

Eixo Temático ET-01-041 - Gestão Ambiental

## **A LUTA PELO DIREITO A MORADIA: A PRODUÇÃO DAS FAVELAS NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB) PELOS GRUPOS SOCIAIS EXCLUÍDOS**

Wéverton Galdino Correia, Jocélio Araújo dos Santos, Maria Neide Moura Martins de Andrade

Parque Arruda Câmara (Bica)/Centro de Educação e Práticas Ambientais (CEPAM)

### **RESUMO**

A produção do espaço urbano da cidade de João Pessoa como tratado neste trabalho é reflexo e condicionante social de uma complexidade criada a partir da divisão de classes no interior da urbe. A organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano é fruto do trabalho dos agentes sociais: a) os proprietários dos meios de produção, b) os proprietários fundiários, c) os promotores imobiliários, d) o Estado e e) os grupos sociais excluídos. Realizamos um estudo investigativo, em acervos históricos e bibliotecas de órgãos públicos, tratamento e análise dos dados coletados, interpretação de fotografias e de visitas às secretarias estaduais e municipais que tratam da política urbana/social. Os grupos sociais excluídos produziram 101 favelas em apenas 38 bairros dos 60 existentes na cidade de João Pessoa, deixando apenas 22 bairros sem a presença delas. A expansão para leste da cidade foi impedida por vários fatores de ordem física, como as áreas pantanosas, da Lagoa do Irerês (Lagoa do Parque Solon de Lucena), e por falta de infra-estrutura. Por outro lado, no fim da década de 50 para início da década de 60 do século XX, as cidades brasileiras, passavam por várias melhorias urbanísticas no seu interior, em detrimento da industrialização e urbanização que se alastravam por todo o país, sendo necessário, algumas intervenções públicas, a exemplo do saneamento básico e da pavimentação. Outrossim, nos anos 50 destacamos a ampliação do sistema viário e construção de várias rodovias influenciadas pelo crescimento econômico que repercutiu também na capital João Pessoa, onde ruas foram abertas e outras tiveram que ser alagadas para dar lugar ao automóvel. Na cidade de João Pessoa, dois vetores viários foram importantes para o seu crescimento. No ano de 2000, a população das favelas era de 112.277 mil habitantes, 24.314 domicílios, com média de 4,6 pessoas por família.

**Palavras-chave:** Agentes Sociais, Espaço urbano, Favelização, João Pessoa (PB).

### **INTRODUÇÃO**

O processo de industrialização, ao provocar uma profunda alteração na divisão social e espacial do trabalho, implica mudanças radicais na vida do homem. Aglomerações da população, dos meios de produção e capitais num determinado ponto do espaço, multiplica os pontos de concentração e produz uma rede urbana articulada e hierarquizada (CARLOS, 2001).

A produção do espaço urbano da cidade de João Pessoa como tratado neste trabalho é reflexo e condicionante social de uma complexidade criada a partir da divisão de classes no interior da urbe. Suas singularidades estão estampadas nas parcelas do espaço, articuladas numa totalidade.

Segundo Carlos (2001: 41) "o modo como a sociedade vive hoje é determinado pela forma como o capital se reproduz em seu estágio atual de desenvolvimento. Isto quer dizer, também, que o trabalhador não foge ao "controle" do capital nem quando está longe do local

de trabalho, pois o espaço da moradia tende a subjugar-se às necessidades e perspectivas da acumulação do capital".

Para isso se fará um percurso histórico a partir dos anos 50 do século passado, discutindo as transformações na morfologia: a importância dos vetores viários, o processo de favelização da cidade de João Pessoa. Com objetivo de apresentar o processo de produção e reprodução do espaço urbano, da cidade e as contradições em seu interior, buscando apresentar aos leitores as singularidades que expressam as incoerências da sociedade atual ao ponto de deixarem vulneráveis aos riscos ambientais as populações que residem em espaços insalubres e suscetíveis a danos, no processo em que o urbano produz suas condições de sobrevivência e permanência.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

A pesquisa contou com várias fases de investigação, a fim de chegarmos às conclusões a respeito da produção do espaço urbano da cidade de João Pessoa na metade do século XX. Inicialmente realizamos um estudo investigativo, em acervos históricos e bibliotecas da cidade, tratamento e análise dos dados coletados, interpretação de fotografias da época e de visitas às secretarias estaduais e municipais que tratam da política urbana.

## **3. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **As transformações na morfologia: a importância dos vetores viários**

É importante iniciar com os antecedentes históricos da evolução urbana de João Pessoa. Cidade fundada em 1585, sob o nome de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, nasceu da imposição de um mercado externo, constituído para satisfação das necessidades metropolitanas. Lavieri e Lavieri (1999) apoiam afirmando que:

Dentro dessa perspectiva, a ocupação de seu território iniciou-se a uma considerável distância da orla marítima, mais especificamente, às margens do Sanhauá, buscando uma localidade favorável à defesa (contra os nativos e outros povos europeus conquistadores) e um ponto estratégico para a ocupação das várzeas do Rio Paraíba. (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 39).

O ponto estratégico no qual se refere os autores é hoje conhecido como Porto do Capim, foi neste local, à margem direita do Rio Sanhauá, onde se formaram os primeiros núcleos de povoamento que aos poucos foi subindo as colinas onde foram construídos os primeiros órgãos administrativos, culturais, religiosos e prédios residências que abrigavam a burguesia da cidade. Consequentemente,

só depois de 1855 a cidade, já denominada de Parayba do Norte, teve suas primeiras ocupações em direção ao litoral e ao sul. Entretanto, não havia continuidade entre as casas: sítios e chácaras localizados dentro da zona urbana ocupavam extensas áreas intersticiais. (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 39).

Outrossim, o local preferido pelas elites da época se concentrava basicamente na Rua General Osório, permanecendo até o ano de 1855, quando essa burguesia se transfere para Avenida João Machado e a Rua da Trincheiras, mas ao norte da cidade. É neste momento histórico que a cidade surge com a expansão dos vetores viários, pois logo adiante veremos o quanto foi importante para cidade a mudança da elite para esses dois logradouros.

Sendo que naquele momento a cidade se resumia ainda em duas divisões topográficas conhecidas como cidade alta e cidade baixa, já que o bairro do Varadouro, lugar de início das primeiras edificações da cidade, localiza-se na parte baixa da cidade e as demais áreas ocupadas foram além da várzea do rio Paraíba atingindo as colinas e tabuleiros costeiros.

Com o adensamento da população no local de sua origem (Bairro do Varadouro), nos dias atuais, é possível encontrar casas coloniais ocupando encostas e o topo dos tabuleiros. No entanto, o trabalho de valorização do solo por parte dos antigos proprietários rurais no início do XX, levaram aos trabalhadores que desempenhavam este trabalho a ocuparem os espaços impróprios, conforme escreve Rodrigues e Droulers (1981):

As pessoas (trabalhadores) que desempenhavam esse trabalho, aos poucos, sem preocupação de urbanização, foram ocupando aleatoriamente aqueles sítios, apesar da topografia acidentada. O mangue constitui um limite natural desta ocupação urbana, e, nas suas margens se encontravam condições sub-humanas de vida especialmente no baixo Róger onde o terminal do lixo recebe praticamente todos os dejetos da cidade (RODRIGUES e DROULERS, 1981: 31).

João Pessoa não parou de crescer e seguiu caminho no sentido leste onde encontrou entraves naturais para impedir o seu desenvolvimento urbano, como é o caso da Lagoa dos Irerês (atual Parque Solon de Lucena – Lagoa) área pantanosa que barrou por algum tempo a expansão da cidade no sentido leste. Madruga em pesquisa de mestrado, delimitou o crescimento urbano da cidade em três épocas distintas, a saber:

A primeira delas considerando o final do século passado até a década de 60, a segunda correspondente a década de 70 e a terceira de 80 aos dias atuais. A primeira, que denomina-se de “Tradicional” desenvolveu-se entre as bacias do Paraíba e a do rio Jaguaribe, a segunda denominou-se de “além Jaguaribe”, justamente por ultrapassar este rio em direção sul, sudeste e sudoeste. A terceira, mais recente e mais problemática foi denominada de “João Pessoa dos Vales e Encostas. (MADRUGA, 1992).

Por outro lado, em toda a década de 20 ocorreu um forte processo de urbanização no Brasil marcado por manifestação políticas de nacionalismo econômico, quando as massas urbanas tiveram uma participação mais ampla. As conseqüências dessas manifestações tiveram, no entanto, efeitos retardados a nível local. Lavieri e Lavieira (1999: 40) descreve que “na capital da Paraíba, que recebeu sua denominação atual logo após a morte de João Pessoa, somente na década de quarenta, em conseqüência da abertura da avenida Eptácio Pessoa, ocorrida em 1933, teve início a incorporação urbana das faixas litorâneas: Cabo Branco e Tambaú”.

O processo de expansão da cidade foi muito lento e as aberturas dos vetores viários eram raros, já que a cidade “até a década de 50 do século XX, apresentava um ritmo de crescimento bastante lento e não possuía nenhuma atividade que lhe favorecesse maiores instigações à sua expansão. Os impulsos à sua “modernização” eram dados pelas atividades agrícolas” (MAIA, 2003, p. 2).

A expansão para leste da cidade foi impedida por vários fatores de ordem física, como as áreas pantanosa, a exemplo da Lagoa do Irerês, e por falta de infra-estrutura. Por outro lado, no fim da década de 1950 para início da década de 1960 do século XX, as cidades

brasileiras, passavam por várias estruturas urbanísticas no seu interior frente aos processos de industrialização e urbanização que se alastravam por todo o país, sendo necessário algumas intervenções públicas, a exemplo do saneamento e pavimentação. Conseqüentemente,

Em 1954 foi realizado o calçamento da Epiitácio Pessoa, o que permitiu a instalação dos bondes e marinetes e, a seguir, ônibus e lotações, tornando menos problemático o deslocamento até a praia, que já estava se tornando o principal lazer da população nos finais de semana (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 40).

E ainda acrescentam que “paralelamente, durante a década de 1950, a população de maior poder aquisitivo começou a se instalar no platô que levava à praia, onde formou-se o Bairro de Miramar” (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 40).

A partir da década de 1950 no país ocorreu a ampliação do sistema viário e construção de várias rodovias influenciados pelo crescimento econômico que repercutiu também nas cidades, onde ruas foram abertas e outras tiveram que ser alargadas para dar lugar aos automóveis. Na cidade de João Pessoa, dois vetores foram importantes para o seu crescimento como afirma Lavieri e Lavieri (1999):

Dois braços de crescimento começavam apenas a se esboçar: um nas imediações do eixo de ligação do Centro com a orla (Av. Epiitácio Pessoa), e outro no prolongamento da ligação com Recife (Av. Cruz das Armas). Primeiro deles estava relacionado à expansão das atividades comerciais em direção à Lagoa e a Tambiá, o que levou as camadas mais abastadas que residiam no Centro a se deslocarem para as proximidades da Epiitácio, dando início à formação dos novos bairros de melhor padrão construído da cidade; Expedicionários e Bairros dos Estados. O segundo braço de crescimento correspondia a um corredor essencialmente comercial e de serviços de apoio rodoviário, com nucleações residenciais de população de renda mais modesta, formando, ao longo da tradicional via de ligação com Recife, o Bairro de Cruz das Armas. (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 41).

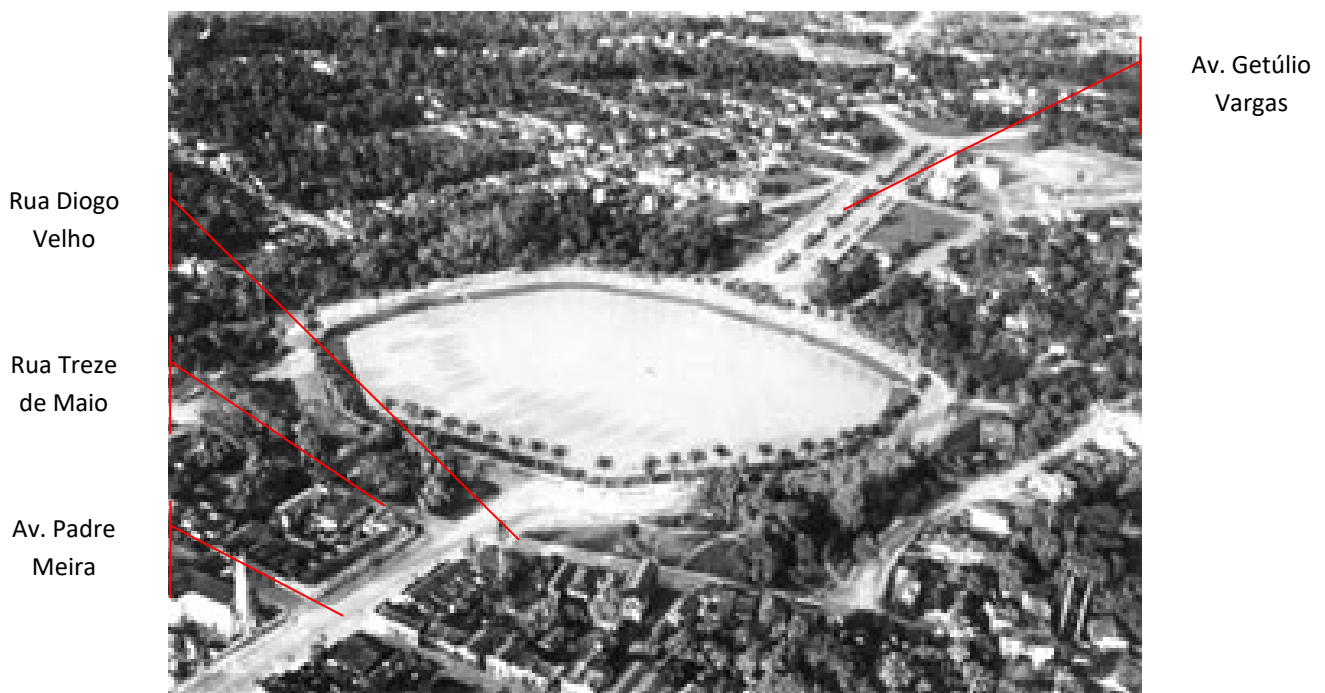
A cidade já assistia a modificação na sua morfologia por sinais da modernização que eram dados pelas atividades agrícolas: cana de açúcar, algodão e pecuária bovina. Neste sentido existia uma dependência do rural, na visão de Maia “o ritmo de crescimento da cidade era o ritmo das referidas produções: nos seus ápices, a cidade recebia incrementos e, nas suas retrações, a cidade estagnava-se”. (MAIA, 2003: 2). Podemos observar na Figura 1 as modificações na morfologia urbana no centro de João Pessoa, com a abertura das avenidas Getúlio Vargas e Padre Meira.

Na primeira metade da década de 1970 a política nacional de expansão econômica veio dar maior impulso ao crescimento da cidade, sobretudo em suas áreas mais valorizadas. Os financiamentos do SFH voltaram-se principalmente para a construção de unidade habitacionais isoladas de alto padrão construtivo (288% de incremento em relação à década anterior), propiciando um relativo adensamento das áreas situadas nos bairros nobres da área central, na faixa de ligação do Centro com a praia e em Tambaú (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

No início dos anos sessenta, a avenida Epiitácio 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.

A expansão da cidade de João Pessoa para o setor leste só ocorre trezentos anos depois, em 1920, na gestão do Prefeito Walfredo Guedes Pereira, e de forma mais intensa na década de trinta com as melhorias da Avenida Epitácio Pessoa, sendo até hoje, um dos principais eixos da cidade.



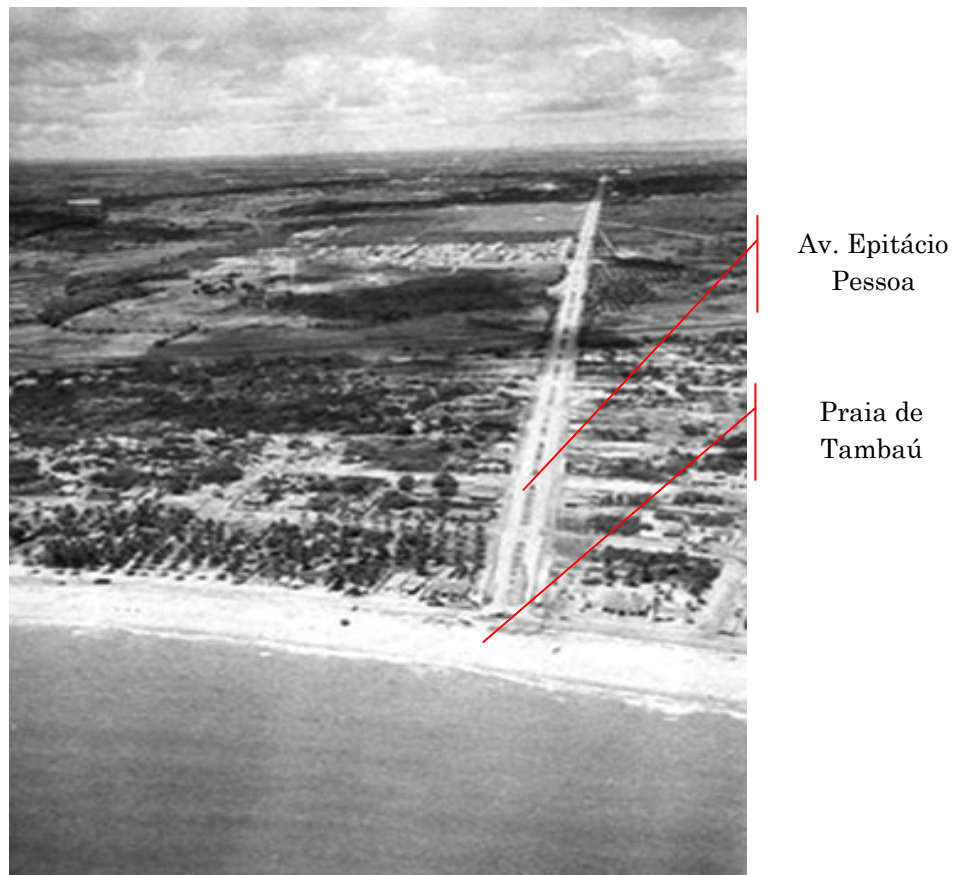
**Figura 1** - Vista área do centro da cidade de João Pessoa, década de 1940. Observa-se os traçados da Av Getúlio Vargas no centro superior direito e no inferior esquerdo a Av. Padre Meira, importantes corredores viários da cidade. Podemos ver também a Rua Treze de Maio, Diogo Velho e Padre Pereira. Fonte: Acervo Humberto Nóbrega – Unipê.

A abertura dos vetores de crescimento da cidade representou também neste momento o início da estratificação do uso do espaço da cidade. A população mais rica ocupava principalmente as áreas mais valorizadas e melhor servidas de infra-estrutura e serviços, “enquanto a população de baixa renda ocupava sobretudo as áreas deterioradas do Centro, modestos bairros próximo aos manguezais e aos rios, as margens do traçado da ferrovia e os bairros periféricos de Mandacaru e Cruz das Armas” (LAVIERI e LAVIERI, 1999: 41).

A reforma urbana até então era necessária porque a cidade de João Pessoa recebia constantemente as famílias expulsas do campo para mora na urbe. A maior parte se dirigia para casas de parentes em cortiços ou loteamentos clandestinos na periferia desurbanizada. Não consegue participar do mercado imobiliário devido ao seu baixo poder aquisitivo e ao alto preço da moradia, objeto de especulação (RODRIGUES, 2003: 62)

A segunda metade do século XX é marcada por uma urbanização acelerada nos países de economia dependente, e suas cidades festam todo tipo de problemas, relacionados ao "inchaço" populacional que vivem. O acesso a uma moradia decente não depende de se dá tempo para a construção de mais casas, mas de se poder pagar por elas. Alguns podem fazê-lo; para a maioria isto se apresenta como um problema (SPOSITO, 2005).

Convém ressaltarmos também que o maior incremento da provisão estatal de moradias populares decorre da necessidade de reduzir os impactos causados pelos processos de valorização do solo urbano e de modernização das áreas mais centrais da cidade e dos bairros reconhecidos como “nobres”. Concomitante à elitização desses bairros, intensificava-se a expansão da periferia, ampliando-se ainda nos anos de 1985 e 1986 um total de 6.296 novas moradias na continuidade do Conjunto Mangabeira (Mangabeira II, III, IV, V e Procindi) e o Conjunto Valentina de Figueiredo com 4.406 unidades. (LAVIERI & LAVIERI, 1999: 41).



**Figura 2** - Chegada da Avenida Epitácio Pessoa ao mar em fotografia da década de 1950. Grande são ainda os vazios encontrados nesta época bem como a devastação da vegetação da planície litorânea, dando lugar a uma nova ordenação na estrutura urbana. Fonte: Acervo Humberto Nóbrega – Unipê.

Foi com as obras de infra-estrutura que a cidade se expandiu e os vetores viários foram abertos, possibilitando que os espaços longínquos do centro da cidade se tornassem espaços habitados (Figura 3). Avenidas essas que por algum momento acolheram a burguesia, que nelas construíram suas luxuosas mansões e esvaziaram o centro da cidade a exemplo dos casarios construídos na Av. João Machado e Trincheiras e outras que representaram a expansão do comércio e via de ligação com o Estado do Pernambuco, Av. Cruz das Armas.

Em 1954 foi realizado o calçamento da Av. Epitácio Pessoa, marcando a chegada de infra-estrutura urbana após a sua abertura. Com o calçamento da avenida permitiu-se o deslocamento das pessoas por bondes e marinetes e depois com ônibus, tornando o acesso menos problemático, com isso, o solo nas margens da Avenida, passou a ser mais valorizado e ao mesmo tempo menos aquecível as camadas pobres. Estes lugares se urbanizaram

rapidamente, tornaram-se caros para o trabalhador que não podia viver mais no lugar onde ajudou a construir devido os altos impostos cobrados em detrimento das bem-feitorias instaladas.

Se os vetores que rasgaram a urbe tiveram importância para o desenvolvimento da cidade possibilitando o surgimento das edificações longe do centro, redefinindo os lugares na cidade, possibilitando o tráfego das pessoas através dos bondes, marinetes e depois do automóvel, imbuindo o urbano de novos hábitos antes não vividos contradizendo com as novas oportunidades de vida. Não obstante, possibilitaram uma nova organização social na cidade marcada pela segregação. O urbano representado pelo migrante não teve a oportunidade de permanecer por muito tempo habitando as glebas que estavam sendo abertas na cidade. Com a chegada da infra-estrutura, este migrante foi expulso devido à sua condição socioeconômica que não possibilitava a sua permanência no lugar. A única oportunidade era habitar os arrabaldes da urbe ou permanecer em seu interior nas áreas insalubres.

### **O processo de favelização da cidade de João Pessoa**

Traçar um percurso histórico-espacial do processo de favelização da cidade de João Pessoa não é tarefa fácil devido à inexistência de publicações acadêmicas e até mesmo amadoras. Por outro lado, procura-se de início atrelar o processo de surgimento das favelas as questões sociais desencadeadas a partir da década de 1950 do século passado em todo o Brasil.

A industrialização se instala de início no campo, porém é na cidade onde encontra sua base de desenvolvimento chegando a seu ápice, ao mesmo tempo, e lugar ideal já que as cidades na década de 1950 passavam por um desenvolvimento urbano devido ao grande aumento na taxa de natalidade e baixa dos índices de mortalidade e um forte processo migratório.

O espaço urbano passa a ser produzido por diferentes atores como “os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos” (CORREIA, 2002. p. 12). Não é objetivo detalhar todos os atores, porém aborda-se mais o último, por serem esses os agentes que produziram a “cidade ilegal”, ou seja, a favela (Figura 1).



**Figura 3** – Favela Chatuba as margens do Rio Jaguaribe no Bairro de Manaíra. 2016.

Na cidade de João Pessoa como nas outras cidades brasileiras os grupos sociais excluídos são representados pela população migrante, proveniente da zona rural que foram expulsos do campo e vieram para cidade em busca de mercado para sua força de trabalho. O desenvolvimento do modo de produção capitalista “ocasionou severas transformações na organização da produção no campo, tornando excedente essa mão-de-obra, forçando seu possuidor a migrar em busca de uma outra alternativa de venda para essa mercadoria, possibilidade única de sobrevivência” (FIPLAN, 1983, p.64).

As primeiras favelas começaram a surgir na cidade de João Pessoa, por volta da década 1970 do século passado fruto de um intenso processo migratório em especial causado pelas transformações na organização da produção no campo; secas prolongadas nas mesoregiões áridas (Sertão, Borborema e Agreste) e as desigualdades sociais presentes na cidade - baixos salários, o subemprego e o desemprego entre outros.

De acordo com pesquisas realizadas pela FIPLAN (Fundação Instituto de Planejamento da Paraíba) até o final da década de 1970 só existiam 16 favelas na cidade de João Pessoa que localizavam-se em terrenos públicos. Por outro lado, já na década de 1980 surgiram mais 15 favelas, às margens do rio Jaguaribe (favelas Padre Hildon, Adolfo Cirne, Beira Rio) e na periferia da cidade (favelas Beira do Cano, Gauchinha, Beira Molhada, Porto de João Tota e Nova Canaã, no Conjunto Habitacional do Ernani Sátyro. Então, na década de 1980 João Pessoa já contava com 31 favelas conforme a FIPLAN, em estudo realizado na mesma década.

A estrutura urbana da cidade de João Pessoa foi se redefinindo e teve marcos importantes que contribuíram para o surgimento de novas favelas. O surgimento das intervenções públicas por parte de órgãos federais na cidade contribuiu para a nova estruturação. O Sistema Financeiro de Habitação (SFH), tendo a frente o Banco Nacional de Habitação (BNH), veio realizar grandes intervenções urbanas a nível nacional, em especial nas áreas de habitação, infra-estrutura e equipamentos urbanos.

No período de 1968/69 o BNH financiou na cidade de João Pessoa 2.333 unidades habitacionais em 6 conjuntos, já na década de 1970 no período de 70 a 74 foram entregues mais 2.266 unidades em 4 conjuntos. A participação do BNH na cidade veio corroborar a



possibilidade de alguns moradores adquirirem a casa própria, no entanto, contribuiu para a valorização do solo, pois em algumas áreas atingidas por benefícios urbanos (energia elétrica, rede de água e esgoto), acelerou-se o processo de expulsão dos moradores dessas áreas. O uso do solo tornou-se mais estratificado e as novas ocupações que foram se formando na cidade já surgiram bem mais marcadas pelo nível de renda de seus ocupantes.

A renda foi preponderante na formação das favelas, já que os elevados juros e o constante aumento das prestações da casa própria financiada pelo BNH para pagar suas prestações. A miséria e as poucas oportunidades dada a este estrato social fizeram com que se agravasse mais ainda o surgimento dos bolsões de pobreza no interior da cidade João Pessoa já que:

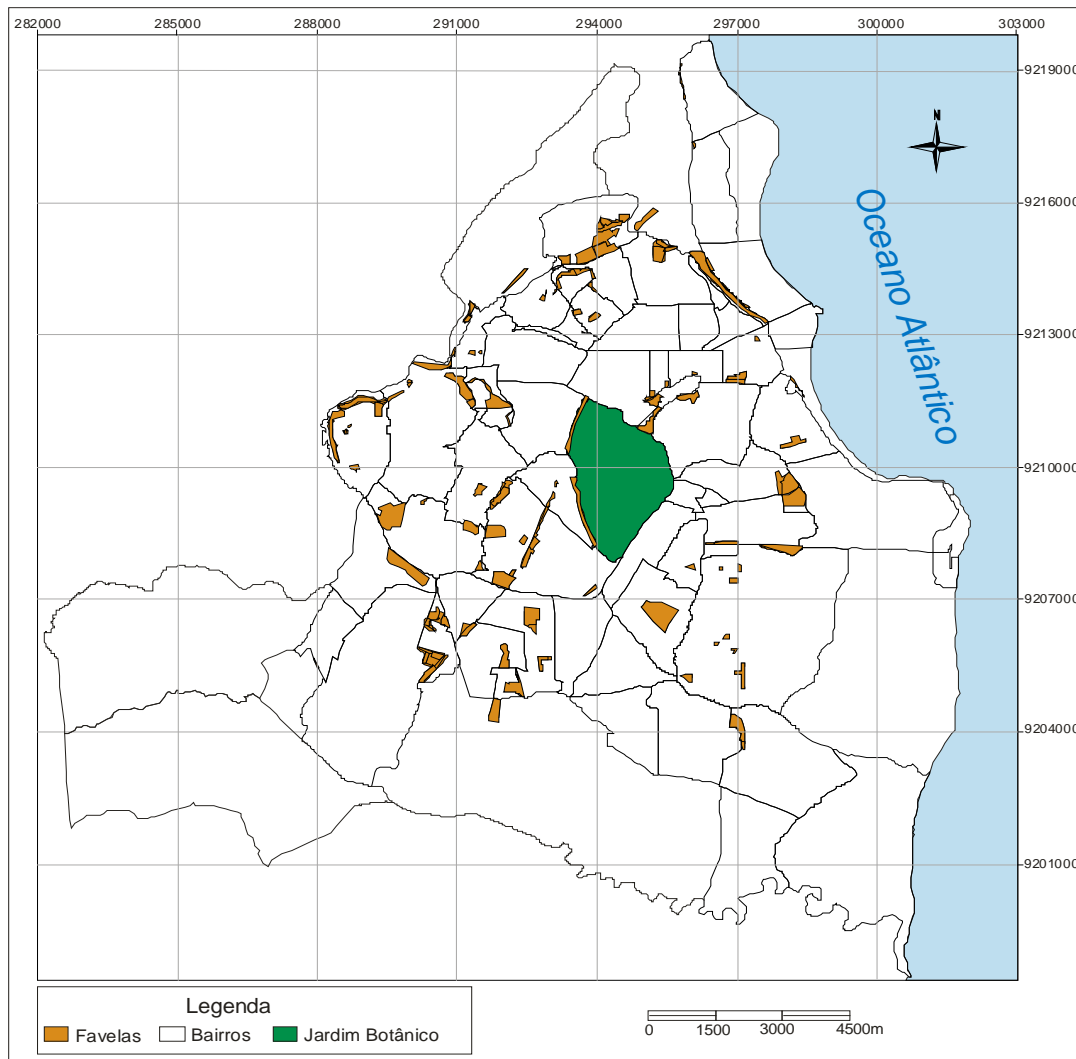
Estas começaram a ganhar significativa expressão do início para o final da década de 70, passando de 16 para 31 nucleações, proliferando-se ainda mais a partir de 80 nas faixas de domínio da rodovia de ligação com Cabedelo ou em outras áreas carentes de infraestrutura e inadequadas para moradia, como vales dos rios, mangues, regiões de topografia acidentada e linhas de transmissão de energia elétrica (em 1989 a cidade já contava com 150 favelas). (LAVIERI & LAVIERI, 1999: 49).

Se em 1989 a cidade de João Pessoa já contava com 150 favelas, no ano de 2000 a cidade passou a ter 60 bairros, dos quais 38 possuíam favelas, de acordo com a Secretaria de Trabalho e Promoção Social do Município – SETRAPS. A Fundação de Ação Comunitária – FAC em pesquisa direta, totalizou para o município de João Pessoa 109 favelas com 24.735 domicílios (FAC, 2002: 21).

Os grupos sociais excluídos produziram 101 favelas em apenas 38 bairros dos 60 existentes na cidade de João Pessoa, deixando apenas 22 bairros sem a presença delas. No ano de 2012 (Figura 2), a população das favelas era de 91.351 mil habitantes, com 24.314 domicílios com média de 4,6 pessoas por família. Esse é o retrato das primeira década do século XXI na cidade de João Pessoa, cidade de grandes contradições no seu interior, já que:

(...) para alguns a resistência e sobrevivência que se traduzem na apropriação de terrenos usualmente inadequados para os outros agentes da produção do espaço, encostas íngremes e áreas alagadiças. Trata de uma apropriação de fato, correspondendo a uma solução de um duplo problema, o da habitação e de acesso ao local de trabalho. (CORREA, op. cit. p. 30).

**Figura 2** – Mapa da distribuição espacial das favelas do município de João Pessoa – PB



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN

Resistência sim, já que na cidade encontramos inúmeras áreas públicas invadidas por famílias na espera que o poder público resolva a questão da moradia dos companheiros que encontram-se acampados nas margens das rodovias, terrenos públicos, prédios deteriorados e órgãos públicos. Já que a favela surge da necessidade de onde e como morar. Se não é possível comprar casa pronta, nem terreno e autoconstruir, tem que se buscar uma solução (RODRIGUES, op cit. p. 40).



**Figura 4** – Favela Beira da Linha no Bairro Alto do Mateus, João Pessoa (PB). Foto: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social.

Enquanto a solução não chega, o processo de empobrecimento urbano tornou-se mais aguçado, com a ocupação em grande escala das regiões de risco situadas junto a encostas e vales dos rios, além do crescimento da ocupação dos municípios vizinhos (Bayeux, Santa Rita, Cabedelo e Conde), onde reside grande parte da mão de obra barata que disputa o mercado de trabalho na cidade de João Pessoa.

Pode-se observar com facilidade as condições precárias das habitações e o risco que os moradores passam. A necessidade, a única solução, o comodismo são fatores dentre tantos na solução de um problema ou de mais de um. As favelas na cidade de João Pessoa são também como as demais do país, localizam-se próximas aos locais de trabalho.

#### 4. CONCLUSÕES

O local preferido pelas elites da época se concentrava basicamente na Rua General Osório, permanecendo até o ano de 1855, quando essa burguesia se transfere para Avenida João Machado e a Rua das Trincheiras, mas ao norte da cidade. É neste momento histórico que a cidade surge com a expansão dos vetores viários.

Nos fins do século XIX a cidade se resumia ainda em duas divisões topográficas conhecidas como cidade alta e cidade baixa, já que o bairro do Varadouro, lugar de início das primeiras edificações da cidade, localiza-se na parte baixa da cidade e as demais áreas ocupadas foram além da várzea do Paraíba atingindo as colinas e tabuleiros.

As primeiras favelas começaram a surgir na cidade de João Pessoa, por volta da década 1970 do século passado fruto de um intenso processo migratório em especial causado pelas transformações na organização da produção no campo; secas prolongadas nas mesoregiões áridas (Sertão, Borborema e Agreste) e as desigualdades sociais presentes na cidade - baixos salários, o subemprego e o desemprego entre outros (Figura 4)



**Figura 5** – Favela São José no Bairro de Tambaú onde abriga a população migrante desde a década de 1970. Foto: Google 2016

Os grupos sociais excluídos produziram 101 favelas em apenas 38 bairros dos 60 existentes na cidade de João Pessoa, deixando apenas 22 bairros sem a presença delas. No ano de 2012, a população das favelas era de 91.351 mil habitantes, com 24.314 domicílios com média de 4,6 pessoas por família como forma de resistência e do direito a moradia, todos precisamos morar em algum lugar.

## REFERÊNCIAS

CARLOS, A. F. A. **Espaço e indústria**. São Paulo: Contexto, 2001.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

FAC – Fundação de Ação Comunitária. **Relatório da Pesquisa Aglomerados Subnormais: Diagnósticos e Sugestões**. João Pessoa, 2002.

FIPLAN - Fundação Instituto de Planejamento da Paraíba, **Relatório da pesquisa Populações de Baixa Renda: Origem e Aspirações**. João Pessoa, 1983.

MADRUGA, A. M.. **Litoralização: da Fantasia de Liberdade a Modernidade Autofágica**. 1992. 155 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MAIA, D. S. As casas urbanas e a herança rural: um olhar geográfico sobre as habitações da cidade de João Pessoa-PB (Brasil). **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. vii, 2003.

LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. Evolução urbana de João Pessoa Pós-60. In. GONÇALVES, R. C. *et. al.* **Questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Ed. Universitária, 1999.

RODRIGUES, A. M. **Moradia nas Cidades Brasileiras**. São Paulo: Contexto, 2003.

RODRIGUES, J. L.; DROULERS, M.. **Crescimento de uma Capital**. João Pessoa: Fundação Casa José Américo, 1981.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 2005.