

# FORMA URBANA E COTIDIANO NA EVOLUÇÃO DE JOÃO PESSOA

*Lígia Maria Tavares da Silva\**

O processo de expansão urbana da cidade de João Pessoa será aqui analisado a partir do enfoque da relação entre forma espacial e cotidiano, já que as formas geográficas, ao se imporem na paisagem urbana, representam momentos de mudança tanto na ordem social como no cotidiano dos cidadãos. A partir das chamadas intervenções urbanísticas, novas práticas cotidianas são criadas, sendo o estudo da relação entre intervenções urbanas e práticas cotidianas, de fundamental importância para o estudo da memória urbana (Tavares da Silva, 1995). As transformações e imposições urbanísticas refletem modos de vida e costumes alheios, que em geral determinam aspectos da vida de uma sociedade, sobretudo através dos meios de comunicação e das formas existentes na paisagem.

Nesse sentido, as intervenções urbanísticas servem para fazer uma ligação forçosa entre a sociedade, na sua realidade cotidiana, e a superestrutura do sistema dominante.

A análise da expansão urbana da cidade de João Pessoa, objetivo deste estudo, obedecerá uma ordem evolutiva cronológica, de acordo com os principais períodos intervencionistas, entendendo que estes foram períodos relevantes e de mudanças no imaginário social, e, portanto, no cotidiano dos cidadãos.

Isto posto, a primeira parte do estudo constará do período que compreende desde a ocupação do território paraibano pelos portugueses até o início do século XX. A segunda parte, do período que compreende o início do século XX à década de setenta, e a terceira parte, as décadas de setenta, oitenta e noventa.

---

\* Professora Assistente do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba

Esta periodização se justifica pelo fato de a cidade, até o final do século XIX, apresentar características mais rurais que urbanas, tomar impulso urbanístico de caráter intervencionista a partir do começo do século XX, e redefinir o seu espaço urbano, aumentando consideravelmente a área urbana a partir da década de setenta.

### **A Cidade Rural: três séculos de lento crescimento**

João Pessoa já nasceu cidade, portanto planejada de acordo com a orientação típica da colonização portuguesa, ou seja, com direito à câmara, cadeia e pelourinho, além da instalação de quatro ordens religiosas, responsáveis pela organização espacial e social da cidade.

A demora da ocupação, que se deu em 1585, deveu-se em grande parte à resistência indígena, que conseguiu deter quatro expedições dos portugueses. A quinta expedição só obteve sucesso em função da briga entre as tribos Tabajara e Potiguara. Aproveitando-se da situação, João Tavares conseguiu negociar com os índios Tabajara, cujo cacique era o índio Piragibe, a aliança contra os Potiguaras e sobretudo contra os franceses, que extraíam o pau-brasil da costa. A aliança possibilitou, então, a consolidação do processo de ocupação do sítio, pelos portugueses.

Pela necessidade de controle e defesa da região, os colonizadores escolheram um sítio colinoso acima do rio Sanhauá. Tal atitude era comum no Brasil do século XVI, tendo ocorrido o mesmo em Olinda, Salvador e Rio de Janeiro. Essas colinas (o tabuleiro) possuíam também água doce e pedra calcárea para construção. Uma parte dos índios tabajara, ficou aldeada do outro lado do rio, no local atualmente conhecido por Ilha do Bispo. Na parte baixa da cidade ficava o antigo Porto do Capim. As atividades comerciais ficavam na "Rua do Passo", nome comum à época dado para os lugares que possuíam armazéns de pau-brasil e de açúcar. Um engenho logo foi criado para a Fazenda Real no mesmo ano da fundação (Engenho

Tibiry), e rapidamente multiplicaram-se os engenhos e sítios. A primeira doação de sesmarias deu-se em 1586, para o cultivo da cana-de-açúcar.

O Porto do Capim não possuía condições ideais para o ancoradouro. Os terraços fluviais acumulavam bancos de areia e fazia-se necessário navegar dezoito quilômetros até alcançar o mar (Cabedelo), onde eventualmente ficavam os navios de madeira e vela esperando o carregamento. Apesar disso, a capitania produzia bem aquilo a que se destinava e obteve razoável desenvolvimento até o período da ocupação holandesa (1634-1654). Do Porto do Capim ao sítio principal, fazia-se necessário subir íngreme encosta em meio à densa floresta tropical. Existiam três trilhas em direção à cidade alta, sendo uma delas a atual Ladeira de São Francisco.

O período compreendido entre 1585 e 1587 foi a época das lutas contra os potiguaras, da construção do forte e da organização da vida social da cidade:

*"Os trabalhadores da construção e os soldados da conquista passaram a solicitar terras na cidade e nos arredores e em 1588 a povoação já possuía outra rua: a rua Nova, que começava na chã (tabuleiro) onde estava situada a capela de Nossa Senhora das Neves. Também os frades de São Bento requereram um terreno que ia do início da rua Nova até encontrar o rio, e aí instalaram um pequeno mosteiro em 1599. Os franciscanos também construíram um pequeno convento no terreno que lhes foi doado na parte alta da cidade de onde teve início a terceira rua, a rua Direita, isto em 1589" (Aquino, 1988: 41).*

Sobre este nome (Direita), Leal (1989) adverte que era um nome muito comum nas cidades da época e que referia-se à Estrada de Damasco, onde Paulo converteu-se (a rua à direita do Templo).

Inicialmente, a cadeia, a câmara o açougue e o pelourinho ficavam na Rua Nova, na área do Mosteiro Beneditino. Quando da construção deste, eles foram transferidos para as imediações da Rua Direita, um pouco mais ao sul onde hoje fica a praça Rio Branco e o Cinema Municipal.

Menezes (1985:3) chama a atenção para o fato de que a cidade possuía originalmente uma trama ortogonal "com feição gráfica ingênua e comum a tantas outras do mesmo gênero de igual período". Argumenta, também, contrariamente aos historiadores paraibanos, que a primeira rua da cidade teria sido a rua Direita, pelo fato de esta se localizar na parte plana do tabuleiro possuindo uma direção axial, que posteriormente daria a continuidade ao caminho para Recife. Ao contrário da Rua Nova que, pela topografia acidentada, teria sua expansão limitada. O autor citado esclarece ainda que a Rua Nova seria inicialmente um "largo" com a catedral, a cadeia, o açougue e a câmara, sendo estes três últimos transferidos para a rua Direita em 1610, quando da aquisição do terreno pelos Beneditinos. Quanto à Ladeira de São Francisco conhecida por ser a primeira rua da cidade, esta não possuía características de rua, mas de trilha em meio à floresta tropical.

De 1600 a 1630, a cidade descansou de tantas guerras e ocupava o terceiro lugar em produção e comercialização do açúcar no Brasil. Muitos senhores de engenho e comerciantes enriqueceram. As edificações aumentaram em número e melhoraram de qualidade as construções em pedra e cal. Um detalhe interessante refere-se ao fato de não haver, em nenhum dos mapas oficiais holandeses da cidade do século dezessete, o aldeamento indígena cuja dimensão era bastante significativa.

A expansão urbana do século dezessete deu-se a partir da construção da Igreja da Misericórdia, na rua Direita (ao sul) e do Mosteiro Carmelita (a leste), responsável pela expansão e consolidação do Bairro de Tambiá, um dos mais antigos da cidade.

A expansão nos sentidos norte e oeste não era possível já que o rio Sanhauá e seus manguezais tornavam-se fatores naturais limitadores. Isso determinava que toda a expansão futura da cidade só poderia, de fato, dar-se nas direções leste e sul.

Quanto à população da Capitania e da cidade, Almeida esclarece sobre a situação no início do século XVII:

"Vinte e cinco anos depois de fundada a Paraíba, havia em seu território 12 engenhos correntes e moentes, fora os que estavam em montagem. A produção do açúcar dava para carregar 22 navios. O número de moradores brancos, em toda a capitania, já se eleva a 700, havendo 80 vizinhos brancos da cidade. O mosteiro dos capuchos prometia ser suntuoso, vindo a seguir o dos beneditinos, o dos carmelitas e a igreja da Misericórdia. Havia além disso alguns edifícios nobres que iam em aumento. ... Tinha oito aldeias de índios nessa época nas quais doutrinavam os religiosos regulares. Calculava-se em 14.000 os índios aldeados"(Almeida, 1980:163).

Em Descrição Geral da Capitania da Paraíba, Elias Herckmans (terceiro governador holandês na Paraíba), ao escrever minuciosamente sobre a forma e sobre a sociedade da Parahyba no século XVII, refere-se à questão do ordenamento urbano:

*Havia também um ouvidor para o qual se apelava as sentenças...dois juizes de órfãos..., e finalmente certos juizes inferiores denominados almoçatéis, incumbidos de tomar conhecimento de negócios miúdos...desempenhavam também o cargo de intendente ou fiscal dos edificios, vigiando que as ruas e estradas fossem conservadas em bom estado para uso dos viajantes e tinham autoridade sobre os prédios para impedir que uma casa não chegasse muito perto da de outro..."(Herckmans, 1982. Original de 1639)*

Este regime jurídico perdurou até a ocupação dos holandeses, que a partir de então estabeleceram as regras conforme seus costumes natais.

Após a expulsão dos holandeses, que deram à cidade o nome de Frederica (26/10/1634), a mesma passou a chamar-se Parahyba (1/2/1654), recebendo, portanto, a mesma denominação que teve a Capitania, depois a Província e, por último, o Estado.

Durante a ocupação holandesa, a população não colaborava com o novo poder e por isso queimava as plantações e fazia guerrilha constantemente até o entricheiramento dos

holandeses no Convento de Santo Antônio e posterior rendição dos "invasores" (Leal, 1989). A figura de destaque da resistência lusa foi André Vidal de Negreiros, cujo busto se encontra hoje no Ponto de Cem Réis, praça que leva o seu nome.

Após o domínio holandês, a capitania não conseguia soerguer-se já que vivia sob austera vigilância da Coroa que não permitia nenhuma atividade econômica que não fosse o cultivo da cana. Além disso, as taxações evidenciavam um grau de exploração tão alto, que ao não conseguir pagar as taxas exigidas, a Parahyba foi anexada a Pernambuco em 1755 perdendo assim a sua autonomia e ficando dependente até 1799. (Almeida, vol II, 1978, p 74-83).

Não havia na Parahyba a opulência das elites do açúcar como havia por exemplo em Recife e Olinda. Em função disso, a sociedade não era tão hierarquizada do ponto de vista das classes sociais, sendo, portanto, mais homogênea quanto aos costumes e práticas cotidianas comuns à maioria da população.

Os Jesuítas iniciaram a construção de um colégio, o primeiro da cidade, em 1748, estendendo assim o limite sul da mesma. Anexa ao colégio foi construída, em 1754, a Igreja de São Gonçalo e a residência dos Padres. Os três edifícios constituíam um conjunto arquitetônico bastante grandioso, financiado através de doações. Atualmente são os prédios do Palácio da Redenção e Faculdade de Direito, reformados.

A escola dos Jesuítas foi fechada em 1759, causando desolação à população, que ficou sem escola. Somente em 1783 foi provida à cidade um professor para a cadeira de Latim, marcando oficialmente o começo do ensino na Paraíba. (Mello e Rodrigues, 1993).

Depois da construção da Igreja de São Gonçalo, foram sendo edificadas as primeiras moradias em seguimento, alinhadas até a Igreja do Rosário dos Pretos, cuja construção foi iniciada em 1728 e demolida em 1923 para a construção da Praça Vidal de Negreiros. Até este trecho, a rua era conhecida por São Gonçalo ou rua do Colégio, sendo, no entanto, uma continuação da rua Direita.

De uma maneira geral, durante todo o período colonial, a cidade permaneceu como uma pequena povoação composta de sítios, na maioria com pomares, e rodeada pela floresta tropical. No início do século XIX contava ainda com apenas 3000 habitantes.

Outra característica do século dezoito foi a criação, em 1755, da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba e a anexação do território paraibano à Capitania Pernambucana, "sem dúvida a medida mais odiosa e de mais profundas conseqüências para o futuro da região" (Leal, 1989:94). O autor refere-se à exploração a que ficou submetida a Paraíba, quanto ao escoamento da produção agrícola para a capitania e depois ao Estado vizinho bem como as transações comerciais da capital sempre submetidas aos comerciantes vizinhos.

Daí alguns autores concordarem que a Paraíba não "progrediu" pela sua proximidade com o eixo Olinda/Recife. Um relatório ainda do século XVII, de Ambrósio Fernandes Brandão, esclarecia:

*"Antes isso é a causa de não haver ido ela em mais crescimento: porque como tem Pernambuco tão chegado, os seus moradores se costumam prover dela das cousas de que tem necessidade, fazendo levar para este efeito, muitos açúcares que comutam pelo o que compram com o que engrandecem cada vez mais a capitania de Pernambuco e diminuem na sua (Aguiar e Octávio, 1989: 54)*

Do ponto de vista urbanístico, comparando a cidade com os padrões já vivenciados em outras capitais quanto às construções, edificações, infra-estrutura e etc, de fato, a cidade estava "atrasada". No entanto, seguia sua ordem e dinâmica própria assentada de um lado na religião católica, que dirigia a vida social, e de outro nos costumes e hábitos construídos ao longo de três séculos pela população, onde os índios e os negros tiveram uma relevante contribuição na formação social da cidade. Como exemplo, podemos citar o hábito dos banhos nus nas bicas, o nu masculino da cintura para cima, que foram proibidos no século XIX, através de legislação urbanística, e a

Festa das Neves que reunia, ao mesmo tempo, negros indígenas e brancos numa confraternização tida como profana e esquisita para os viajantes. Ainda sobre o século XIX, Archimedes Cavalcanti (idem:55) enxergou a cidade soturna e marcada à moda dos burgos medievais, pelo lúgubre compasso dos sinos...

Do ponto de vista urbanístico, no século XIX a parte baixa da cidade vai ganhar uma enorme importância com a multiplicação das casas comerciais na rua do Passo e das Convertidas (atual Maciel Pinheiro). Isto porque o algodão passa a ser o produto de exportação mais importante, movimentando o Porto do Capim, incentivando a importação de vários produtos e dinamizando o consumo. Nesta área da cidade os cabarés vão ter muita importância a partir deste período. Assim, a cidade baixa consolida-se como centro comercial da cidade, enquanto a cidade alta, como centro residencial e religioso.

*"Em grande parte do século XIX, a visão que vamos encontrar da cidade da Paraíba pouco difere da descrição feita pelos primeiros cronistas e viajantes do começo da centúria: cidade pequena, antiquada, carente de diversos equipamentos urbanos e que chama a atenção apenas por aspectos exóticos de sua paisagem natural e peculiaridades de umas poucas edificações. Ainda no início da segunda metade do século era como as demais capitais das menores províncias do Império: um aglomerado urbano, pequeno, dos mais pobres e atrasados" (Aquino, citado em Aguiar, 1992).*

Somente nas últimas três décadas do século é que alguns melhoramentos substanciais passam a fazer parte dos equipamentos da cidade:

*"Poucas eram as ruas calçadas e a ocupação do espaço urbano era descontínua, ficando frequentemente entre os prédios, grandes intervalos desabitados. As casas residenciais eram modestas, segundo a arquitetura típica das residências coloniais e despidas de muitos dos elementos básicos necessários a prédios urbanos destinados a moradias. Poucos sobrados que ostentavam a imponência da sua arquitetura e o status mais elevado dos seus moradores. Logo depois do centro iniciavam-se os sítios, alguns deles com vários hectares, o que bem demonstra a origem rural da*

*urbe e que perduraria por todo o século XIX. E logo depois a mata emoldurava a pequena cidade, às vezes seccionando-a, isolando pequenos conjuntos de habitações que passavam a constituir povoados quase que independentes"... (Aguilar, 1992:77)*

*"Excetuando-se a Rua Direita e uma parte do Varadouro, as demais ruas não eram calçadas e apresentavam um aspecto deplorável na época da estação invernos, com o lamaçal envolvendo as suas dimensões, esburacadas e com grandes sulcos produzidos pela erosão das águas pluviais. Daí as dificuldades do trânsito dos pedestres e dos veículos de tração animal. Às 21 horas os sinos badalavam. As igrejas assim avisavam que havia chegado o momento de se recolher..." (Aguilar, 1992:77-80).*

Na expectativa da vinda do Imperador, segue Almeida, o povo e as autoridades devem ter rezado para que não chovesse, já que isto representava o que de pior prejudicava o cotidiano da cidade por estes tempos. Os espaços existentes entre as construções eram ocupados por lixo, assim como as ruas; dava-se importância prioritária à limpeza da casa, da fachada para dentro. O lixo era empurrado para o lado de fora da casa para ser acumulado nas ruas. Estas eram o lugar dos pobres, criminosos, loucos, cães raivosos, lixo, enfim, tudo que não prestasse. Nesse sentido, os sobrados representavam uma condição de status e uma segurança contra a rua. Tudo isso se agravava com as chuvas que se transformavam em verdadeiros desafios para os transeuntes, como andar no atoleiro, pular as poças e eventualmente tombar. A vegetação rasteira invadia as ruas servindo de pasto para cabras, vacas e burros, juntamente com o lixo que se espalhava.

As autoridades da época faziam alguns reparos que sempre deixavam a desejar, não havendo continuidade nos serviços de manutenção. As casas em geral eram pintadas em cores berrantes, sendo que as mais ricas ostentavam vidros coloridos e balcões de cantaria.

*"Isso parece significar que, já então, repontava no espírito provinciano da gente mais qualificada uma tendência cultural infensa ao ronceirismo" (Almeida, 1982 p.42)*

Esta última citação é bastante representativa pelo momento em que foi escrita. É certo que vários autores mencionam o espírito provinciano da população paraibana, de uma maneira pejorativa, mas a questão da sujeira nas ruas à época, por exemplo, era comum em todas as cidades brasileiras. As de maior porte como o Rio de Janeiro, Salvador e Recife constituíam-se em verdadeiros perigos para a saúde pública e assustavam os viajantes.

Além da questão relativa a sujeira, que tanto preocupou a população, a presença do Imperador na cidade da Paraíba, em 1859, causou sem dúvida grande impacto, levando muitos a reflexões acerca do que se passava na corte.

Pode-se dizer que foi a partir do final do século XIX que a cidade começou a fazer maquiagens urbanas em sua face rural. A partir deste período, a cidade deixa de ser apenas um locus administrativo e núcleo de maior adensamento populacional. A urbanização torna-se elemento de um processo mais amplo: a modernização. Este processo, entre outras coisas, acaba por ocasionar alterações nos costumes e hábitos da população local ao introduzirem-se idéias, informações e hábitos alheios à realidade local, na medida em que representam costumes e práticas principalmente européias.

Em 1855 já havia sido levantada a planta da cidade por Alfredo de Barros Vasconcelos, a primeira a constar nos arquivos públicos da cidade.

Não podemos deixar de mencionar aqui a administração de Henrique de Beaurepaire Rohan, em 1858, responsável por inúmeras medidas urbanísticas, dentre elas a primeira legislação para o ordenamento urbano.

Ele dizia:

*"Os arruamentos nesta cidade nunca foram nem ainda estão sujeitos a plano algum quer em relação aos alinhamentos quer ao nivelamento, cada um edifica à sua vontade e daí resulta este labirinto em que se vai sensivelmente convertendo a cidade!"*  
(Rodriguez, p.24).

Assim, com a planta da cidade levantada, o Presidente mandou abrir várias ruas em conformidade com a legislação vigente.

A lei, que tinha por objetivo regulamentar as obras e o traçado das ruas, também proibia alguns usos e costumes locais, como por exemplo os banhos nus nas bicas, o nu masculino da cintura para cima (tão adaptado ao clima local) e o enterro em redes. "Estas providências legais foram tomadas visando a coibir tais abusos, instituindo-se multas a quem faltasse ao necessário decoro" (Aguiar: 92).

Com a introdução da modernização na Paraíba, iniciada na gestão de B. Rohan, as diferenças entre as classes sociais passam a ser mais marcantes, na medida em que a população de baixa renda passa a ficar excluída dos novos hábitos da cidade, como a utilização dos jardins públicos cercados e do bonde, que possuía um "reboque" para a classe pobre, dentre outros exemplos vistos a seguir.

Foi neste período que começaram a circular revistas de moda, jornais e foram abertas agremiações literárias e esportivas.

Outra questão é a importância que a produção algodoeira passou a ter para o país, (intensificada com a Guerra entre o Norte e o Sul nos E.U.A.), o que encaminhou a viabilização de uma série de recursos enviados à Província, fervilhando assim a política local, sendo o processo eleitoral denominado inclusive de "eleição a cacete" (Aguiar e Octávio, 1989:84).

Tudo isso motivou o início do processo de criação de infra-estrutura urbana em conformidade com os padrões urbanísticos europeus, de onde vinha todo o conhecimento relativo a essas questões. Assim, o início do processo de urbanização se deu com o fortalecimento econômico e político da província, ligado sobretudo à produção algodoeira.

A produção açucareira, base da economia paraibana desde a ocupação inicial, conheceu uma realidade de crise permanente após a saída dos holandeses da então capitania. Esta agro-

manufatura sustentou a economia até o início do século XIX, quando esta começa a perder sua primazia para o algodão (Mello e Rodrigues, 1993). Estes dois produtos, açúcar e algodão, passam a ser a base da economia paraibana, sendo que o algodão, já na metade do século XIX, passa a ser o principal produto de exportação da Província.

O colapso do trabalho escravo, fruto da crise da estrutura agro-pastoril, gerou uma transferência de capital do campo para a cidade, onde o "círculo cultural do patriarcado urbano" passa a predominar sobre "o círculo cultural dos engenhos", que passavam então a ter residência permanente na cidade e não mais esporadicamente.

Em 1889, a cidade baixa possuía 31 ruas, com sete calçadas, 9 travessas, 13 becos e 11 praças, sendo a maior parte delas sem arborização ou assentos, apenas o terreno nivelado com mato rasteiro. Existiam ainda duas fontes públicas: a Bica dos Milagres e a do Gravatá, esta última aterrada posteriormente. Doze edifícios públicos situavam-se nesta parte da cidade, além do cemitério. O trânsito para a cidade alta era intenso e feito pelas mesmas artérias atuais. As moradias em casas de palha se espalhavam aleatoriamente pela cidade, "dando aos que olhavam de perto uma visão pitoresca e ampliada de um presépio em noite de Natal". Somavam, no total, 361 casas de palha (Rodriguez, 1961:27).

A cidade alta tinha 28 ruas, sendo apenas 4 calçadas, 20 becos, 10 praças, 2 fontes públicas e 10 edifícios públicos, inclusive o Palácio do Governo. O primeiro jardim público da cidade ficava na cidade alta. Existiam na época 984 residências, sendo 44 sobrados e 410 casas de palha.

Sobre o cotidiano da cidade, Rodriguez narra o seguinte:

*"Imperava então a pacatez natural, sem afetação, onde tudo se resolvia a contento de todos. Não existia ainda essa cópia caricata de outros costumes, tomados de empréstimo à vida de outras gentes..."(pág. 47)*

Mello (1990:29) define o período de urbanização de João Pessoa em três fases cronológicas: o período de 1888-1896, relacionado à mentalidade de modernização do Império e nascente República; década de 1910-20, quando são lançadas as bases da redefinição do espaço urbano da atual João Pessoa; e a década de vinte, quando começa a ocorrer a transição da hegemonia das oligarquias rurais para o domínio da classe média, simbolizada pelos comerciantes do litoral, profissionais liberais, funcionários públicos, estudantes e mulheres, com estas últimas adquirindo status político.

Arelado ao processo de urbanização, conforme mencionado anteriormente, estava o impulso da produção algodoeira.

A edificação de maior vulto do período foi o Teatro Santa Roza de 1889, hoje restaurado, "símbolo de uma sociedade em aburguesamento, onde o algodão, conjugado ao trem de ferro, concedia maiores estímulos à urbanização que o decadente patriarcalismo açucareiro" (Octávio e Aguiar, 1985:26).

Quanto à estrutura urbana, data de 1897 a criação da Companhia Ferro-Carril da Parahyba. A cidade assim se expandia, tendo no bonde de burros um estímulo para tal. A estação central ficava em Cruz do Peixe, hoje Praça da Independência, ponto de partida para a praia de Tambaú, que vinha a ter a Ferrovia Tambaú, assinalando de forma definitiva a expansão da cidade naquela direção.

### **Anos vinte: Revolução urbanística**

O termo "revolução urbanística" justifica-se em função de toda uma transformação em termos de concepção urbanística, cultural, ideológica e sobretudo espacial que a cidade sofreu a partir da década de vinte, cuja característica mais marcante foi o intervencionismo no ordenamento espacial urbano.

Quatro Igrejas foram demolidas neste período para abertura de praças, e isso se deveu em função da mudança que a cidade experimentava, saindo de uma ordem social religiosa

para uma ordem laica, em função do recém-nascido estado republicano.

A partir de 1913, o Governo de Castro Pinto, por exemplo, passa a se empenhar no fortalecimento do poder público retirando as eleições gerais das igrejas, dissociando a Santa Casa de Misericórdia do Estado e extinguindo os corpos de segurança privados.

A cidade, a partir das primeiras décadas do século XX, passa a ser mais espaçosa no Centro, com jardins, praças e coretos, para onde fluíam as pessoas a fim de encontrarem-se e de divertirem-se, saindo então das casas e das igrejas.

Outro aspecto do fortalecimento do Poder Público está na característica "monumentalista" do processo de urbanização. Além dos prédios públicos construídos, bustos de figuras da história e da política local foram espalhados pelas praças e jardins.

A mudança se dava também ao nível econômico, na medida em que as oligarquias rurais iam perdendo espaço político para o patriarcado urbano, que se legitimava através da classe média, compreendida por comerciantes, profissionais liberais, estudantes e mulheres.

Esse novo movimento de saída às ruas para lazer e discussões políticas era exercido apenas pelas classes média e alta, visto que os jardins públicos eram cercados, e, nos dias de concerto das bandas, a classe pobre ficava observando de longe, ou seja, a classe pobre continuava à margem da vida política e das metas administrativas dos governos, cujas ações urbanísticas voltavam-se para a classe dominante.

O processo de urbanização na cidade da Paraíba, até os anos vinte, deu-se na seguinte seqüência: em primeiro lugar a abertura de áreas grandes na parte central da cidade, o transporte coletivo, puxado a burros inicialmente, os serviços de água encanada, energia elétrica e saneamento, e finalmente a abertura de avenidas e boulevares que direcionaram a expansão futura da cidade.

Em João Pessoa, o monumentalismo, na arquitetura majestosa dos prédios públicos, expressou de forma significativa o deslocamento do poder das oligarquias agrárias para o patriarcado urbano, representado também pelo funcionalismo político. Um exemplo disso foram as reclamações do Dr. Epitácio Pessoa ao governo Camilo de Holanda quanto aos gastos com edificações monumentais.

Aliado a este modelo estava também o sanitarismo, que, em João Pessoa, foi representado pelo escritório do Dr. Saturnino de Brito.

Do ponto de vista cultural, este período trouxe a adoção de uma prática de vida, cujos hábitos e costumes sociais começariam lentamente a fazer parte do "modus vivendi" urbano, cujas características principais na cidade da Parahyba seriam a circulação de jornais tanto locais como de Recife, de revistas de moda feminina e conseqüentemente da abertura de lojas de confecção e vários outros artigos. Surgiram também as agremiações literárias e os partidos políticos.

Outra característica iniciada no período republicano foi a constante mudança dos nomes das ruas da cidade para nomes de figuras históricas, como por exemplo a antiga rua Direita que passa a se chamar Duque de Caxias, a rua Nova muda para General Osório, a ladeira do Rosário para Avenida Guedes Pereira etc.

Este novo modo de vida tinha na informação e na comunicação os pilares dessas transformações. Assim sendo, as questões cruciais da vida da cidade passavam a ser discutidas em áreas públicas através dos encontros cotidianos e de manifestações de massa.

Do ponto de vista da arquitetura, temos a construção em massa de prédios públicos, assim como as residências novas da elite passaram a ser descoladas umas das outras e com varandas. As residências das classes mais altas vão gradativamente se deslocando para o bairro das Trincheiras e de Tambiá inicialmente, enquanto permanecem residências nas ruas General Osório (Nova), Direita (Duque de Caxias), da Areia e

outras próximas ao centro. Aliás é bom lembrar que, a cidade baixa crescia espontaneamente, enquanto a cidade alta já nascia com o traçado ortogonal, ou seja, planejada.

Os anos vinte foram, de fato, o ponto de partida no processo de definição dos espaços urbanos da cidade, tal qual ela se configura atualmente. A tendência da evolução urbana é no sentido leste e sul, enquanto a parte baixa vai gradativamente se deteriorando-se.

No governo de João Machado, de 1908 a 1912, a cidade experimentou o primeiro serviço de abastecimento de água, luz elétrica e bonde de carris, este último tendo funcionado por trinta anos. Abriu a avenida que tem o seu nome e calçou muitas ruas. As casas, no entanto, permaneciam no estilo colonial, pouco arejadas, grudadas umas as outras, sem janelas laterais, e, portanto, escuras. Com Camilo de Holanda, de 1916 a 1920, houve uma revolução administrativa, e durante todo o seu governo trabalhou-se na cidade toda em obras de prolongamento de ruas, calçamentos, edificações, abertura de avenidas e praças. Chegaram à cidade arquitetos italianos que transformaram a concepção urbanística colonial, introduzindo formas modernas, arejadas, avarandadas. Dentre as avenidas, destaca-se a Epiácio Pessoa, sem calçamento. Os recursos para tal eram provenientes dos altos preços do algodão no período da I Guerra Mundial e dos projetos de combate às secas por parte do Governo Federal, que tinha na presidência o paraibano Epiácio Pessoa. A partir de então a cidade já tinha as linhas mestras do traçado urbano que delineariam, posteriormente, a expansão da cidade.

Com Solon de Lucena na Presidência do Estado, de 1920 a 1924, e Guedes Pereira na prefeitura, foi iniciado o saneamento. Guedes Pereira doou setenta mil metros quadrados de terras do seu patrimônio particular para a abertura da Av. Maximiano de Figueiredo. Nesta administração foi urbanizada a Lagoa, que se transformou em parque Solon de Lucena, construída a Praça Vidal de Negreiros, no Ponto de Cem Réis, e o Parque Arruda Câmara, a bica, para onde foram enviados vários animais e acrescentadas uma grande diversidade de espécies à flora

existente. Foram abertas várias ruas de ligação às artérias principais, a partir da planta da cidade. Este governo atuou também na área de saúde pública.

Com João Suassuna, 1924-1928, foram concluídas as obras de saneamento, que não conheceram ampliações até 1968. A população era de 30.000 pessoas e ocupava a área entre o rio Sanhauá e a Lagoa. No entanto, o projeto de Saturnino de Brito incluiu o saneamento da Lagoa, já antecipando a expansão da cidade para o leste. Construiu também o Hospital Juliano Moreira, de psiquiatria.

A década de trinta foi marcada pelo "modelo joãopeessoano", cuja hegemonia do Estado sobre os grupos oligárquicos, significaria, na cidade, um tipo de crescimento urbano baseado nas grandes obras públicas de arquitetura neo-clássica dos anos 30. (Octávio e Aguiar, 1985:27).

Do ponto de vista econômico, iniciativas empresariais marcaram o período nos setores de calçados, cigarros e bebidas. O comércio passa a ser o eixo central da economia paraibana, cujas ações do governo, moviam-se em torno de centralizar o comércio do Estado no próprio Estado, captando assim para a capital os benefícios das transações comerciais.

O Presidente João Pessoa, pelas condições de seu assassinato, passou a ser cultuado na cidade. Ao trigésimo dia de sua morte, o poeta Américo Falcão lançou a proposta de dar à capital do Estado o seu nome. As mulheres mais participantes do processo político se encarregaram de encabeçar o movimento para que fosse votada uma lei que mudasse o nome da capital, que ocorreu em meio a manifestações coletivas de grande participação pelas ruas da cidade, culminando com a mudança do nome da mesma em 1º de Setembro de 1930 e com a inclusão do "NEGO" na bandeira do Estado.

As obras mais significativas do governo de João Pessoa foram: a abertura da Av. Epitácio Pessoa para o trânsito, a eletrificação subterrânea da Rua Direita, remodelação do Liceu Paraibano e do Palácio do Governo e a construção da Praça Antenor Navarro e do Pavilhão do Chá na Praça Venâncio

Neiva. Também iniciou as obras do Paraíba Palace Hotel no Ponto de Cem Réis.

No Estado Novo, as ações urbanísticas de maior destaque foram a abertura da Avenida Getúlio Vargas, onde situava-se o Instituto de Educação, o Lyceu Paraibano, tido como um dos melhores educandários do Estado, o prédio da Secretaria do Estado, a Rádio Tabajara e algumas obras de saneamento e abastecimento de água.

O Parque Solon de Lucena foi melhorado, possuindo então calçamento, constituindo-se com a Avenida Getúlio Vargas um "parkway". Essa melhoria estava ligada a tendência progressiva de aumento de automóveis na cidade. É importante lembrar que no Estado Novo foi realizado o plano de construção de rodovias por todo o país, levados a termo a partir dos anos 50 e incrementado durante o governo militar.

Apesar dos avanços urbanísticos, a sociedade pessoense na época mantinha-se pacata e conservadora. A missa de domingo de manhã na catedral, pobres não freqüentavam. Apesar de não haver proibição expressa, estes "conheciam o seu lugar". A Festa das Neves, que em séculos anteriores era festejada por toda a população, passou a ser uma festa das elites. Os pobres ocupavam lugar subalterno e eram chamados de "gentinha", classe composta por empregadas domésticas, soldados, caixeiros, etc. (Otávio e Aguiar: 232).

Comparando-se com os tempos atuais, os pobres eram mais excluídos das atividades urbanas. Em função dessa falta de comunicação entre as classes, a pobreza era menos perceptível e as arbitrariedades contra os trabalhadores mais aviltantes. Isto justifica, em grande parte, o saudosismo de certos escritores de origem burguesa, que em suas memórias exaltam o passado como tendo sido melhor do que o presente. A empregada doméstica, por exemplo, atualmente tem livre acesso a todas as partes e festas públicas da cidade, coisa que na primeira metade do século não acontecia. Para ela, certamente os dias atuais são melhores. Não obstante, alguns autores reconhecem este fato em

suas memórias, como Costa, em artigo publicado em Aguiar e Octávio (1985:203).

O comércio, por volta de 1940, era do tipo "honesto". Trabalhava-se mais à base do crédito pessoal. Com a II Guerra Mundial, João Pessoa forneceu materiais em grande escala para a construção da base aérea americana em Natal, o que contribuiu para solidificação de várias firmas.

O abastecimento era assegurado pelo mercado público, que em princípio localizava-se onde hoje se encontra o cinema Municipal, transferindo-se para a Avenida Pedro II em 1950.

Até a década de cinquenta, o transporte era o bonde. Neste, havia a primeira e a segunda classe, sendo esta última um reboque engatado no bonde. A Estação de Cruz do Peixe ficava onde hoje fica o colégio das Lourdinhas, tendo em frente uma das usinas de força da fraca eletrificação da cidade. A CHESF só traria melhor iluminação em 1956. A água foi racionada até a década de cinquenta, quando da construção da adutora de Marés.

A partir dos anos cinquenta, o transporte coletivo passa a ser feito através das lotações de massa, denominadas marinetes e beliscadas. Estas últimas eram utilizadas para transportar o povão para a praia de Tambaú aos domingos.

As atividades sociais de rua se resumiam em reuniões políticas, festas, desfiles cívicos e militares e futebol. Afora isso, as visitas eram eventos cerimoniosos.

O refrigerante que se bebia era a gasosa fabricada por Sidney Dore, de fabricação local, até a chegada da Coca Cola, em 1949.

Mello e Rodrigues (1993:165) apontam um documento que demonstra ter a Paraíba alcançado seu período de melhor equilíbrio econômico ao longo do período 1951/1955, tendo após este período iniciado o processo de crise em que se encontra ainda hoje.

Foram implantados, na década de 50, dois conjuntos habitacionais de grande porte nos bairros de Jaguaribe e Expedicionários, contribuindo para o crescimento da cidade naquela direção. A partir de então vários conjuntos habitacionais

foram sendo implantados nos bairros do Centro, Tambiá, Torre, Jaguaribe e Expedicionários, num total de 851 unidades até 1963 (Ferraz, cit. em Lavieri, 1992)

### **Anos setenta: expansão e redefinição urbana**

Ainda nos anos sessenta, a vida da cidade concentrava-se no centro. Com uma estrutura radio-concêntrica, a cidade começou a se expandir a partir de dois eixos principais: a avenida Epitácio Pessoa em direção leste e a avenida Cruz das Armas ao sul, em direção ao Recife.

O eixo de Cruz das Armas, essencialmente comercial, em função do apoio rodoviário à ligação com Recife, foi gerando núcleos de moradia das classes mais pobres. Estes eixos eram os mais planos e acessíveis, visto que a oeste, a cidade já se conurbara a Bayeux, e a noroeste os manguezais impunham limites.

Até a primeira metade deste século, as praias não se integravam à vida da cidade, exceto para veraneio.

Devido ao transporte ferroviário que saía do Varadouro em direção à Cabedelo, as praias mais freqüentadas eram as de Ponta de Mato, Poço e Camboinha, onde as classes privilegiadas costumavam veranejar.

Com o calçamento da Av. Epitácio Pessoa (1954) e o calçamento da beira-mar, durante a administração de José Américo (1956), é que a praia de Tambaú passou a ser mais freqüentada nos períodos de veraneio. Antes, sem saneamento, as casas tinham os banheiros do lado de fora, e, no período das chuvas, a malária tornava-se uma ameaça.

Até 1952, a orla era assim denominada: da ponta do Cabo Branco até à Epitácio Pessoa era o bairro de Cabo Branco; da Epitácio até o Elite Bar era conhecido por Santo Antônio; Tambaú, que significa "o rio das conchas", era a ponta da enseada; onde fica hoje Manaíra era Maceió e São Gonçalo; por fim o Bessa, cuja denominação mantém-se.

O Elite bar foi o centro da orla por muito tempo. Nele as pessoas se reuniam e os eventos aconteciam, como as homenagens e as despedidas de verão. A partir dele foram surgindo outros pontos de comércio, além de ser o ponto terminal do ônibus.

No caminho para a praia, no bairro de Tambauzinho, ficava o campo de aviação. O aeroporto de Santa Rita data da década de 50, e até então os aviões pousavam no campo, próximo à Avenida Epitácio Pessoa.

No início dos anos sessenta, a avenida Epitácio Pessoa começou a ser ocupada por mansões, sendo na época símbolo de status social, que não perdurou por muito tempo, já que na década de setenta as mesmas famílias foram para a orla marítima. As casas passaram a ser ocupadas por atividades comerciais que atualmente predominam na extensa rua.

Segundo Lavieri (1992), a população de baixa renda ocupava as áreas do centro ou próximas do centro que estivessem abandonadas pela desvalorização imobiliária, as chamadas áreas deterioradas. No entanto, com exceção do Roger e do Varadouro, o Cordão Encarnado e a Torre, serviam, já na sua origem, às populações de baixa renda, o mesmo ocorrendo com os bairros periféricos de Mandacaru e Cruz das Armas. É importante observar que até esta época, a década de sessenta, a população de baixa renda ainda ocupava bairros no interior da própria cidade e a qualidade das construções residenciais possuíam um mínimo de habitabilidade, sendo em sua maioria de barro e taipa e com quintais. A ocupação dos vazios urbanos, sobretudo em áreas de risco, é um fenômeno que começa a ocorrer a partir da década de setenta.

Com o golpe militar em 1964, o ordenamento do espaço urbano voltava-se para atender às novas necessidades de organização territorial indispensável à reprodução capitalista, cujo planejador e viabilizador seria o Estado, a partir de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Foram criadas as instâncias administrativas estatais para tratar dos problemas urbanos no país de forma centralizada. Surgiram o Serviço

Federal de Habitação e Urbanismo (Serfha) e o Sistema Federal de Habitação, cujo órgão financiador era o Banco Nacional de Habitação (BNH).

Em João Pessoa, como consequência de uma política nacional de integração, consubstanciada no tráfego rodoviário, chegaram as verbas para a implantação do anel rodoviário, que ligaria Cabedelo aos eixos de Recife, Natal e interior do Estado e estes entre si. Posteriormente foram implantados o Distrito industrial (com recursos da SUDENE) e a Universidade Federal da Paraíba, que tiveram fundamental importância na extensão para o sul e sudeste da malha urbana da cidade. Vários conjuntos foram sendo construídos com financiamentos, como também casas de alto padrão nos bairros nobres.

Na primeira metade da década de setenta, a cidade tomou um impulso ainda maior com os financiamentos do SFH, sendo que o maior volume de verbas foi para as áreas contíguas à Av. Epitácio Pessoa, sobretudo o Bairro dos Estados (Lavieri, 1992:21).

Este impulso imobiliário, aliado à renda percebida pelos servidores da Universidade Federal da Paraíba, cuja folha de pagamento em 1980 superava a arrecadação percebida pelo Estado, dinamizaram o setor de serviços e aumentaram o preço do solo, intensificando o processo de segregação espacial, de acordo com as classes sociais.

As praias, até então habitadas para veraneio, passam a servir de moradia permanente, sobretudo em função do Projeto Cura, que financiou a implantação de infra-estrutura nos bairros da orla, elevando bruscamente o nível de valorização do solo.

As populações de baixa renda, por sua vez, passam a habitar as encostas e as beiras de rios ou vales. Em se tratando de áreas de risco de desmoronamentos e enchentes, essas populações vivem à mercê da "bondade" dos políticos, quando eventualmente têm de desocupar a área, por motivos de segurança. Segundo estudos da Prefeitura Municipal, João Pessoa possui em torno de oitenta favelas e trinta em formação (Aguiar:1992).

De 70 a 80, a população da cidade cresceu 62% enquanto a área urbana ampliou-se em 170%. Neste sentido, os vazios urbanos presentes em toda a parte caracterizam o processo de urbanização da cidade, onde paisagens bucólicas podem ser encontradas em vários pontos, mesclando-se com a paisagem urbana.

Um fator que contribui para a característica bucólica da paisagem da orla é a Constituição do Estado, que proíbe a construção de prédios altos na orla marítima, a partir de gabaritos estabelecidos para as construções. Muitas foram as tentativas de modificar este item da Constituição, mas os movimentos populares vêm à tona em defesa da lei, sempre que esta se vê ameaçada pelos interesses econômicos ligados a especulação imobiliária.

O bucolismo se vê presente também na arborização da cidade e nos quintais das casas dos bairros populares, onde predominam sobretudo as árvores frutíferas.

A partir da década de setenta, a população de João Pessoa passa a conviver com os "forasteiros", vindos de várias cidades do país para compor o quadro funcional da Universidade Federal da Paraíba e de outros setores impulsionados com os incentivos do governo federal, como o Distrito Industrial. Nesse período, a cidade experimenta grandes mudanças nos costumes. Surgiram os movimentos artísticos, culturais e intelectuais que vêm dinamizando a vida cultural da cidade até os dias atuais.

Quanto à população de baixa renda, esta passou a ter maiores opções de lazer, na medida em que as administrações passaram a investir em programações populares, sobretudo no verão.

A partir dos anos 80, a questão ecológica passa a ganhar cada vez mais significado seja através dos movimentos populares, promovidos pela APAN (Associação Paraibana dos Amigos da Natureza), seja através do discurso do planejamento governamental propriamente.

Em função disso, a Prefeitura Municipal de João Pessoa, a partir dos anos 90, passa a investir na propaganda de 2ª cidade

mais verde do planeta, apesar de não haver nenhuma pesquisa que justifique tal título. O que ocorreu de fato foi uma brincadeira de um repórter do sul do país, que estando em João Pessoa, fez essa referência sem nenhum respaldo técnico ou científico. Mesmo assim a imagem de “cidade verde” tem sido veiculada pela mídia no país e no exterior, respaldada na qualidade de vida, na preocupação ecológica e nas belezas naturais de João Pessoa, com objetivos de trazer o desenvolvimento turístico para a cidade. Por outro lado, o ponto de vista do cotidiano de quem vive, trabalha e habita na cidade neste fim de século, é diferente da imagem que está sendo veiculada, já que a infra-estrutura urbana não tem acompanhado o crescimento da cidade, ou seja, as vias públicas parecem não comportar mais o tráfego e os engarrafamentos são uma constante; os transportes públicos vivem lotados nas horas de maior fluxo; a pobreza urbana e a violência têm aumentado a olhos vistos; os espigões crescem assustadoramente, apesar da existência de muitos vazios urbanos; e as praias estão cada vez mais sujas de lixo urbano além de poluídas em função das várias ligações clandestinas de novos prédios com as galerias pluviais.

Se a cidade ainda se encontra num patamar bastante razoável em termos de qualidade urbana de vida e de ordenamento urbano, este fato deve-se ao lento processo de sua evolução urbana, relacionado ao atraso econômico historicamente vivenciado pela Paraíba.

Isto posto, duas características antagônicas norteiam a evolução urbana de João Pessoa nos anos 90: de um lado temos a imagem de uma cidade verde e com qualidade de vida que é lançada permanentemente na mídia por órgãos públicos e empresas privadas, e de outro, uma cidade real, onde a pobreza urbana prolifera assustadoramente, os problemas urbanos relativos à carência de infra-estrutura aumentam, e os problemas ambientais se agravam, a exemplo da poluição das praias e do rio Jaguaribe.

Este final de milênio estabelece, portanto, um novo período na evolução urbana de João Pessoa, marcado pelo

acelerado processo de demolição/reconstrução nas áreas já valorizadas pelo capital imobiliário e de criação de valor em novas áreas da cidade. Isto pode ser demonstrado a partir da análise do setor industrial do município de João Pessoa, onde o setor de construção civil tem sido o mais dinâmico na última década.

A construção de maior vulto dos anos 90 é o Shopping Center Manaíra, pois este gerou grandes impactos na evolução da forma urbana e do cotidiano de João Pessoa. Sua importância decorre não só do volume da edificação, mas do aumento e valorização da malha urbana no sentido norte da cidade. No tocante ao cotidiano, representa a massificação de um "modus vivendi

umento da favelização em seu entorno, transformando essa área urbana em uma das mais violentas da cidade, pelo grande número de assaltos a pessoas e às residências em suas proximidades. O Shopping Center é portanto um marco na cidade pelo que representa em termos de contrastes, que caracterizam o atual processo de urbanização de João Pessoa.

À guisa de conclusão, vimos que as intervenções urbanísticas, a partir da implantação de novas formas geográficas no espaço urbano, servem para fazer uma ligação forçosa entre a sociedade na sua realidade cotidiana e os interesses do sistema dominante. No mais, fica a expectativa de que movimentos de resistência consigam salvar aquilo que restou dos patrimônios histórico-culturais e ambientais da cidade como perspectiva de unir a imagem da cidade verde com a cidade real, e com isso reduzir a defasagem dos contrastes que caracterizam a cidade atual.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Wellington Hermes Vasconcelos de. *Cidade de João Pessoa - A Memória do Tempo*. João Pessoa: Persona, 1992.
- AGUIAR, W. e Octávio, José (orgs) *Uma Cidade de Quatro Séculos - Evolução e Roteiro*. João Pessoa: A União, 1989.

- AQUINO, Aécio Villa de. *Filipéia, Frederica, Paraíba*. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1988.
- ALMEIDA, A. M. *Presença de D. Pedro II na Paraíba*. João Pessoa: A União, 1982.
- CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição Imaginária da Sociedade*. Trad. Guy Renaud. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- HERCKMANS, Elias. *Descrição Geral da Capitania da Paraíba*. João Pessoa: A UNIÃO, 1982.
- LEAL, José. *Itinerário Histórico da Paraíba*. João Pessoa: A União, 1989.
- MELLO, José Octávio de Arruda. *Os Coretos no Cotidiano de uma Cidade: Lazer e Classes Sociais na Capital da Paraíba*. João Pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.
- LAVIERI, J.R e Lavieri, M.B. *Evolução da Estrutura Urbana de João Pessoa (1960 -1986)*. Textos UFPB - NDHIR nº 29, Julho, 1992.
- MADRUGA, Antônio Moacyr. *Litoralização: da Fantasia à Modernização Autofágica*. Dissertação de Mestrado - Depto. de Geografia. FFLCH, São Paulo: USP, 1992 (mimeo).
- MENEZES, José Luiz Mota. *Algumas Notas a Respeito da Evolução Urbana de João Pessoa*. Recife: POOL, 1985.
- RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro Sentimental de uma Cidade*. São Paulo: Urupês, 1962.
- RODRIGUEZ, Janete Lins. *Acumulação de Capital e Produção do Espaço: o Caso da Grande João Pessoa*. João Pessoa: Ed. Universitária/UFPb, 1980.
- TAVARES DA SILVA, Lígia Maria. *Memória e Intervenção Urbana: O Caso do Ponto de Cem Réis no Centro de João Pessoa, PB*. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia. Recife: UFPE, 1995 (mimeo).
- TAVARES DA SILVA, Lígia Maria. "João Pessoa: Qualidade de Vida e Planejamento Urbano". IN *POLÍTICA HOJE* Revista do Mestrado em Ciência Política da UFPE. Ano 3 No. 6: 61-78. Recife: Universitária/UFPE, jul/dez/96