. A.P. informou, ainda, que os produtores estão abandonando os campos de sisal, por não preverem lucros na comercialização de fibras. Segundo ele, só com a revogação do imposto é que os produtores poderão voltar a desfibrar e exportar o excedente de produção.

O mesmo apelo a ser formulado ao governador T.B., será estendido aos representantes da Paraíba na câmara e Senado federal, no sentido de que todos os esforços sejam feitos para que seja encontrada a solução do problema.

Guarabira e os demais municípios do Brejo são os maiores produtores de sisal do Estado e, no caso de se concretizar a crise, a Paraíba sairá seriamente prejudicada em sua economia conforme adiantou o Sr. A.P.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **terça-feira ,25 de dezembro de 1979**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Crise do Sisal**

Informações complementares**:**

Descrição:

A cobrança do imposto de 30% na comercialização do sisal, instituída no recente pacote econômico do governo, vem sendo apontada pelos produtores da região como a causa do abandono de trinta mil toneladas do produto no Brejo paraibano. De imediato, o governador T.B. procurou se inteirar do problema e já tem em sua pauta uma pronta intervenção, quando no inicio d janeiro que se avizinha, levará ao presidente J.F. a questões ora enfrentada.

O chefe do Executivo paraibano além de expor a questão, vai, ao mesmo tempo, reivindicar a suspensão da cobrança de imposto de 30% na comercialização do sisal.

No momento o governo já começa, através da Secretaria de Agricultura, a estudar o assunto junto com as cooperativas sisaleiras, colhendo subsídios para levar a Brasília. Observa-se que existem possibilidades de sucesso no pleito do governador, quando o Sr. T.B. considera que a importância da Paraíba, está acima de tudo, no sisal.

Como se sabe, o sisal é considerado como o produto agrícola mais importante na pauta de exportações da Paraíba, assim sendo, não se exagera dizer que, caso o imposto de 30% não seja revogado, acontecerá um colapso total na economia paraibana, residindo daí todo o empenho do Governo em solucionar essa crise.

A preocupação do Presidente da República constata quando de sua visita ao Nordeste, é no sentido de assegurar prioridade a solução dos problemas econômicos e sociais da região. Ora, se providencias já estão sendo tomadas no sentido de ativar a implantação de um pólo alcoolquímico, como ainda a facilidade de implantação de novas indústrias do Sul do país, visando um maior campo de ação para a mão de obra Nordestina dentro da própria região, não há porque afastar a probabilidade de sucesso e a confiança que se faz possuidor o governador do Estado no sentido de que seu pleito junto ao presidente seja coroado de êxito.

Guarabira e os demais municípios do Brejo, que são os maiores produtores de sisal do Estado, estão também confiantes numa solução para o problema e assim, a pauta de exportação não será diminuída e muito menos afetada.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **terça-feira ,18 de março de 1980**

Seção do jornal: **Economia** Página: **04**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Sisal foi o produto mais exportado em fevereiro**

Informações complementares**:**

Descrição:

O produto paraibano mais exportado durante o mês de fevereiro foi o cordão de sisal que deixou em divisas para o Estado quase seis milhões de dólares, num total de 6.260 quilos de produtos exportados. A bucha de sisal e a fibra de sisal foram os outros produtos mais exportados. A informação foi dada ontem por técnicos do Núcleo de promoção de Exportações da Paraíba – Promoexport.

Segundo eles o abacaxi também contribuiu bastante para que as exportações paraibanas aumentassem no mês passado, quando ultrapassou do primeiro mês do ano em 85,22 por cento. O produto mica (resíduos) contribuiu muito para o seu crescimento, da mesma forma o fio de algodão cru e linter de algodão.

Novo produto enquadrado nas exportações da Paraíba em fevereiro e conforme informou a Promoexport ajudou muito para que as exportações subissem tanto, é o coco seco com casca, exportados 7.500 quilos, contribuindo em dólares a cerca de 5.200 mil.



O sisal ainda é o produto mais exportado pelo Estado da Paraíba

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"*da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **quinta-feira, 03 de Abril de 1980**

Seção do jornal: **Economia** Página: **07**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem**: Cordão de sisal ainda é produto mais exportado**

Informações complementares**:**

Descrição:

O cordão de sisal continua sendo o produto manufaturado mais exportado da Paraíba. Segundo revelaram ontem técnicos do Núcleo de Promoção de Exportação do Estado da Paraíba (Promoexport). No mês de fevereiro ultimo mais de 6.260 quilos foram vendidos pelos produtores, contribuindo em quase seis milhões de dólares em divisas. A fibra de sisal ficou em segundo lugar com apenas 765.000 quilos exportados.

Os produtos básicos mais exportados foram bucha de sisal, abacaxi, coco seco com casca, mica (resíduos), filé de peixe, madeira, proporcionando 946 mil em divisas para a Paraíba. Já os semi-manufaturados foram bem menores. Fio de algodão cru, fio de sisal, linter de algodão e raspa de couro bovino tiveram um percentual variável em 40,18% com relação ao mesmo mês no ano passado.

Os manufaturados por sua vez foram bem mais aceito por nossos compradores durante fevereiro. Os mais procurados estão entre fio de algodão cardado, fio de algodão cru, fio de sisal, vaqueta camurçada.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **quinta-feira, 18 de Junho de 1987**

Seção do jornal: **Economia** Página: **03**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem**: Medeiros denuncia a "Máfia do sisal"**

Informações complementares**:**

Descrição:

A máfia de sisal existe na Paraíba, liderada pela bolsa de valores e os exportadores, "e não há quem fure esse bloqueio, que vem de forma progressiva prejudicando os produtores dessa fibra".

A grave denúncia foi feita ontem pelo deputado A.M., líder do PMDB na região do Curimataú, ao explicar que os exportadores fazem o que bem querem com os produtos do sisal, pois suas exportações são feitas de seis em seis meses, e nesse interregno mantém um sistema de compra e conta-gota, esfriando o mercado para investir noutros setores e ganhar mais dinheiro, uma vez que compram os produtores pelo preço que querem.

Depois de dizer que um quilo de sisal transformado em um quilo de corda dá um lucro de mais de um mil por cento, o parlamentar peemedebista afirmou que tem tentado junto aos produtores, se isolar dos exportadores e agirem por conta própria, "mas a máfia existe e não temos como nos organizar em cooperativas. Em Cuité houve essa tentativa de exportar mil toneladas para o Leste Europeu, mas se deu mal e terminou com prejuízos".

Ele lembra que o preço mínimo do sisal, atualmente é de, Cz$ 3,50 e a proposta apresentada, por M., ao ministro I.R., da agricultura, é de Cz$ 6,20 mas que até agora não obteve respostas. Enquanto isso os exportadores são beneficiados pelo governo federal com isenção de impostos de exportação.

O deputado contexta quando diz que o plástico concorre com o sisal. "Não é verdade, uma vez que o sisal tem mais adesividade, oferecendo maior comodidade no manuseio, sem traduzir o problema da poluição, razão porque o plástico não concorre com o sisal".

Afirmou também que existe uma fome mundial de corda, e o preço para exportadores é muito vantajoso. Finalmente, quer o deputado que governo federal se sensibilize com essa questão e procure uma política para a cultura do sisal , que possa fazer que o produtor sobreviva.



Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **sexta-feira, 31 de dezembro de 1982**

Seção do jornal: **Economia** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem**: Entraves na exploração do sisal da Paraíba**

Informações complementares**:**

Descrição:

Apesar do esforço governo federal em agilizar da melhor forma o processo de comercialização do sisal, ainda existe um grande entrave em sua exploração, que é o custo de produção a nível de produtor, dificultando assim o segmento comercial das industrias em seus mercados consumidores.

Essa afirmação consta no trabalho sobre "Perfil de Comercialização do Sisal", elaborado pela assessoria econômica da secretaria da indústria e comércio, em convenio com o conselho de desenvolvimento e ministério da indústria e do comércio.

O trabalho revela que a economia sisaleira no Brasil, especialmente na Paraíba, é muito frágil devido à sua grande dependência do mercado externo "Porque o principal uso do sisal é para produção do "baler twine", de consumo interno com baixíssima escala, e cuja demanda mundial apresenta dependência declinante, face a competição do derivado sintético".

Segundo o trabalho, a cultura do sisal, por possuir uma característica peculiar de um longo ciclo de produção e explorada, na maioria, por pequenos e médios produtores, e por exigir expressiva despesas nas épocas de colheitas, tendo um processo de comercialização que procede geralmente as safras. Revela, ainda que a quantidade como fibra bruta longa é inexpressiva em relação a produção total, em virtude da colheita ser as vezes, prematuras, fruto da escassez de recursos por parte do produtor ou da elevação de preços nas épocas de maior demanda.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **47**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **Sexta-feira, 15 de Dezembro de 1961.**

Título: 300 casas para os trabalhadores de Bayeux

Informações complementares**:**

Descrição:

No palácio da redenção anteontem, em ato simples e para qualquer solenidade, a equipe de conselho Estadual do Desenvolvimento e da Comissão Executiva da Habitação Popular fez entrega ao governador P.G. de um exemplar de um projeto encaminhado ao Banco Interamericano do Desenvolvimento, justificando a construção para os trabalhadores das indústrias de Bayeux de 300 casas populares.

O financiamento solicitado daquela entidade internacional de crédito é da ordem de 255 mil dólares, resgatáveis no prazo de 30 anos, ao longo de 5 anos de carência e a juros de 3 ½ ao ano. O projeto se enquadra exatamente nas finalidades do fundo de recursos estabelecido na Ata de Bogotá para empreendimentos de alcance social nos países subdesenvolvidos da América Latina. Foi elaborado em tempo recorde pelo conselho estadual do desenvolvimento.

Se for conseguido o financiamento, dentro de um plano geral de empreendimentos sociais por que tanto se empenha a SUDENE, neste momento, os recursos deverão ser administrados pela Comissão Executiva de Habitação Popular, órgão recém-instituído pelo governador P.G., dentro de uns padrões técnicos de administração colegiada para esse tipo de projeto. A comissão é integrada por um arquiteto, sr. S.L.S.; um engenheiro, sr, A.A.A.; um assistente social, sr, S.P.M.; um especialista em projeto, sr. G.R. e um bacharel em direito, sr. C.P.L.

O projeto já foi encaminhado ao BID, por intermédio da SUDENE, esperando-se o início de sua execução nos primeiros meses de 1962. Serão construídas dois tipos de casas (A e B) para operários com família menos ou mais numerosa, conforme o caso. O processo de escolha dos candidatos já estava definido pela Comissão Executiva de Habitação Popular (CEHAP).

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **48**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 30 de abril de 1966**

Seção do jornal: Página: **s/n**

Tema:

Título da reportagem: **Bayeux seria a primeira cidade beneficiada pela CEHAP.**

Informações complementares**:**

Descrição:

Ao que tudo indica a cidade de Bayeux será a primeira a receber os benefícios do Plano Trienal de Habitação que executará um projeto iniciado pelo Conselho Estadual de Desenvolvimento, e agora ultimato, na parte de urbanismo, pela mencionada Companhia.

O conjunto de casas populares de Bayeux a ser edificado nas proximidades do Parque de Exposição Animal, da Secretaria de Agricultura, compreende 720 residências, em três etapas, sendo que a primeira, de duzentas casas, será construída em regime de ajuda mútua e com a utilização de recursos doados pela USAID, no montante de 250 milhões de cruzeiros a serem recebidos dentro de poucos dias.

No plano de Habitação, o governo do Estado dará ênfase á um programa de edificações com aproveitamento de terrenos em que já se encontram erguidas casas de taipas, bem como aproveitamento de materiais assegurará, em face do menor custo, o atendimento de maiores camadas da população pobre.

Segundo apurou a reportagem, já se encontra em elaboração um projeto de construções a ser financiado pelo Banco Internacional de Desenvolvimento, sendo de destacar que os recursos em apreço já estão reservados á Paraíba por despacho do superintendente da SUDENE num estudo preliminar que foi apresentado aquele órgão no inicio do corrente ano, pelo Conselho Estadual de Desenvolvimento.

A companhia de habitação que esta contando com a assistência da SUDENE para a elaboração dos dois trabalhos, prepara-se para executar a política do governador J.A., no setor habitacional, que está merecendo apoio dos órgãos federais.

O Estado contribuirá para as obras com recursos na ordem de um e meio por cento da Receita, além de outros aportes de capital representados pela realização de serviços básicos, através das diversas Secretarias. Autarquias e sociedades de economia mista, sendo prevista ainda a participação dos municípios interessados.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **sexta-feira, 27 de maio de 1966**

Seção do jornal: Página:

Tema:

Título da reportagem: **Indústrias e prefeitura de Bayeux doam terreno á CEHAP**

Informações complementares**:**

Descrição:

Os industriais da vizinha cidade de Bayeux atenderam recentemente ao apelo que há dias lhe foi formulado. Durante uma reunião em palácio, pelo governador J.A., no sentido de que doassem um terreno para a construção de setecentas casas; destinadas a famílias operárias ali residentes. Os homens de empresas, pelas firmas que representam naquele centro, entrarão com uma parceria de doze milhões e oitocentos mil cruzeiros, assim distribuídos:

SANBRA, três milhões de cruzeiros; DESSWAN, dois milhões, FIBRASA, um milhão e meios; SIBRASIL, um milhão e meio; CISAL, um milhão e meio; FIDUSA, oitocentos mil; ORLANDO PAIVA, oitocentos mil; COOPERATIVA, novecentos mil e AMAURY FALCONE, oitocentos mil. Algumas empresas efetuaram o pagamento de suas cotas á vista, enquanto outras o farão por parcelas de acordo com o que entre todos ficou estabelecido.

A outra parcela de doze milhões e oitocentos mil cruzeiros, o terreno é de vinte e sete hectares e foi avaliado em vinte e cinco milhões e seiscentos mil cruzeiros, será paga pela prefeitura municipal de Bayeux que já assumiu esse compromisso, através do seu titular , Sr. L.C.

Logo que se de o regresso do governador J.A., ora na capital da República, será fixada a data em que se realizará o ato de assinatura a escritura de doação do terreno, a fim de que a Companhia Estadual de Habitação da Paraíba (CEHAP) possa iniciar a construção das primeiras duzentas casas, a serem vendidas á operários de acordo com os planos elaborados por aquele órgão, confiado pelo Chefe do poder executivo do Sr. O.S.L.F.

A USAID Nordeste deu integral apoio ao plano e tão logo esteja a CEHAP de posse da escritura, fornecera a primeira parcela de sua colaboração, (doação) no montante de duzentos e setenta e cinco milhões de cruzeiros.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **sexta-feira, 27 de maio de 1966**

Seção do jornal: Página:

Tema:

Título da reportagem: **CEHAP reuniu industriais**

Informações complementares**:**

Descrição:

O advogado O.S.L., presidente da comissão Estadual de Habitação Popular, esteve reunido ontem a noite, com vários industriais de Bayeux, tratando de assuntos relacionados com a participação daqueles homens de empresa no plano habitacional da CEHAP.

Na oportunidade, foi discutida a definitiva cessão de terrenos daquelas companhias para que a CEHAP inicie imediatamente o seu programa de construção de casas populares, em sua primeira etapa.

Em palestra com a reportagem, disse o bacharel O.S.L. que a reunião com os empresários de Bayeux foi bastante proveitosa para os objetivos do organismo que dirige em nosso Estado.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **51**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira,30 de novembro de 1967**

Seção do jornal: Página: **03**

Tema:

Título da reportagem: **CEHAP construirá 400 casas em Bayeux.**

Informações complementares**:**

Descrição:

A companhia Estadual de Habitação Popular dará início, dentro de mais alguns dias a construção de um novo conjunto residencial na cidade de Bayeux, onde serão edificadas 400 residências, com financiamento do Banco Nacional de Habitação.

O convênio com o BNH foi assinado ontem, na sede da CEHAP pelo presidente e pelo diretor-financeiro da Companhia, respectivamente Srs. O.S.L e L.P., devendo a concorrência administrativa ser realizada dentro de poucos dias.Com esse financiamento, o número de casas em construção pela CEHAP, em Bayeux crescerá de 140, que já estão sendo construídas em regime de ajuda mútua para 540 , ficando o número total de casas em construção pela CEHAP, na ordem das 1900, compreendendo as cidades de João Pessoa, Bayeux e Guarabira, incluindo-se nesse total as casas do programa de substituição de mocambos. Vale salientar que o novo conjunto de Bayeux terá residências de dois, três e quatro quartos.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **52**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,07 de fevereiro de 1968**

Seção do jornal: Página:

Tema:

Título da reportagem: **CEHAP andamento do programa**

Informações complementares**:**

Descrição:

Localidade	Casas Construídas	Em Obras	Contratadas	Em Projeto	Total
J.Pessoa	918	90	620	__	1628
Bayeux	__	140	400	__	540
Santa Rita	__	__	400	__	400
Guarabira	__	300	__	__	R300
Patos	__	__	__	300	300
Cajazeiras	__	__	300	__	300
Souza	__	__	__	300	300
TOTAL	918	530	1720	600	3831

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira,15 de Janeiro de 1970**

Seção do jornal: Página:**03**

Tema:

Título da reportagem: **CEHAP entregou 66 casas do conjunto Tambaí em Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:

Em solenidade simples a CEHAP entregou mediante sorteio, 66 casas do conjunto residencial Tambaí I, construído pelo sistema inédito de construção, no qual os interessados constroem suas próprias casas nos horários de folgas, domingos e feriados, foi lançado pela CEHAP em Bayeux, utilizando recursos da Sudene e da Usaid, num conjunto de 122 casas, das quais 68 já foram concluídas e entregues, devendo as restantes serem entregues dentro de poucos meses, logo que terminem as obras da construção.

Já o conjunto residencial Tambaí II, também de Bayeux terá funcionamento, dentro de poucos meses, o seu sistema de abastecimento d'água. Para isso a Cehap está elaborando convênio com a Cagepa para exploração do serviço, cuja as obras já se encontram em fase de conclusão. A água a ser utilizada para consumo público é de boa qualidade, conforme análise feita por órgão competente, e é proveniente de poço tubular profundo.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 26 de Dezembro de 1961**

Seção do jornal: Página:

Tema:

Título da reportagem: **Casas para Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:

O projeto de construção de casas populares elaboradas pelo Conselho Estadual do Desenvolvimento Econômico, a título experimental de uma grande campanha inspirada pelo economista R.Q. vale como atestado de uma política nova e produtiva em favor das classes menos desabonadas pela fortuna.

Deseja o ilustre técnico dar ao empreendimento não mais o sentido filantrópico que os estadistas da burguesia consagrou com tanto entusiasmo até nesses dias. O que agora se vai fazer é uma experiência nova, onde o problema de habitação aparece focalizado pelas lentes da técnica e da razão, sob critério rigoroso de moralidade, como efetivamente deve prevalecer nas iniciativas organizadas em favor do interesse público.

Deve-se ver nas 300 casas populares a serem construídas em Bayeux não a solução definitiva de um problema, senão, como acima já foi dito uma experiência pioneira para a colheita de novos esclarecimentos sobre a questão importante e oportuna da habitação social. O projeto já homologado pela Sudene e encaminhado através daquele órgão ao Banco Inter-Americano, assinala uma tomada positiva de posição face ao angustiante problema que só agora passou a figurar objetivamente no âmbito das cogitações administrativas racionais.

Torna-se necessário andar num rumo novo, pois o que é flagrante é o fracasso total da antiga política de melhoramento da habitação popular, difundida nos quatro cantos da política sob o rótulo pomposo de "Fundador Contra o Mocambo" que praticamente ate hoje não fez nada. É bem possível que, aqui mesmo em João Pessoa onde uma instituição desse tipo existe há mais de 20 anos, com programas definidos de ação, não tinha produzido nem ao menos três centenas de casas que agora o Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico, articulado com Comissão Executiva da Habitação Popular e com Sudene vai construir em caráter ainda experimental.

Nestes 20 anos de Combate ao Mocambo, as providências admitidas tem se desenvolvido dentro de extremos chocantemente contraditórios. De um lado a solução de Carolice, da casa como esmola descobrindo para o problema apenas o esquema da caridade. Do outro a fórmula "policial" experimentada entusiasticamente por alguns governos, como se dá em Pernambuco, onde os episódios dramáticos de Brasília Teimosa, a cidade de lama e palha derrubada pelos tratores do poder público sob o aparato dos pelotões munidos de fuzis e metralhadoras ainda ecoam como rigoroso grito de revolta na sensibilidade e na consciência do povo.

A habitação é o primeiro patrimônio material da 'familia', e deve ser vista como o direito social mais elementar dos homens. É sob este espírito que se inaugura a campanha de habitação popular idealizada pelo economista R.Q. Para que o problema seja encarado em sua exata conceituação o plano leva em conta todos os valores e exigências que se deve reivindicar para uma comunidade urbana, ainda que pobre, como acontece aos industriários de Bayeux. Não será dádiva, mas conquista. Nem tão pouco esmolas, mas direito que o povo trabalhador e progressivo, como é o caso da população operária daquela cidade, bem faz por merecer. Como reivindicação justíssima dos que produzindo riquezas pelas suas poderosas, não podem permanecer miseravelmente sob o abrigo ou o desabrigo de choupanas insalubres, simples, onde o desconforto marca com a impressão da angústia coletiva, uma comunidade inteira.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 25 de fevereiro de 1984**

Seção do jornal: Página:

Tema:

Título da reportagem: **Alto da Boa Vista será urbanizado**

Informações complementares**:**

Descrição:

O prefeito P.J. informou que já deu inicio ao programa de urbanização do bairro Alto da Boa Vista nas proximidades do 16 RCMec, atendendo vários apelos da comunidade e dos vereadores.

Disso o edil que inicialmente serão executadas obras, já iniciadas, de calçamento as ruas Valdeci Torres e Marechal Rondon e a construção de uma moderna praça pública com iluminação a vapor de mercúrio.

O vereador G.A., líder do PMDB na câmara, apresentou requerimento solicitando ao prefeito P.J. a desapropriação da área onde so localiza o prédio da antiga prefeitura, construindo no mesmo local um ginásio industrial para o ensino profissionalizante.

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quinta-feira, 10 de agosto de 1967**

Seção do jornal: Página: **s/n**

Tema:

Título da reportagem**: Presidente Costa e Silva e Governador João Agripino inauguram a nova estação de passageiros do Aeroporto Castro Pinto**

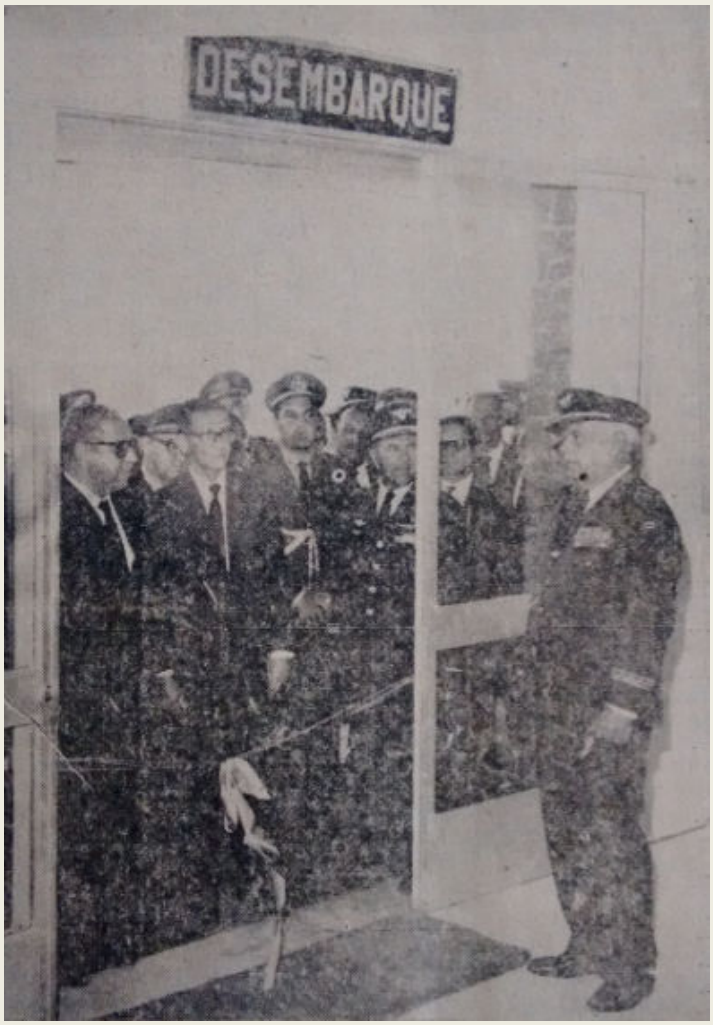
Informações complementares**:**

Palavras-Chave:

Descrição:

O presidente C. e S. e governador J. A. preparam-se para cortar a fita simbólica da nova estação de passageiro do Aeroporto " Castro Pinto".

Imagem:



Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 11 de Setembro de 1976.**

Seção do jornal: Página: **s/n**

Tema: **Infraestrutura**

Título da reportagem: - **Aeroporto poderá ter pista maior**

Informações complementares**:**

Descrição:

O prolongamento da pista e o reforço da área de pouso do aeroporto Castro Pinto figuram como principais objetivos do governador I.B.S na sua viajem ao Rio de Janeiro, onde foi participar do painel sobre o desenvolvimento nacional, encontro que contou com a presença de vários governadores nordestinos para a discussão de diversos problemas da região.

Ao desembarcar, anteontem no aeroporto de Guararapes, em Recife, acompanhado da primeira dama do Estado, M.A.S., o governador I.B.S. anunciou que a viajem foi bastante proveitosa, pois encaminhou assuntos de sua administração e manteve contatos com as autoridades aeronáuticas visando a possibilidade do prolongamento da pista do aeroporto Castro Pinto, de Santa Rita, para possibilitar a criação de uma linha regular de aviões ligando o nosso Estado aos principais centros do país.

A assessoria técnica do governo vai elaborar o projeto do prolongamento e do reforço de atual pista, para que o pleito seja encaminhado já em fase de estudos para a realização da obra-disse o governador I.B.S. que pernoitou em Recife para presenciar no dia seguinte a posse do general A.L. no comando do IV Exército.

Na próxima segunda-feira o governador do Estado retornará suas atividades normais à frente da chefia do Executivo.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **58**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 01 de Janeiro de 1977.**

Seção do jornal: Página: **05**

Tema: **Infraestrutura**

Título da reportagem: **Aeroporto Registra mais desembarques**

Informações complementares**:**

Descrição:

O número de passageiros que desembarcam no Castro Pinto é superior ao desembarque. A conclusão foi do diretor do Detelpa, órgão encarregado pela administração do aeroporto, ao receber os dados referentes ao movimento de embarques desde a inauguração da linha que a Vasp instalou.

Confirmou o sr. B.B. que a Varig iniciou contatos para instalar voos diretos para o Rio de Janeiro e São Paulo, mas a secretaria dos transportes ainda não manifestou interesse, uma vez que a companhia também tem planos para instalar linhas para as cidades que a Vasp já serve.

A concorrência de mais uma companhia poderá refletir negativamente para a empresa paulista, que tem prioridade junto a secretaria dos transportes por ter sido a primeira, atendendo o apelo feito para criar essa linha.

Desde ontem que Dops designou três moças para integrar o sistema de segurança do aeroporto, fazendo a vistoria nas mulheres que embarcam diariamente no Castro Pinto.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira, 09 de Fevereiro de 1977.**

Seção do jornal: Página: **07**

Tema: **Infraestrutura**

Título da reportagem: **Movimento no Aeroporto Castro pinto agrada a VASP**

Informações complementares**:**

Descrição:

Depois de um mês de atividade, a linha aérea João Pessoa-Brasília atestou um número bastante significativo de movimento de passageiros que transitaram pelo aeroporto Castro Pinto.

Segundo dados fornecidos pela Vasp, no período de sete de janeiro a sete de fevereiro, 765 pessoas embarcaram, e 694 desembarcaram no Boeing daquela empresa aérea, perfazendo um total de 49 passageiros diários (26 embarcados e 23 desembarcados) número que excede à expectativa da própria empresa.

Os dados comprovam com êxito da linha implantada pela Vasp, empenhada em dotar João Pessoa de bons serviços turísticos. Por sua vez, o box da Pb-Tur localizado no aeroporto com decoração típica e contando com um material informativo e recepcionistas tem apresentado excelente afluxo de turistas que chegam à capital paraibana.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **terça-feira, 10 de Julho de 1979.**

Seção do jornal: Página: **s/n**

Tema: **Infraestrutura**

Título da reportagem: **Pista do Aeroporto terá sua ampliação**

Informações complementares**:**

Descrição:

Depois do Porto de Cabedelo, que terá a situação normalizada, o governador T.B. conseguiu, em Brasília, mais uma vitória no setor de transportes: o ministro D.J.M., da aeronáutica, assegurou-lhe que a extensão da pista do aeroporto Castro Pinto será duplicada, passando 2.700 metros e permitindo pouso e decolagem de aeronaves de maior envergadura.

Ontem o governador paraibano teve um dia cheio em Brasília. Além da audiência com o ministro da Aeronáutica, discutiu com o ministro das minas de energia, C.C., extensa pauta de assuntos energéticos.

Em seu gabinete instalado na agência local do banco do Estado, o sr. T.B., ainda ontem, reuniu-se com seus secretários J.S. do planejamento, C.R. da comunicação social, e com M.L. definindo o restante do roteiro a ser cumprido em Brasília, última parte de sua viajem. Ao meio dia, na rádio planalto, o governador participou de uma mesa redonda, a convite de seu diretor, M.F., oportunidade em que discutiu temas como a reformulação partidária, anistia e a atual conjuntura econômica brasileira.

O ministro D.J.M. ouviu atentamente a exposição do governador sobre a necessidade de ampliação da pista do aeroporto Castro Pinto, atualmente sem muita condição operacional para aviões de carreira. O sr. T.B. explicou ao ministro que, durante o ano passado, o aeroporto teve um movimento de 19 mil passageiros, enquanto em Natal, no mesmo período, a movimentação alcançava o índice de quase 100 mil. A diferença era então explicada pelo governador como decorrente da atual condição do Castro Pinto.

Sensível ao pleito paraibano, o ministro D.J. anunciou que, já na próxima semana, um enviado do Ministério da Aeronáutica procederá a levantamentos técnicos e estabelecerá o orçamento para a execução das obras de ampliação, das quais o próprio Estado, por iniciativa do governador irá participar (...)

Durante ainda o encontro com o ministro C.C., o governador solicitou recursos para a montagem de uma infraestrutura energética do Estado com pontos importantes em duas empresas (uma de extração de minério e outra de destilação de álcool) no município de Mataraca. Foram então pleiteados recursos da ordem de Cr$155,4 milhões. Argumentou o governador paraibano que pesquisas mineralógicas já comprovam a existência de reservas de ilmenita e zirconi de 4,24 e 0,81 milhões de toneladas respectivamente.

Com a extração desses minerais, através da implantação da Rutilo Ilmenita do Brasil S/A há a previsão de uma produção anual de zircotina. Os investimentos da RIB serão em torno dos Cr$ 420,00 milhões, possibilitando o atendimento da demanda da fábrica do dióxido de titânio- a Titânio do Brasil.

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,12 de abril de 1981**

Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Ampliação do aeroporto está bastante adiantada**

Informações complementares**:**

Descrição:

[...] AMPLIAÇÃO - A pista de pouso e decolagem do Aeroporto Castro Pinto, que atualmente mede 1.495 metros de comprimento, está sendo ampliada para 2.320 metros. A facilidade de pouso e decolagem de grandes aviões, terá importância no setor econômico do Estado da Paraíba.



Prosseguem em ritmo acelerado as obras de ampliação da pista do Castro Pinto

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **62**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **Domingo, 24 de abril de 1983.**

Título: **Projeto Mutirão tem definido o local para construção de casas**

Informações complementares**:**

Descrição:

A presidente da Fundação Social do Trabalho, Dona Lúcia Braga visitou ontem em companhia do governador Wilson Braga o terreno em Bayeux que servirá de local para implementação do Projeto Mutirão. Dona Lúcia informou que neste local serão construídas quatro mil unidades habitacionais para pessoas pobres,sendo 800 casas na primeira fase do projeto.O governador Wilson Braga e dona Lúcia percorreram toda a área onde serão construídas as milhares de casas.Várias lavanderias se encontravam próximas ao local e receberam atenção especial do governador e de dona Lúcia,que breve será construída uma lavanderia para beneficiar os moradores do futuro conjunto habitacional e dos que moram nas redondezas .Dona Lúcia informou ainda que o primeiro loteamento onde se desenvolverão as primeiras atividades do projeto Mutirão,com a construção das 800 casas,tem aproximadamente 82 hectares.

Imagem:



Braga e d. Lúcia visitaram o terreno

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **63**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **Domingo; 25 de abril de 1983.**

Título: **Projeto Mutirão já projeto definido para 800 casas.**

Informações complementares**:**

Descrição:

Ao visitar, ontem pela manhã, em companhia do Governador Wilson Braga e vários auxiliares, o terreno em Bayeux que servirá para a implantação do Mutirão, a primeira dama do Estado Dona Lúcia Braga, informou que serão construídas nessa área, quatro mil unidades residenciais para pessoas pobres, sendo, 800 unidades nesta primeira fase, através da Fundação Social do Trabalho.

O governador Wilson Braga chegou ao local, com primeira dama D. Lúcia Braga, em seu carro particular, por volta das 10 horas e percorreu toda à área onde serão construídas as milhares de casas. As dezenas de lavadeiras que se encontravam próximas do local onde serão construídas as casas receberam uma atenção toda especial do Governador e da Primeira Dama que procuraram saber das condições de várias delas, ao mesmo tempo em que informavam para breve a construção de uma lavanderia para beneficiar os moradores do futuro conjunto habitacional e dos que moram nas redondezas.

O Local - Dona Lúcia Braga, presidente da Fundação Social do Trabalho (FUNSAT) e também presidente do PRONAV-LBA, informou que o primeiro loteamento onde se desenvolverão as primeiras atividades do Projeto Mutirão, com a construção de 800 casas, tem aproximadamente 82 hac. e está localizado, próximo ao Hospital Getúlio Vargas.

Nesse local, além das casas, serão construídos equipamentos comunitários como: unidades escolares, hortas comunitárias, lavanderias, centros sociais, etc. Além disto, o conjunto será dotado de toda infraestrutura necessária ao seu bom funcionamento como: água encanada, luz elétrica, ruas pavimentadas, etc, foram iniciados os trabalhos de abertura de ruas e de poços artesianos e, nos próximos dias, serão iniciadas as construções de chafarizes (...).

Imagem:



Wilson Braga e dona Lúcia conversaram com lavadeiras em Bayeux

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,12 de abril de 1981**

Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Iniciado alistamento para o Projeto Mutirão**

Informações complementares**:**

Descrição:

O alistamento das pessoas para o Projeto Multirão, iniciativa pioneira do Governo do Estado, através da Fundação de Social do Trabalho, foi iniciado domingo, na presença do governador W.B. e da presidente da Funsat L.B. Os trabalhos começaram as 80:00, no próprio terreno em que serão erguidas as unidades habitacionais do Projeto denominado Conjunto Mário Andreazza.

A construção do conjunto está definitivamente acertada para o dia 04 de junho, iniciando com 50 unidades, na quadra 145, seguindo-se logo depois a edificação das demais residências até completar o número de 765, das 4.461 casas que a Fundação Social do Trabalho planejou para a gestão do governador W.B.

Com os terrenos demarcados, o alistamento está sendo procedido pela Funsat através de suas equipes de Engenharia e Trabalho Social [...] O alistamento contou com a identificação do chefe da família com toda a sua força de trabalho. Seguiu-se, depois, de fotografias dos membros da família com vista a liberação do crachá de identificação. Essa providencia é que irá garantir o acesso do alistado a área de construção das casas, evitando-se que pessoas que não participam do projeto penetrem no terreno. Na primeira etapa serão ocupadas 19 quadras, seguindo-se depois a construção em outras, de maneira gradativa, até que seja ocupado todo o terreno [...] Cada família contribuirá com um trabalho de 780 horas, findas as quais, receberá sua casa, independente do encerramento do Projeto Mutirão.



Dona Lúcia Braga esteve no local onde serão construídas as casas. E conversou com os inscritos

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira,12 de abril de 1981**

Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **s/n**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **No Mutirão, cada família constrói seu próprio teto**

Informações complementares**:**

Descrição:

O Projeto Mutirão, coordenado pela Fundação Social do Trabalho da Paraíba - Funsat, é uma iniciativa pioneira, no Brasil, no campo social. Visa não apenas dar moradia ao homem desempregado ou subempregado, mas, ao mesmo tempo em que lhe proporciona essa conquista básica, o projeto Mutirão tenta mudar uma mentalidade, incutindo nas crianças, mulheres e operários benefícios de uma consciência de utilidade social e de dignidade humana. Através do Projeto Mutirão, as populações tomam consciência de suas necessidades e, construindo suas próprias casas, iniciadas há cerca de quarenta e oito horas apenas, já se pode observar um novo quadro, nas áreas beneficiadas com a participação efetiva de todo o conglomerado humano totalmente mobilizado, e estimulado ao trabalho da construção.

O projeto prevê a construção, através desse modelo participativo da comunidade, de 4.6060 casas que formarão o Conjunto "Mário Andreazza".Para ajudar o grande mutirão da solidariedade , o Estado doou o terreno, a Funsat coordena e oferece todo o apoio técnico e social, o BNH financia o material de construção e a infraestrutura, água, luz, e equipamentos sociais e o beneficiários entra apenas com a força do seu trabalho e de sua família. [...]

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Quarta-feira, 06 de novembro de 1983**

Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **05**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Wilson inspeciona obras do Mutirão**

Informações complementares**:**

Descrição:

Mais de setenta famílias beneficiadas receberam ontem a visita do governador W.B. que dedicou todo o seu sábado para inspecionar as obras do seu governo que estão direcionadas para a população mais carente. [...]

O governador juntamente com a primeira dama do Estado ficaram satisfeito com o andamento das obras e de saber que muitas famílias já passaram as festividades de final de ano nas suas próprias casas. L.B. esclareceu que um dos principais motivos para o sistema de trabalho adotado, era pra que a população não ficasse ociosa, e salientou que tanto o governo do Estado, como a Funsat dá apoio as "indústrias de quintal", e que muitos trabalharão ali mesmo, e também participaram de muitos cursos, como pedreiro, corte e costura e culinária.

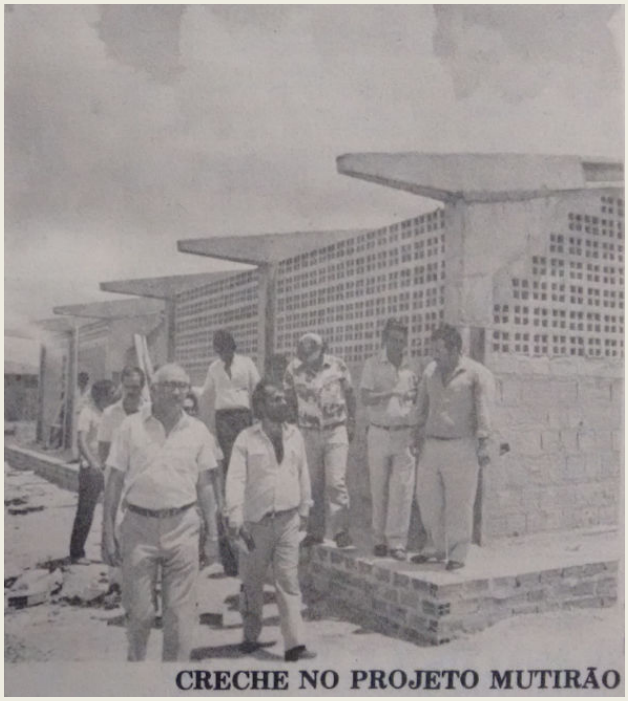
Durante a visita o governador perguntou se as pessoas estavam satisfeitas em construírem suas próprias casas. Todos se mostram satisfeitos em ter direito a adquirirem uma casa após 780 horas trabalhadas.

Nas obras do Projeto Mutirão trabalham homens, mulheres e crianças com mais de 10 anos. Os menores ficam em uma creche improvisada, sob os cuidados de mulheres que não podem trabalhar no pesado. Também ali, no canteiro de obras, é feito o almoço para os que trabalham e para os seus dependentes. São "quatro cozinhas", possibilitando desta forma uma melhor distribuição da alimentação, para não retardar o reinicio dos trabalhos.

A mão de obra empregada é do próprio beneficiário, mas o material de construção é dado pelo Governo do estado, em convênio com o Banco Nacional de Habitação, que vem empregando recursos a fundo perdido. Depois de concluídas, as casas desse projeto nada custarão ao seus beneficiários, que nada ficará pagando por elas. [...]



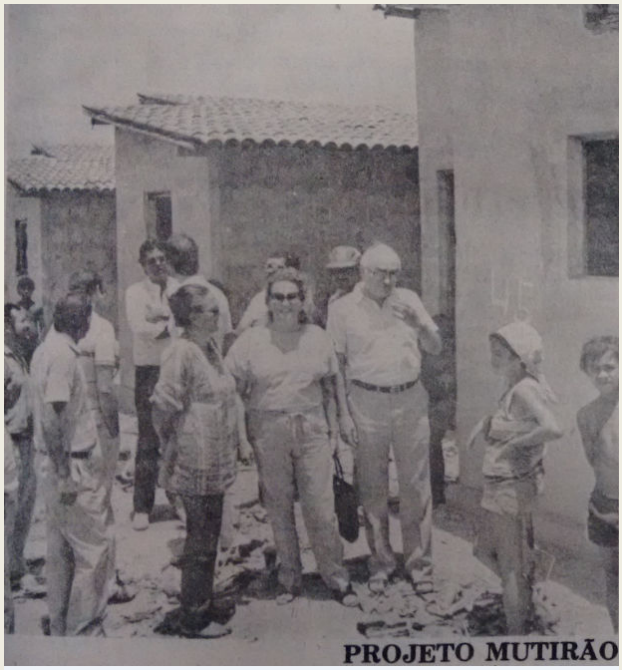
Governador, acompanhado de assessores, conversa com os mutuários beneficiados pelo "Projeto Mutirão". Wilson inspecionou ontem todas as obras



CRECHE NO PROJETO MUTIRÃO



PROJETO MUTIRÃO



PROJETO MUTIRÃO

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **67**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Sábado, 18 de fevereiro de 1984**

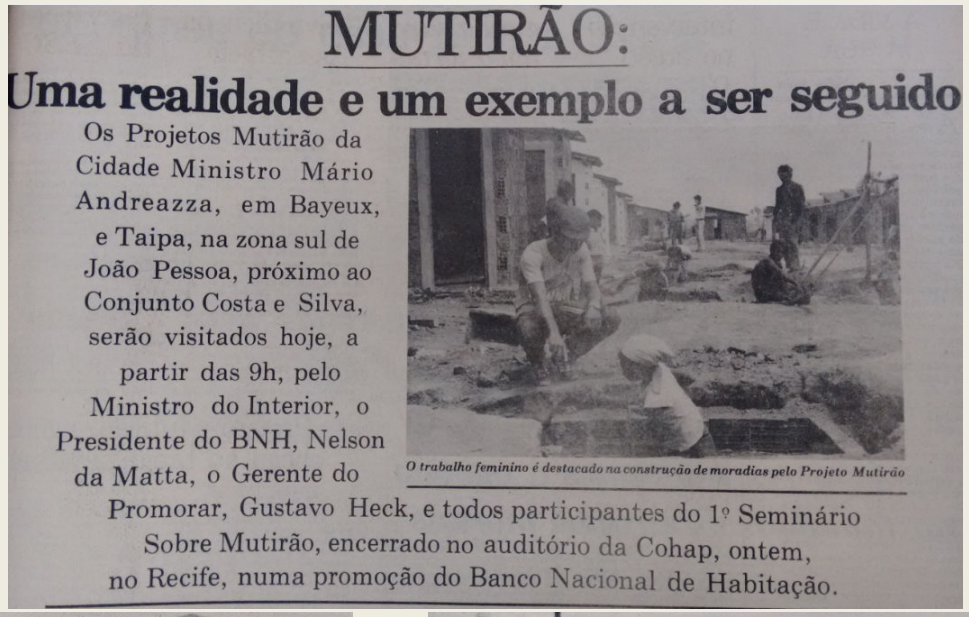
Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **05**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **Mutirão: Uma realidade e um exemplo a ser seguido - Projeto Mutirão da Cidade Ministro Mário Andreazza, em Bayeux**

Informações complementares**:**

Descrição:



MUTIRÃO:

Uma realidade e um exemplo a ser seguido

Os Projetos Mutirão da Cidade Ministro Mário Andreazza, em Bayeux, e Taipa, na zona sul de João Pessoa, próximo ao Conjunto Costa e Silva, serão visitados hoje, a partir das 9h, pelo Ministro do Interior, o Presidente do BNH, Nelson da Matta, o Gerente do Promorar, Gustavo Heck, e todos participantes do 1º Seminário Sobre Mutirão, encerrado no auditório da Cohap, ontem, no Recife, numa promoção do Banco Nacional de Habitação.

O trabalho feminino é destacado na construção de moradias pelo Projeto Mutirão







MUTIRÃO – UM PROJETO DA PARAÍBA PROJETADO PARA TODO O PAÍS

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015 (Ficha 66)**

Ficha catalográfica da pesquisa de jornal para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Jornal: **A União** Data do jornal: **Terça-feira, 11 de setembro de 1984**

Seção do jornal: **Infraestrutura** Página: **05**

Tema: **Indústrias**

Título da reportagem: **200 casas do Mutirão serão entregues hoje**

Informações complementares**:**

Descrição:

Duzentas unidades habitacionais do Projeto Mutirão, em Bayeux, serão entregues hoje, às dez horas, pela Fundação Social do Trabalho, em solenidade que constará com a presença do governador W.B., da presidente da Funsat, L.B., e sua equipe técnica, e de secretários, entre outras autoridades.

A inauguração ocorrerá com os moradores já residindo nas casas, uma vez que, diante di quadro de urgência instalado com as últimas chuvas caídas, muitos comunitários ficaram desabrigados e a solução foi entregar as casas antes de sua conclusão.

Na ocasião, será inaugurada a fábrica de doces, que a Funsat construiu para atender às necessidades de melhoria de ocupação e de renda dos moradores do Mutirão, proporcionando a criação de empregos informais para o grande número de mulheres da própria comunidade.

A ampliação das instalações da creche comunitária, que há muitos meses funciona na localidade, beneficiando mais de cem crianças, também integra a pauta das inaugurações.

AVENIDA LIBERDADE: MORFOLOGIA E ESTRUTURA URBANA EM BAYEUX (1960 A 1989). Ficha: **69**

Ficha catalográfica da pesquisa de arquivo para a dissertação *"Avenida Liberdade: Morfologia e estrutura urbana em Bayeux (1960 a 1989)"* da aluna Maiara Ateciene dos Santos Belo, orientada pela Professora Dra. Doralice Sátyro Maia, realizada pela Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

João Pessoa/PB – 2015

Arquivo público: **Fundação Casa de José Américo**

Local: **Arquivo / Hemeroteca** Data: **20 de Junho de 1944**

Título: **CORREDOR DA MORTE**

Informações complementares**: Notícias sobre acidentes de trânsito, ocorridos na Avenida Liberdade.**

Descrição:

Kombi virou em Bayeux deixando quatro feridos. "Trágico acidente ocorreu na Avenida Liberdade [...] deixando um saldo de quatro feridos. Dois se encontram em estado grave" (Fonte: Jornal A União, Sábado, 07/11/1970, pág. s/n).

Choque de veículos em Bayeux. "Dois veículos chocaram-se violentamente na estrada que liga Bayeux a Santa Rita, deixando um saldo de cinco pessoas feridas" (Fonte: Jornal A União, Quarta-feira, 14/06/1972, pág. 07).

Bayeux: carro "pega" popular. "Novamente, a Avenida Liberdade, o famoso 'Corredor da Morte'. Outro atropelamento, desta feitas a vítima E.G. foi atropelado por uma caminhoneta pertencente ao DER. O motorista deixou de socorrer a vítima. [...] A vítima foi levada ao hospital e o seu estado de saúde não é satisfatório" (Fonte: Jornal A União, Sábado 22/07/1972, pág. 05).

Bayeux: veículo atropela ancião. "Mais uma vítima de atropelamento no famoso 'Corredor da Morte' ou Avenida Liberdade, em Bayeux. Desta feita, o carro desenvolvendo alta velocidade, colheu M.V.C., jogando-o à distância. Dando provas de sua culpabilidade e irresponsabilidade, o motorista atropelador aumentou a velocidade do veículo, deixando de socorrer a vítima" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 29/08/1972, pág. 05).

Bayeux: carro faz nova vítima. "Na Avenida Liberdade, mais conhecida por 'Corredor da Morte', um coletivo que faz a linha de Santa Rita, desenvolvendo alta velocidade atropelou J.G.O, jogando-o à distância. O motorista do veículo atropelador socorreu a vítima, transportando-o pra o Hospital do Pronto Socorro. O estado de saúde do paciente é grave, inspirando sérios cuidados" (Fonte: Jornal A União, Domingo, 03/09/1972, pág. 05).

Acidente mata criança em Bayeux. "Dois veículos colidiram na estrada Bayeux/João Pessoa, provocando a morte de uma criança" (Fonte: Jornal A União, Terça-feira, 23/12/1975, pág. s/n)

Popular é atropelado e motorista não socorre. "Vítima de atropelamento na Avenida Liberdade, em Bayeux, deu entrada no Hospital do Pronto Socorro. O veículo atropelador era dirigido por motorista desconhecido, vez que não socorreu a vítima" (Fonte: Jornal A União, Sexta-feira, 03/01/1975, pág. 06).

Catalogador: **Maiara Ateciene dos Santos Belo** Data da pesquisa: **Julho de 2015**