ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

Um olhar sobre o caminho para o mar: as transformações no uso, lote e implantação

Autores:
Filipe Valentim Afonso - UFPB - valentim.filipe@gmail.com
Surama Batista Vieira da Costa - UFPB - suramavieira@gmail.com

Resumo:

Tomando a Avenida Epitácio Pessoa, principal eixo de estruturação da expansão da cidade de João Pessoa em direção ao litoral, como objeto de estudo, interessa a este artigo refletir sobre como os espaços foram apropriados ao longo do percurso dessa via, buscando entender em que medida este processo representou, no seu tempo, mudanças ou continuidades em relação ao seu passado e às formas de ocupação nas áreas mais antigas da cidade. Para tanto, apresentamos a história da avenida, da sua abertura até a consolidação de seu traçado, e como se deu sua ocupação, destacando os agentes e grupos sociais envolvidos. Num segundo momento, procuramos entender as implicações de morar na avenida através da relação entre o lote e a arquitetura edificada nesse caminho para o mar. Dentro dos processos de transformações e camadas de tempo que se sobrepõem e constituem a cidade, conseguimos reconhecer na via em estudo sua faceta antiga e moderna.

UM OLHAR SOBRE O CAMINHO PARA O MAR

As transformações no uso, lote e implantação

INTRODUÇÃO

> Caminha-se por vários dias entre árvores e pedras**. Raramente o olhar se fixa numa coisa, e, quando isso acontece, ela é reconhecida pelo símbolo de alguma outra coisa**: a pegada na areia indica a passagem de um tigre; o pântano anuncia uma veia de água; a flor do hibisco, o fim do inverno. **O resto é mudo e intercambiável - árvores e pedras são apenas aquilo que são.**
>
> [...] **O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas**: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita estar visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes. (CALVINO, 1990, p. 17-18, grifo nosso)

Partindo da leitura de Calvino (1990) sobre "a cidade e os símbolos 1", exercitamos o nosso olhar sobre a urbe, acreditando ser possível encontrar nas suas páginas escritas alguns "pormenores mais negligenciáveis" dispostos nas entrelinhas, e dotados de grande alcance, quando devidamente estudados (GINZBURG, 1989). Procuramos evidenciar esses detalhes como premissa para introduzir certas ambiguidades quando pensamos os tempos, nem sempre tão explícitos, que se sobrepõem e constituem a cidade.

Assim, mesmo no tumultuado dia-a-dia da vida contemporânea, ao percorrer a Avenida Presidente Epitácio Pessoa, provavelmente o mais importante corredor comercial e de serviço na cidade de João Pessoa (Paraíba), de uma ponta à outra, ainda é possível identificar vestígios do passado. Esses rastros estão expressos em antigas residências - algumas íntegras e outras abandonadas, algumas com feições tradicionais, outras vinculadas ao movimento moderno de arquitetura - ou mesmo em fragmentos dessas edificações, que se sobressaem por detrás de platibandas comerciais que as envolvem.

Os indícios nos revelam a multiplicidade de tempos que existem no trajeto e instigam algumas reflexões: remetem-nos, por exemplo, a um momento pretérito em que sua identidade era marcada por uma ocupação residencial e dispersa, que conferia um ar bucólico ao percurso - a princípio, tido como "fora do perímetro urbano"; a um período em

que a avenida guardava um aspecto rústico, garantido pela presença da vegetação nativa preservada e pelo chão de terra.

No entanto, apesar de retratarmos uma simplicidade inicial, ou mesmo precariedade na infraestrutura do trajeto, ao nos aproximarmos desse tempo antigo da avenida, tema que foi abordado por outros autores que estudam sua história (COUTINHO, 2004; MARTINS, 2014; AFONSO e COSTA, 2016), vemos que sua abertura em 1920, durante o governo de Camilo de Holanda (1916-1920), na realidade, acompanhou as ideias mais modernas que passaram a orientar as intervenções e melhoramentos urbanos no início do século XX.

Esse caráter “moderno” da avenida expressou-se de duas formas: no tocante ao seu traçado retilíneo, com cerca de 5 km de extensão e 30 metros de largura, representou o eixo estruturador da expansão urbana rumo ao litoral, até então pouco explorado. Além disso, o trajeto foi paulatinamente ocupado nas décadas seguintes à sua inauguração, especialmente por uma classe social abastada, que aproveitava a liberdade de implantação garantida pelos lotes de grandes dimensões, pela ausência de normas e pelo entorno pouco edificado, dando lugar a diversas arquiteturas, as quais representavam as novas concepções de morar em cada época.

Contudo, conforme a ocupação do trajeto foi se intensificando, assistiu-se outras transformações na paisagem da avenida: novos usos surgiram, inicialmente, para dar suporte aos bairros recém-formados, mas acabaram se multiplicando por todo o percurso, substituindo as residências por comércios e serviços. Nessa nova lógica de apropriação dos espaços na via, lotes foram desmembrados e a implantação dessas edificações passaram a ocupar maior área dos terrenos, modificando-se, assim, a relação entre o indivíduo, o edifício e a cidade, tendo em consideração aquela identificada nos primórdios de sua ocupação.

Desse modo, observadas as distinções entre os tempos que constituem a história da avenida, muitas vezes nos deparamos com os termos e conceitos de antigo e moderno, os quais, segundo Le Goff (1990, p. 162), se desenvolveram num contexto complexo, e comumente equívoco, pois eles "nem sempre se opuseram um ao outro: 'antigo' pode ser substituído por 'tradicional' e moderno, por 'recente' ou 'novo'".

Além disso, segundo o autor esse antagonismo é constituído “pela atitude dos indivíduos, das sociedades e das épocas perante o passado, o seu passado" (LE GOFF, 1990, p.162). Nesse sentido, tomando a Avenida Epitácio Pessoa como objeto de estudo, interessa a este artigo refletir sobre como os espaços foram apropriados ao longo do percurso dessa via, buscando entender em que medida este processo representou, no seu tempo, mudanças ou continuidades em relação ao seu passado e às formas de ocupação nas áreas mais antigas da cidade.

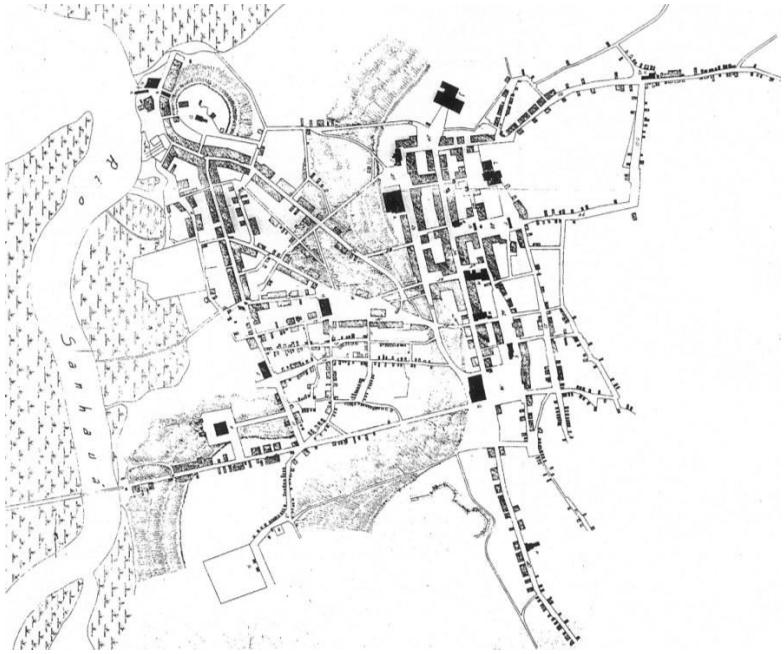
Após assinalar o passado da avenida através de indícios encontrados no presente, a ampliação dessa discussão foi feita a partir da revisão bibliográfica associada aos dados levantados em campo e no Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), onde foram localizadas plantas de loteamentos e projetos de residências situadas na via em estudo, servindo como valioso registro histórico.

O trabalho estrutura-se em duas partes. Na primeira, apresentamos o contexto de abertura da Avenida Epitácio Pessoa até a consolidação do seu traçado, situando algumas ações importantes de modernização ocorridas na cidade no início do século XX. Num segundo momento, buscamos entender a relação entre o lote e a arquitetura implantada na avenida, levando em consideração o grupo social a que se destinavam e o fato de tratar-se de uma área de expansão da cidade em um período onde as preocupações com a salubridade e higiene do morar eram assunto de pertinência nacional e exigência nos códigos das cidades que almejavam bons padrões.

ABERTURA E OCUPAÇÃO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA

A capital paraibana cresceu em ritmo lento após a sua fundação, em 1585, mantendo, por cerca de três séculos, uma ocupação centrada nas proximidades de seus primeiros arruamentos, junto ao Rio Sanhauá. Tal fato pode ser ilustrado através da Planta da Cidade da Parahyba (figura 01), de 1855, em que pode ser notado que a "área ocupada pela cidade era pouco superior aos limites demarcados nas cartografias do século XVII [...]" (MEMÓRIA JOÃO PESSOA, 2016).

Figura 1 - Recorte da planta da cidade da Parahyba levantada por Alfredo de Barros e Vasconcelos, 1º Tenente do Corpo de Engenheiros, em 1855.



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP).

Estes "limites" do perímetro urbano foram efetivamente ultrapassados apenas a partir do final do século XIX, quando a cidade da Parahyba, movida pela economia do algodão, iniciou um novo ciclo, com ritmo mais acelerado, no qual passou a ser alvo de uma série de obras de melhoramentos urbanos que lhe trouxe ares modernos. A boa fase gerou

propostas de reestruturação viária, com o alargamento, o alinhamento e a abertura de novas ruas, além da criação e tratamento estético-paisagístico de praças e parques (VIDAL, 2010, p. 3).

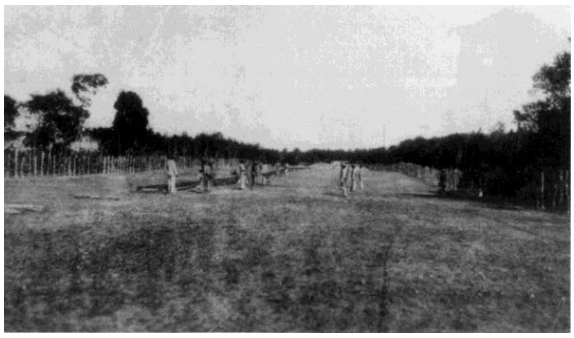
Neste período, a malha urbana da cidade se expandia, a princípio, sem um planejamento prévio. Segundo Vidal (2010, p. 53), "a expansão espontânea, a partir do prolongamento de ruas existentes predominou até os primeiros anos do século XX", sendo a criação do bairro de Jaguaribe, na década de 1910, a primeira expansão planejada identificada pela autora.

Corroborando essa mudança de orientação no processo de crescimento urbano da cidade, ainda na década de 1910, o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito foi convidado pelo Governo do Estado para elaborar o projeto urbanístico direcionado ao saneamento da capital, o qual foi parcialmente executado na década de 1920 (GUEDES, 2006, p. 106). A partir de então se percebe que o poder público passou a investir em um planejamento mais efetivo das áreas de expansão, em particular para os novos bairros destinados às classes mais abastadas.

Neste contexto, surgiram as primeiras ideias de conduzir a urbanização da cidade em direção ao litoral de forma mais consequente, motivadas, inicialmente, pela intenção de criar um porto na praia de Tambaú. O então governador do estado, Camilo de Holanda (1916-1920), foi o responsável por administrar a obra da Avenida Epitácio Pessoa, aberta oficialmente no último ano de seu mandato. O primeiro traçado da via iniciava-se na Usina Cruz do Peixe (figura 2) e seguia, retilíneo, em direção ao Oceano Atlântico (figura 3), ficando pendentes alguns problemas em seu trajeto mesmo após a inauguração, como elenca Coutinho:

> [...] a forte inclinação da descida do platô para a planície litorânea no seu trecho final que dificultava o trânsito de veículos; a fragilidade da ponte sobre o Rio Jaguaribe, construída em parceria com comerciantes locais devido à falta de verbas; e finalmente a precariedade dos aterros feitos nas margens do rio, facilmente atingidos pelas cheias de inverno, impossibilitando o tráfego para a praia (2004, p. 110).

Figura 2 e figura 3 - Imediações do Sítio Cruz do Peixe (esq.); Abertura da Av. Epitácio Pessoa (dir.).



Fonte: Acervo Humberto Nóbrega (02); Comissão do Centro Histórico de João Pessoa (03).

Tais condições persistiram nos anos vindouros, uma vez que a atenção dos governos subsequentes se voltou, principalmente, para a consolidação e melhoria do Centro. Intervenções na avenida voltam a ser pauta novamente apenas no mandato de João Pessoa (1928-1932), quando essa foi ampliada, surgindo o trecho situado entre a Usina Cruz do Peixe e a Praça da Independência (figura 4), atrelando à sua imagem a importância da praça, circundada por palacetes, "pondo fim à simplicidade original do seu traçado que se confundia com o término da Avenida Tambiá" (COUTINHO, 2004, p. 75).

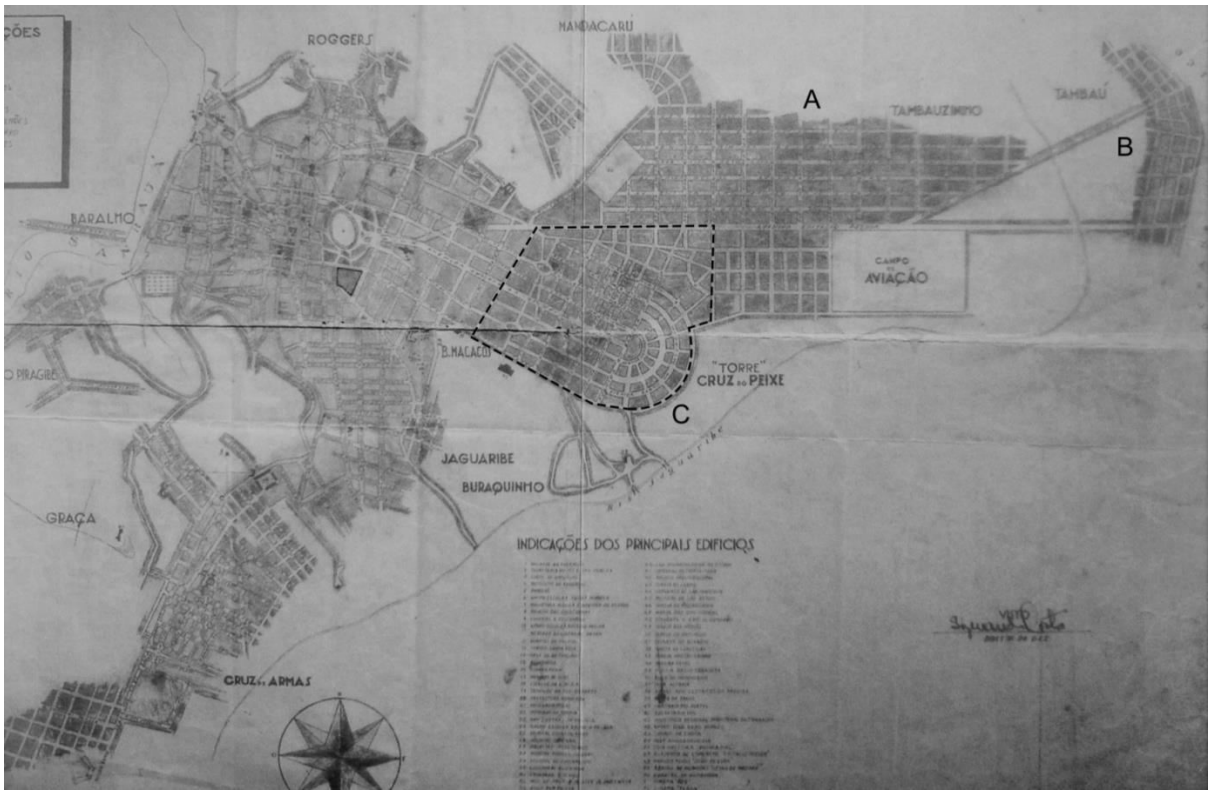
Os melhoramentos pendentes desde a abertura da via só vieram a ser executados no governo de Gratuliano de Brito (1932-1934), através da ação da Diretoria de Viação e Obras Públicas (DVOP). Nesta ocasião foi suavizada a inclinação no platô que descia para o Rio Jaguaribe, permitindo novo aterramento de suas margens; também foi corrigida uma inflexão existente no traçado (figura 5) e construída uma nova ponte sobre o rio, definindo, finalmente, a configuração atual da Avenida Epitácio Pessoa e melhores condições para a sua circulação, favorecendo a expansão da cidade no sentido leste.

Figura 4 e figura 5 - Vista superior da Praça da Independência: no canto inferior esquerdo, o novo trecho da Avenida Epitácio Pessoa (esq.); Finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa, onde é possível notar a correção da inflexão existente no seu traçado (dir.).

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega.

A planta da cidade de 1940 (figura 6), no entanto, revela que a ocupação da avenida estava somente no domínio do planejamento: afora as edificações dos bairros da Torre e Tambaú - extremidades do trajeto onde se iniciaram os primeiros focos de ocupação - vê-se apenas a malha reticulada do Bairro dos Estados, que só seria aprovado e ocupado mais tarde, nos anos 1950. Este vazio existente entre os dois extremos do percurso foi trabalhado no Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, elaborado pelo urbanista Nestor de Figueiredo, em 1932, onde propunha intervenções pontuais sobre a "cidade existente" e debruçava-se sobre o planejamento da "cidade futura". No governo de Argemiro de Figueiredo (1935-1940) parte do plano elaborado foi concretizado, alterando o traçado original do bairro da Torre e sobrepondo as ocupações espontâneas que haviam surgido até então (COUTINHO, 2004, p. 113).

Figura 6 - Planta da cidade de João Pessoa, em 1940, elaborada pelo Departamento Estadual de Estatística. Neste recorte nosso, sobre a referida planta, marcamos o traçado do Bairro dos Estados (A), as primeiras quadras de Tambaú (B) e o traçado do bairro da Torre, que foi implantado conforme o Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa por Nestor de Figueiredo (1932).



Fonte: SOUSA e VIDAL, (2010, p. 99), edição nossa.

Até o início da década de 1950, a Avenida Epitácio Pessoa manteve um processo de ocupação lento e disperso. Seus primeiros 30 anos de história corresponderam a um período de consolidação de seu traçado, enfocado na resolução dos problemas pendentes desde sua abertura, permanecendo, até então, como uma localidade "fora do perímetro da cidade" aos olhos de grande parte da população (AFONSO; COSTA, 2016). Foi só quando recebeu sua primeira pavimentação de paralelepípedos, em 1952, no governo de José Américo de Almeida (1951-1956), que a via começou a valorizar-se e sua ocupação tornou-se mais efetiva, "dando início à formação dos novos bairros de melhor padrão construtivo da cidade" (LAVIERI; LAVIERI, 1999, p. 41). Com o calçamento do percurso, a avenida recebeu a instalação dos bondes e marinetes, mais tarde substituídos pelos ônibus e lotações, melhorando de vez a acessibilidade à praia, incorporando, finalmente, as faixas litorâneas de Cabo Branco e Tambaú à cidade (figura 7).

Figura 07 - Recorte do mapa do Estado da Paraíba, em 1956. A hachura representa a área ocupada da cidade de João Pessoa, revelando o papel fundamental da Avenida Epitácio Pessoa na estruturação da expansão/ocupação dos novos espaços da cidade.

Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, volume quatro, p. 170.

A partir deste momento, tem-se início o primeiro momento de ocupação sistemática da via, no qual o próprio Governo Estadual atuou, promovendo a construção de dois conjuntos habitacionais à margem da avenida, os atuais bairros Expedicionários e Miramar (COUTINHO, 2004, p.115). Com esses incentivos, o percurso atraiu uma classe média e média alta, seduzida pela infraestrutura e pela proximidade com a praia, espaço de lazer que se tornou mais estimado. De um modo geral, os bairros adjacentes ao trajeto ocupados até então passaram por um processo de valorização devido ao status de "morar bem" atribuído à via, inclusive, pela imprensa local, como confirma artigo do Jornal A União, de 1957:

> [...] a Torre, agora Santa Júlia, que era considerado pela sua situação fora do perímetro urbano um local pouco propício a moradia, teve nos últimos tempos seus terrenos muito mais valorizados em virtude da excelente situação climática que possue [sic] a sua topografia e altitude, sendo agora um dos locais preferidos para as novas e melhores construções, ao lado de Tambaúzinho, Tambaú, Miramar e outros de planejamento em núcleos. (CRESCIMENTO urbano, 1957, p.3 apud GALVÃO, 2012, p. 97)

Na década de 1960, por sua vez, inicia-se um segundo momento de ocupação sistemática na via, tendo como um dos principais agentes o Sistema Financeiro de Habitação (SFH), criado pelo regime militar que assumiu o Brasil, em 1964. Na cidade de João Pessoa, o SFH, tendo à frente o Banco Nacional de Habitação (BNH), "atuou na construção de conjuntos habitacionais, direcionando-se, principalmente, no sentido de adensar as regiões localizadas ao longo do percurso da Avenida Epitácio Pessoa" (AFONSO; COSTA, 2016, p. 245). Estes novos financiamentos somaram outra forma de apropriação dos espaços e de classes sociais envolvidas, uma vez que se destinaram a "uma população de renda média baixa, particularmente funcionários públicos estaduais e federais" (LAVIERI, J.; LAVIERI, M., 1999, p. 43). São desta época, os conjuntos de 13 de Maio e Pedro Gondim, edificados na lateral norte da avenida.

Além da construção de conjuntos habitacionais, o SFH financiou unidades de habitação isoladas, destinadas a uma população de renda mais elevada, com alto padrão construtivo. “Tais unidades localizaram-se em sua maioria nos bairros ao longo do eixo principal de ligação com a praia” (LAVIERI, J.; LAVIERI, M., 1999, P. 53), a Avenida Epitácio Pessoa, o que propiciou um relativo adensamento dessa área, consolidando rapidamente o Bairro dos Estados, Tambaú e Cabo Branco, o que, consequentemente, valorizou todo o percurso da via.

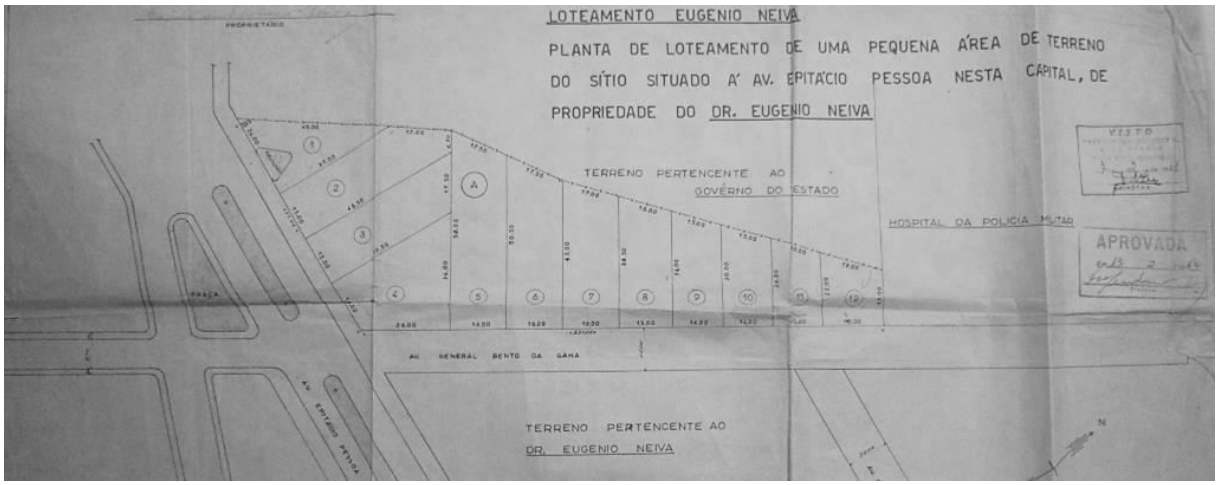
A avenida e seu entorno foram um dos principais alvos dos investimentos relacionados à habitação até meados dos anos de 1970, sendo fundamental na conformação da expansão da cidade de João Pessoa. Os lotes contíguos ao seu trajeto foram progressivamente ocupados, diminuindo os vazios que predominavam na fase anterior. Cada bairro surgiu de forma diferente, para uma classe diferente, e dependendo da época sobressaltou um tipo de arquitetura, cuja implantação era mais ou menos complexa.

LOTE X IMPLANTAÇÃO: AS IMPLICAÇÕES DE MORAR NO NOVO EIXO DE EXPANSÃO DA CIDADE

Sobre o lote e a implantação

Na medida em que a Avenida Epitácio Pessoa era urbanizada, os antigos sítios, que caracterizaram o início de sua ocupação, iam sendo parcelados e incorporados à malha urbana (figura 8). A via atraía principalmente uma população de renda média e média alta, que deixava as áreas centrais em busca de uma nova localidade para morar, espaço encontrado na avenida que representava o eixo modernizador e de crescimento para a cidade de João Pessoa.

Figura 8 – Planta de loteamento de uma pequena área de terreno do sítio situado à Av. Epitácio Pessoa, propriedade do Dr. Eugenio Neiva, aprovado em 1964. A planta exemplifica o processo de loteamento de sítios ao longo do percurso da avenida.



Fonte: Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2013.

Logo, em relação à forma de ocupação dos espaços era possível perceber duas realidades distintas. A primeira, aquela que caracterizava as porções mais adensadas do Centro, onde predominavam lotes estreitos e profundos, com edificações construídas sobre o alinhamento das vias públicas e suas paredes laterais nos limites dos terrenos[1], conforme as antigas tradições urbanísticas de Portugal.

A segunda, identificada em trechos de ocupação mais recente, a exemplo das novas construções ao longo da Avenida Epitácio Pessoa, as quais contavam com a vantagem da maior disponibilidade de espaço – facilidade que não era igualmente encontrada nos bairros centrais – e com a ausência de restrições existentes em áreas muito edificadas, possibilitando uma implantação mais livre.

Dessa forma, conforme já ocorria nas primeiras áreas de expansão da cidade – Trincheiras, Tambiá e Jaguaribe – as edificações na avenida em estudo incorporaram os recuos laterais e frontais, alinhando sua imagem residencial aos princípios urbanísticos vigentes em meados do século XX. Reiterando tais ideias, o Código de Posturas Municipais de 1928 trazia a obrigatoriedade de desalinhar o edifício do terreno: "Todas as edificações construídas nos bairros novos serão recuadas, no mínimo, quatro metros (4m,00) do alinhamento e separadas, entre si, por áreas de quatro metros (4m,00) pelo menos" (PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, 1928).

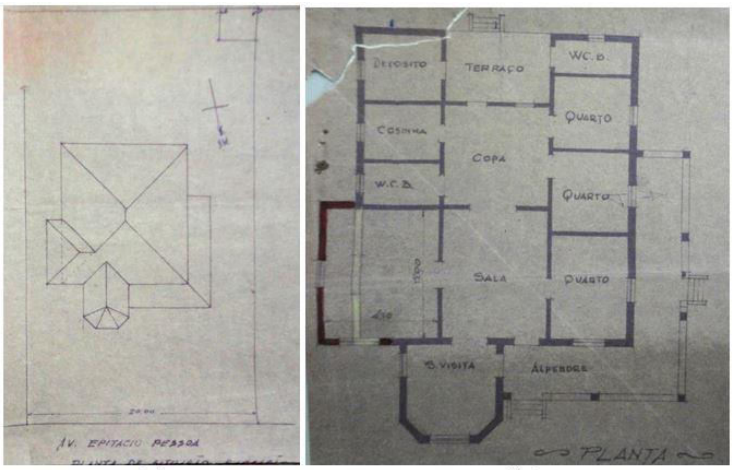
Como consequência, afastadas dos limites do lote, as residências na Avenida Epitácio Pessoa ganharam as almejadas melhores condições de iluminação e ventilação através da maior liberdade para a disposição das aberturas. A implantação mais livre do edifício dinamizou ainda as fachadas, permitindo novos jogos de volumes e cobertas desvinculadas do edifício lindeiro. A presença do jardim cada vez mais desenvolvido se fortalecia e ampliava a busca para estabelecer maior relação entre os espaços internos e externos, mediada por terraços, varandas e pergolados.

Sobre o morar na avenida

Nas primeiras décadas de ocupação da avenida, podemos inferir que seu atrativo estava justamente na possibilidade de poder morar numa área de subúrbio que guardava ares bucólicos, como opção de fuga do centro da cidade. Os lotes possuíam grandes dimensões e neles as edificações variaram de exemplares mais modestos até bangalôs e residências neocoloniais, presentes particularmente à margem da via à altura do bairro da Torre (ver figuras 9 e 10).

[1] Esse esquema de implantação também correspondia a uma forma tradicional de construir, em relação a suas plantas e suas técnicas construtivas (REIS FILHO, 1999, p. 32); uma maior rigidez que impossibilitava maior integração entre os espaços interiores e exteriores, devido à ausência de jardins e existência de poucas aberturas, privando certos ambientes de iluminação e ventilação natural.

Figura 9 - Planta de coberta (a) e planta baixa (b) de reforma aprovada em 1950 para a residência nº 1410, no bairro da Torre (edificação já demolida). A construção deste edifício data de 1942 e está livre dos limites do lote, o que permite maior jogo de volumes e cobertas, típico do bangalô, e possibilita a iluminação e ventilação de todos ambientes.



(a) (b)

Fonte: Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa (2013).

Figura 10 - Exemplares de arquitetura residencial edificados na avenida que caracterizaram as primeiras décadas de sua ocupação, principalmente os anos 1940. Apesar de não mais abrigarem o seu uso original, conservam suas volumetrias e linguagem arquitetônica, onde se destacam os jogos de volume e cobertas, permitidos por uma implantação livre dos limites do lote. (a) Antiga casa de veraneio (número 1108), em Cabo Branco, com frente para o mar. (b) Edificação neocolonial (número 621), no Bairro dos Estados. (c) Antigo bangalô (número 416), no bairro Torre.

(a) (b) (c)

Fonte: Acervo Pessoal, 2013.

Segundo COUTINHO (2004), o processo de parcelamento dos loteamentos que originaram os bairros junto ao percurso da avenida se deu de modo aleatório e sob o aporte do mercado imobiliário, dada a ausência de uma política urbana definida. Assim, em paralelo a demarcação de grandes lotes, eram aprovados, também, loteamentos de traçado ortogonal que não levavam em conta a topografia, ventilação ou vegetação existente, com

lotes de dimensões menores, de 12 x 30m na maioria dos casos, possibilitando destinar exíguas áreas livres no entorno das residências. Estes por sua vez foram apropriados por uma classe média e são caracterizados pelas casas de conjunto (figura 11) ou por exemplares mais modestos (figura 12), geralmente inspirados na arquitetura moderna.

Figura 11 - Casas do Conjunto Habitacional Jardim Miramar, edificadas na década de 1950. (a) Residência nº 3488. (b) Residência nº 3513. (c) Ampliação na planta de locação de edificações a serem construídas no Jardim Miramar, aprovada em 1952, mostrando a dimensão dos lotes e como se dá a implantação das edificações nos mesmos: maior liberdade na locação do edifício, com recuos que garantem maior conforto ambiental a residência.

Fonte: Acervo Pessoal, 2013 (a), (b); Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2013 (c).

Figura 12 - Fachada (a) e planta de situação (b) de residência de número 3513, localizada em Miramar, aprovada em 1961, mostram a edificação livre dos limites do lote, um exemplar moderno mais modesto.

(a) (b)

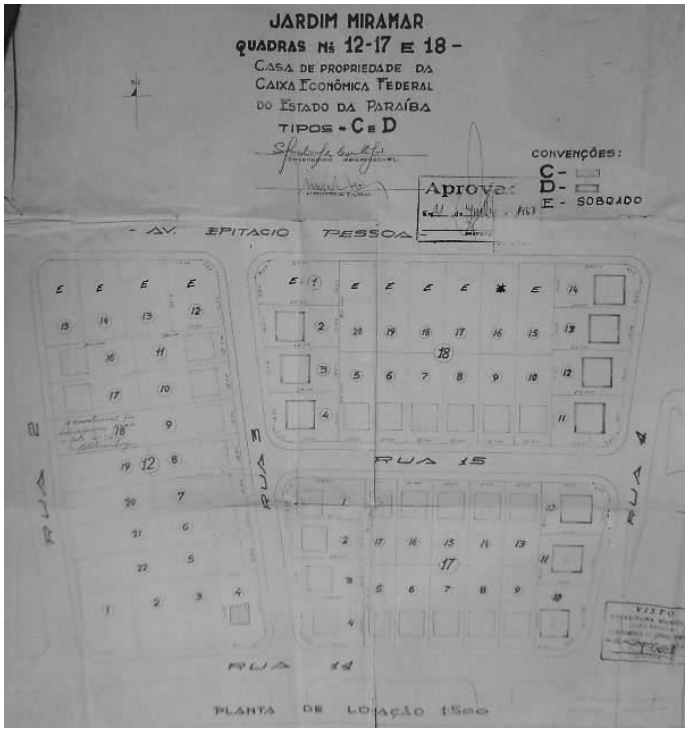
Fonte: Acervo Pessoal, 2012 (a); Planta cedida pela proprietária (b).

A ocupação da avenida era incentivada e estimulada pelo governo e pelo discurso divulgado na imprensa local. O Jardim Miramar[2], construído nos primeiros anos da década de 1950 com financiamento da Caixa Econômica Federal, foi noticiado como "situado num dos pontos mais saudáveis de João Pessoa" e como "um dos mais belos e confortáveis conjuntos residenciais desta Capital [...] Planejado de acordo com a moderna técnica de urbanismo" (UM NOVO, bairro..., 1950, p.5 apud GALVÃO, 2012, p. 94).

Sobre o Jardim Miramar, vale ressaltar o importante papel que desempenhou na ocupação da avenida por representar um encurtamento não apenas físico, mas também simbólico entre a praia e o centro, como afirma TRAJANO FILHO (2006). Ocupado, principalmente, por funcionários públicos federais e estaduais, o Miramar apresentou um padrão construtivo de qualidade que definiu bastante a imagem da via, deixando "reservados os lotes que margeavam a Avenida Epitácio Pessoa para edificações de maior porte" (COUTINHO, 2004, p. 115), o que pode ser verificado na planta das quadras 12, 17 e 18 deste loteamento (figura 13).

Figura 13 - Jardim Miramar, quadras nº 12, 17 e 18, aprovadas em 1950. Os lotes voltados para a avenida são reservados aos sobrados, indicados pela letra (E) na planta.

[2] Entre outros bairros, Miramar recebeu o termo "Jardim" anexo ao seu nome, atrelando ao empreendimento a ideia de beleza e conforto, no entanto, o loteamento não apresentava as características dos loteamentos-jardins realizados em grandes cidades, como em São Paulo. Segundo GALVÃO (2012, p. 96), a justificativa para o uso da palavra "jardim" estava associada ao esforço de criar um traçado não ortogonal e na introdução de algumas áreas verdes, que não equivalem aos jardins de uso coletivo disseminados no interior das quadras nos verdadeiros bairros-jardim.



Fonte: Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2013.

A partir do final dos anos 1950, especialmente nos bairros dos Estados, Torre e Miramar, grandes lotes foram ocupados na avenida por edificações pertencentes a uma população de média e alta renda, que demonstrava seu poder aquisitivo através de exemplares da arquitetura moderna, considerados ainda hoje os melhores da produção local (figura 14). Ainda sobre este período, COUTINHO destaca que:

> [...] no final dos anos 50 ricos agricultores e comerciantes do Estado começam a construir suas mansões na prestigiada avenida. Esse momento do processo de urbanização é decisivo, pois a partir da fixação dessas primeiras famílias é que as demais se sentiriam estimuladas para ocupar seus lotes, diminuindo gradativamente o vazio da paisagem. (2004, p. 117)

Figura 14 - Residência Cassiano Ribeiro Coutinho (a), número 1090, bairro Torre, edificada no ano de 1955. Residência Joaquim Augusto da Silva (b), número 2025, no Bairro dos Estados (construída em 1957). Exemplares expressivos da arquitetura moderna edificados na cidade, situados na Avenida Epitácio Pessoa, ambos projetados por Acácio Gil Borsoi.

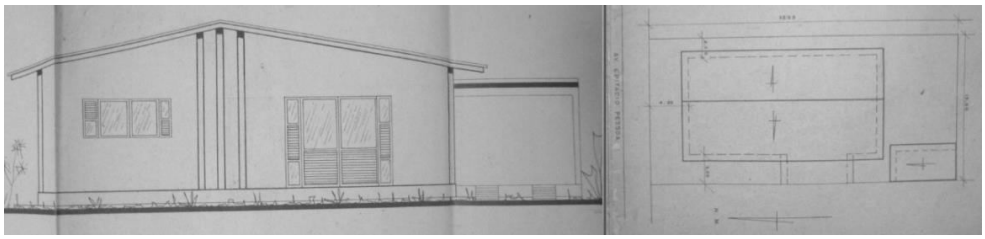
(a) (b)

Fonte: Acervo Pessoal, 2012.

Na década de 1960, os vazios que predominaram na fase anterior foram sendo quase que todos preenchidos, representando um dos momentos de maior transformação no perfil da avenida, até então. As grandes propriedades que ainda restavam ou continuariam servindo à especulação, ou seriam parceladas em lotes menores destinados ao setor habitacional.

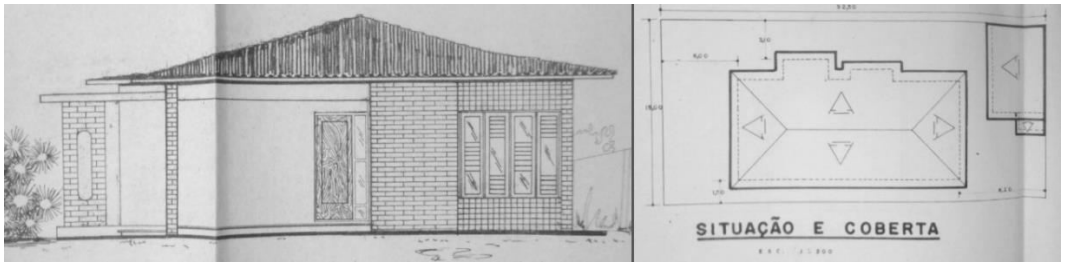
Muitos dos projetos residenciais encontrados nesse período "demonstram a adoção de linguagens arquitetônicas sem vinculação a estilos claramente definidos na historiografia", podendo ser agrupados por uma lógica funcional - numa resolução satisfatória e simples do programa de necessidades, das aberturas, da cobertura, bem como da implantação (figuras 15 e 16). Tais residências assinalam um momento de "transformação no perfil e no aspecto da avenida" (AFONSO e COSTA, 2016, p. 251).

Figura 15 - Fachada e planta de coberta de residência de número 2414, localizada em Tambauzinho, em arquivo do ano de 1974.



Fonte: Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2013.

Figura 16 - Fachada e planta de coberta de residência de número 3410, localizada em Tambauzinho, em arquivo do ano de 1975.



Fonte: Arquivo Central da Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2013.

A hegemonia do uso residencial perdurou até a década de 1970, quando se iniciou na avenida um processo de mudanças mais profundas na sua imagem, marcado pela pavimentação asfáltica e criação de mais uma faixa de rolamento, devido ao fluxo de carros que aumentava; além do surgimento de novos usos, cujo intuito era dar suporte a população local, residente nos bairros contíguos ao percurso.

A implementação do primeiro Plano Diretor de João Pessoa, criado em 1975, afirmou essa tendência, pois a avenida passava a ser considerada "a primeira Zona Comercial Eixo onde prevalecia uma baixa densidade – aproximadamente 50 hab/hectare." (COUTINHO, 2004, p. 100). A legislação previa, além do uso habitacional, um pequeno comércio, como, lanchonetes, bares, restaurantes, instalações institucionais, setor de prestação de serviços, bancos, entre outros. Sobre esse momento, Martins explica:

> A consolidação dos novos bairros ao longo do percurso da Avenida Epitácio Pessoa e da ocupação dos bairros litorâneos, assim como a expansão urbana na direção sul e norte da cidade, fizeram da referida via uma avenida principal, que pela sua localização e pela sua utilização e importância na escala da cidade, passou a atrair novos usos e atividades voltadas para o comércio e serviços, os quais, aos poucos, foram se instalando nos lotes nela situados. (2014, p. 59, 60)

Tal vocação foi acentuada na revisão do Plano Diretor, em 1979, que desenhava uma via com novas tipologias, usos e maior adensamento, facilitando o surgimento de supermercados e prédios multifamiliares, demonstrando uma lógica que visava o aproveitamento da localização da avenida para servir os bairros adjacentes, tornando-a um eixo de circulação e apoio, que nas próximas décadas se expandiria. A transformação ocorrida pode ser atestada no trecho desta notícia veiculada no jornal A União, de 1989:

> A etiqueta de residir na Epitácio foi trocada pelo prazer e conforto de fazer as compras na área. Diferentemente do início da ocupação comercial em João Pessoa, para lá seguiram somente empresários que tinham condições excelentes de começar um negócio. Foram marcas de sucesso, pessoas influentes que transformaram este comércio em ambientes de estilo. (A UNIÃO, 30 abr. 89, p. 3 apud MARTINS, 2014, p. 67)

Os novos usos e funções da via foram se tornando mais expressivos e numerosos na medida em que os moradores da avenida eram atraídos para os setores habitacionais próximos a praia, que se tornavam a nova localidade de morar para as classes mais abastadas. Desde então, a arquitetura residencial edificada na via começou a ser adaptada ou mesmo substituída pelos novos estabelecimentos, processo que se tornou ainda mais intenso nas últimas duas décadas.

Dentro desse contexto, além da perda material da edificação, modifica-se também a relação entre o edifício e o lote, uma vez que para as construções destinadas a estes novos usos, na avenida, é permitida maior taxa de ocupação do solo (figura 17). Os recuos laterais são eliminados quase que por completo, tornando a via mais adensada; já os recuos frontais são transformados em estacionamentos, alterando a imagem do caminho que se torna cada vez mais genérico.

Assim, avenida que uma vez foi considerada a melhor e mais moderna localização para se morar, tendo como atrativo os grandes lotes e maior liberdade para construir, em oposição às áreas consolidadas do Centro Tradicional, se transformou num eixo comercial e de serviços. As casas soltas dos limites do lote e de jardins generosos foram gradativamente sendo substituídas ou reformadas; os novos usos permitiram que os terrenos fossem adensados e aproximaram, novamente, as edificações da rua e, mesmo, umas das outras, voltando a serem geminadas (figura 18), numa lógica de implantação que, sob esse aspecto, se assemelha àquela do Centro – de onde tinha se afastado.

Figura 17 - Edificação nº 3333, localizada no bairro Miramar. As imagens mostram, respectivamente, a situação do edifício em 2012 (a) e a situação em que se encontra o edifício atualmente (b). As imagens ilustram as transformações sofridas pela arquitetura residencial original da avenida. Fonte: Levantamento nosso, 2012/2013.

(a) (b)

Fonte: Levantamento nosso, 2012/2013.

Figura 18 - Lojas de móveis situadas na Avenida Epitácio Pessoa, na altura do bairro de Tambauzinho, margem sul do percurso.

Fonte: Google Street View, 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme apresentado nas páginas anteriores, percebemos dois aspectos pelos quais a Avenida Epitácio Pessoa representou uma modernização: o primeiro, enquanto um novo eixo de estruturação da expansão urbana e de ligação entre pontos bastante significativos da cidade – o centro, área consolidada e adensada, e a praia, novo espaço de lazer que gradativamente foi ocupado; e o segundo, enquanto lugar propício para instalação de arquiteturas tidas como modernas na primeira metade do século XX, por seguirem novos esquemas de implantação e de relação para com os espaços exteriores e a cidade.

Esses fatores acabaram por distinguir a avenida, que se tornou alvo de ações privadas e de investimentos públicos nos âmbitos da habitação e da infraestrutura, visando o preenchimento desse território existente entre a área urbana consolidada e o Oceano Atlântico, e sua incorporação à cidade. Desse modo, as camadas médias e altas da população em processo de deslocamento das áreas centrais encontrariam nesse eixo uma nova localidade para morar.

Enquanto se distanciava da experiência do Centro Tradicional e alcançava o mar, a própria avenida sofria transformações, ocorridas nos vários tempos de sua história, da sua abertura à consolidação de seu traçado, da ocupação residencial à modificação do uso do solo. Assim, ao percorrer a via corriqueiramente, nos dias atuais, assim como na cidade de Tamara (retomando o excerto de Calvino que abre este artigo), “raramente o olhar se fixa numa coisa”. Os lotes, as edificações, e os usos que abrigam, são elementos intercambiáveis: foram transformados diversas vezes, atendendo as demandas e os anseios de cada época. Dentro desse contexto de mudanças, além das perdas materiais - da arquitetura de outrora - também se altera a relação entre o edifício e o lote, já que os novos usos edificados retornam aos limites do terreno.

Ao olhar mais atento, ainda é possível perceber os diferentes tempos de ocupação residencial da avenida entre uma fachada comercial e outra. São camadas de história contadas através dos vestígios das moradias construídas no passado, as quais hoje lemos como sendo antigas, mas que representaram uma modernização quando no momento em que foram edificadas.

Apesar disso, em meio a esses elementos transitórios, algo permanece ao longo das décadas. A Avenida Epitácio Pessoa continua sendo reconhecida pelo símbolo que representou no período de sua abertura: o de caminho para o mar, caracterizando um encurtamento emblemático da distância entre o Centro e a faixa litorânea. A função de elo, com consequente aproximação entre essas duas áreas, desempenhada pela via, perdura até a atualidade, sendo esta um dos principais corredores da cidade.

A partir destes pontos de vista - um do presente da avenida em relação ao seu próprio passado, e outro do passado da avenida em relação ao que a precedia na cidade - podemos então apreender um pouco mais a complexidade dos tempos da Avenida Epitácio Pessoa, bem como os significados de “antigo” e de “moderno” associados a ela que, por vezes, encontramos ao estudar sua história.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Filipe Valentim; COSTA, Surama Batista Vieira da.; As novas (e não tão novas) moradias para uma cidade em expansão: a Avenida Epitácio Pessoa. In: MOURA FILHA, Maria Berthilde; COTRIM, Márcio; CAVALCANTI FILHO, Ivan. *Entre o rio e o mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa*. João Pessoa: Editora da UFPB, 2016, P.232-255

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.

COUTINHO, Marco Antônio Farias. *Evolução Urbana e Qualidade de Vida: O caso da Avenida Epitácio Pessoa.* Dissertação (mestrado). João Pessoa, 2004.

GALVÃO, Carolina Marques Chaves. *Casa (moderna) brasileira: difusão da arquitetura moderna em João Pessoa 1950-60’s.* Dissertação (mestrado). São Carlos, 2012.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: *Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História.* São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GUEDES, Kaline Abrantes. *O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1950-1924).* Dissertação (mestrado). Natal, 2006.

LAVIERI, João Roberto; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira. Evolução urbana de João Pessoa pós-60. In: GONÇALVES, Regina Célia et al. *A questão urbana na Paraíba.* João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1999. (Coleção História Temática da Paraíba, v.3). p. 39-65.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória.* Tradução: Bernardo Leitão, et al. Campina: Editora da UNICAMP, 1996.

MARTINS, Paula Dieb. *Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001.* Dissertação (mestrado). João Pessoa, 2014.

REIS FILHOS, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*: v.4. Rio de Janeiro, 1960.

MEMORIA JOÃO PESSOA. *Formação e Evolução: O século XIX e a modernização da cidade da Paraíba.* Disponível em: <http://www.memoriajoaopessoa.com.br/formacao/05_seculo_xix/>

PEREIRA, Fúlvio Teixeira de Barros. *Difusão da arquitetura moderna na cidade de João Pessoa (1956-1974).* Dissertação (mestrado). São Carlos, 2008

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. *Lei n°140 de 4 de outubro de 1928. Código de Posturas Municipais.* João Pessoa, 1928.

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

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Do rio ao mar. Uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. Arquitextos, São Paulo, 07.078, *Vitruvius*, nov 2006 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298>. Acesso em: abr 2012

VIDAL, Wylnna Carlos Lima. *Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 -1940.* Dissertação (Mestrado). João Pessoa, 2004.