

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

PAISAGEM EM MOVIMENTO:
As transformações na Avenida Presidente Epitácio Pessoa de 1980 a 2001

PAULA DIEB MARTINS

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Doralice Sátyro Maia

João Pessoa – PB

2014

PAULA DIEB MARTINS

Paisagem em movimento:

As transformações na Avenida Presidente Epitácio Pessoa de 1980 a 2001

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba (PPGAU-UFPB) para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: História da Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Doralice Sátyro Maia

João Pessoa – PB

2014

M386p Martins, Paula Dieb.

Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Eptácio Pessoa de 1980 a 2001 / Paula Dieb Martins.- João Pessoa, 2014.

181f. : il.

Orientadora: Doralice Sátyro Maia

Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT

1. Arquitetura e urbanismo. 2. Paisagem urbana. 3. História urbana. 4. Morfologia urbana. 5. Vida urbana - Av. Eptácio Pessoa - João Pessoa-PB.

UFPB/BC

CDU: 72+711(043)

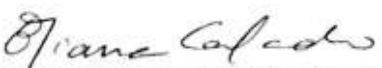
**Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Presidente Epitácio
Pessoa de 1980 a 2001**

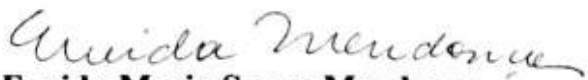
Por
Paula Dieb Martins

Dissertação aprovada em 30 de Setembro de 2014


Doralice Sátyro Maia
Orientadora


Maria Berthilde de Barros Lima e Moura Filha
Examinadora Interna – UFPB


Eliana Alda de Freitas Calado
Examinadora Externa – UFPB


Eneida Maria Souza Mendonça
Examinador Externo – UFES

João Pessoa-PB
2014

AGRADECIMENTOS

À professora **Dra. Doralice Sátyro Maia**, minha orientadora, pelos sábios ensinamentos transmitidos, pela confiança depositada no meu trabalho, pela liberdade que me deu para desenvolver a pesquisa;

Ao **PPGAU/ UFPB**, pela oportunidade de poder cursar o Mestrado em João Pessoa, e à **CAPES**, pela concessão da bolsa de estudos, que viabilizou a dedicação integral ao Mestrado;

Às professoras **Dras. Berthilde de Moura Filha, Eliana Calado e Eneida Mendonça**, pela firme disposição de participarem dos trabalhos da banca examinadora e pelas preciosas contribuições que deram na ocasião da Qualificação;

Ao ilustre professor da UFPB, arquiteto e urbanista **Mário Glauco di Lásccio**, profundo conhecedor da história da cidade, pela entrevista concedida;

À **Sinval Maciel**, pelo importante apoio junto à Secretaria do PPGAU;

Aos amigos que me apoiaram e souberam compreender os adiamentos dos momentos de confraternização e lazer;

À **Felipe Freitas e meus familiares**, pelo apoio emocional, carinho e compreensão a mim dedicados no decorrer deste período de estudos.

RESUMO

A Avenida Presidente Epitácio Pessoa, localizada na cidade de João Pessoa-PB, apresentou, ao longo da segunda metade do século XX, uma série de transformações visuais e funcionais que instigaram algumas questões: Quais foram, efetivamente, as alterações na morfologia urbana e na dinâmica da via considerada uma das principais da cidade? Como se deu este processo? A inquietação por encontrar respostas a tais indagações deu origem a esta pesquisa. Partindo da hipótese de que a mudança do uso do solo - decorrente do processo de expansão e descentralização da cidade - foi o fator que protagonizou a transformação na avenida, esta dissertação analisa as alterações ocorridas na sua paisagem – aqui entendida como a materialização do processo social no tempo -, entre os anos de 1980 e 2001, período em que se intensificou a instalação de atividades terciárias nos imóveis na mencionada via. A pesquisa documental investigou, então, os arquivos históricos e cadastrais de instituições localizadas na cidade de João Pessoa-PB, onde foram coletados mapas, notícias de jornais da época, imagens aéreas, fotografias e, particularmente na Prefeitura Municipal, foram identificados e catalogados os processos de solicitação de Alvará e Habite-se. Os dados obtidos foram sistematizados e subsidiaram a elaboração do texto, dos mapas, dos gráficos e da modelagem tridimensional, os quais possibilitaram análises quantitativas e qualitativas das alterações dos elementos morfológicos – definidos por Lamas (2004), Capel (2002) e Marx (1980) -, que coexistem na avenida. A pesquisa revelou um processo heterogêneo, que permitiu dividir a Epitácio Pessoa em trechos com características específicas referentes ao uso e ocupação do solo e aos espaços edificados. Além disto, foram anotados e analisados os registros da vida urbana na avenida noticiados pelos jornais. Tais matérias expuseram uma série de conflitos e acontecimentos que passaram a ocorrer em seus espaços livres. Respondendo às questões inicialmente colocadas, o estudo de tais aspectos - morfológicos e cotidianos – permitiu uma ampla apreensão da paisagem da referida via, que se tornou vitrine da modernização e da expansão da cidade, dos anseios da sua população e resultado dos interesses dos agentes produtores do espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem urbana. História urbana. Morfologia urbana. Avenida Epitácio Pessoa – João Pessoa.

ABSTRACT

The Presidente Epitacio Pessoa Avenue is one of the most important streets of the city of Joao Pessoa - PB. Throughout the 20th century, it was subject to a series of visual and functional changes, that induced to several questions: What were, effectively, the alterations in the urban morphology and the avenue dynamics? How did it happen? Seeking answers to those questions and based on the hypothesis that the land use was the main factor behind the referred process, this paper analyzes the transformation of the avenue's landscape between 1980 and 2001, period in which there was a high commercial and services placements. A research at local institutions was made on historical documents produced during the period, including maps, newspapers, aerial footage, photographs and, particularly at the City Hall, some land registers were identified and registered. The collected data was then used to elaborate texts, maps, statistical charts and 3D models, which enabled quantitative and qualitative analysis of the morphological elements of the avenue - as defined by Lamas (2004), Capel (2002) and Marx (1980). The study revealed an heterogeneous process, showing that the street could be divided in sections with similar characteristics referred to the land use and occupation and the constructed spaces. Furthermore, records of the avenue's urban life were made from the newspapers, which exposed a serie of conflicts and events. Answering the initial questions, the study of the morphological and quotidian aspects provided an extensive comprehension of the street's landscape, showcasing the city's modernization and expansion driven by citizen's cravings and commercial interests in the area.

KEY WORDS: Urban landscape. Urban history. Urban morphology. Epitácio Pessoa Avenue – João Pessoa.

LISTA DE FIGURAS

CAPÍTULO 1

Figura 01 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1855	32
Figura 02 -	Mapa atual de João Pessoa com demarcação do itinerário da Ferrovia Tambaú	35
Figura 03 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1929	38
Figura 04 -	Vista área da Lagoa e seu entorno antes da urbanização (data provável: 1920/1930)	40
Figura 05 -	Vista área da área da Praça da Independência e início da Avenida Eptácio Pessoa antes da urbanização da Lagoa dos Irerês (1934)	41
Figura 06 -	Vista área da Lagoa e seu entorno urbanizado e ocupado (sem data)	41
Figura 07 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1944	43
Figura 08 -	Imagem do Grupamento de Engenharia (1968)	44
Figura 09 -	Imagem da “pavimentação da estrada que liga esta capital à praia de Tambaú” (p. 5)	45
Figura 10 -	Imagem da obra de calçamento da Avenida Eptácio Pessoa	45
Figura 11 -	Imagem da inauguração do calçamento da Avenida Eptácio Pessoa	45
Figura 12 -	Imagem da construção da ponte sobre o Rio Jaguaribe da Avenida Eptácio Pessoa	46
Figura 13 -	Imagem da obra de instalação da rede de abastecimento de água na avenida Eptácio Pessoa	46
Figura 14 -	Imagem aérea da cidade de 1955 – Acervo Humberto Nóbrega	47
Figura 15 -	Mapa do trecho da Avenida Eptácio Pessoa com delimitação dos bairros que a margeiam	48
Figura 16 -	Imagem do Esporte Clube Cabo Branco (1968).....	48
Figura 17 -	Imagem do Hotel Tambaú (sem data) – Acervo Humberto Nóbrega (1968)	48
Figura 18 -	Obra de calçamento no Jardim Miramar na Rua Hilda Lucena – trecho em frente ao Clube Cabo Branco	50

Figura 19 -	Imagem de anúncio de venda de terrenos em Tambaú	51
Figura 20 -	Imagem da residência de Renato Ribeiro Coutinho (1955), projetada por Borsói	54
Figura 21 -	Imagem da residência de Cassiano Ribeiro Coutinho (1956), projetada por Borsói	54
Figura 22 -	Imagem da residência de Joaquim Augusto da Silva (1957), projetada por Borsói	54
Figura 23 -	Imagem da residência de Adrião Pires (1963), projetada por Cunha e Di Lascio. Fonte: TAMBAÚ, maio de 1966	54
Figura 24 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1972	57
Figura 25 -	Imagem de uma loja de decoração inaugurada na década de 1970 na Avenida Epitácio Pessoa	60

CAPÍTULO 2

Figura 26 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1988	68
Figura 27 -	Imagem do Mercado de Artesanato	70
Figura 28 -	Imagem do Hotel Tambaú e seu entorno (s. d. – aproximadamente 1975)	73
Figura 29 -	Imagem do Hotel Tambaú e seu entorno na década de 1990	73
Figura 30 -	Mapa da Av. Epitácio Pessoa - Localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento	80
Figura 31 -	Mapa da Av. Epitácio Pessoa – Trecho da via correspondente aos bairros Tambaú e Cabo Branco com localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento	80
Figura 32 -	Mapa da Av. Epitácio Pessoa - Trecho da via correspondente às áreas dos bairros dos Estados, da Torre e Expedicionários com localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento	81
Figura 33 -	Mapa - Delimitação dos perímetros dos trechos analisados na pesquisa	83
Figura 34 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 1.....	84
Figura 35 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 2	86
Figura 36 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no	

	Trecho 2	86
Figura 37 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 3	89
Figura 38 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no Trecho 3	89
Figura 39 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 4	92
Figura 40 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 4	92
Figura 41 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 5	95
Figura 42 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 5	95
Figura 43 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 6	97
Figura 44 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 7	99
Figura 45 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 7.....	99
Figura 46 -	Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no Trecho 7.....	99
Figura 47 -	Mapa - Trecho 7 da Avenida Eptácio Pessoa com localização dos processos de solicitação de Alvará de remembramento e destaque para os lotes onde foram construídos edifícios altos	101

CAPÍTULO 3

Figura 48 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	110
Figura 49 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	110
Figura 50 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	111
Figura 51 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	111
Figura 52 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	111
Figura 53 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	111

Figura 54 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	111
Figura 55 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	112
Figura 56 -	Anúncio de estabelecimento localizado na Avenida Eptácio Pessoa	112
Figura 57 -	Nota sobre novo hotel inaugurado na Avenida Eptácio Pessoa	112
Figura 58 -	Nota sobre novo hotel inaugurado na Avenida Eptácio Pessoa	112
Figura 59 -	Imagem do Albergue da Juventude inaugurado na Avenida Eptácio Pessoa	113
Figura 60 -	Nota sobre estabelecimentos localizados em um edifício empresarial na Avenida Eptácio Pessoa	114
Figura 61 -	Nota sobre inauguração de loja de móveis	114
Figura 62 -	Modelagem tridimensional da Avenida Eptácio Pessoa e os dos lotes que a margeiam com a demarcação dos trechos definidos para análise.....	116
Figura 63 -	Maquete dos trechos 2 e 3 da Avenida Eptácio Pessoa e sua ocupação em 1978	117
Figura 64 -	Maquete dos trechos 2 e 3 da Avenida Eptácio Pessoa e sua ocupação em 2001.....	118
Figura 65 -	Imagem do Banco Itaú	118
Figura 66 -	Imagem do Edifício do Ministério da Fazenda	118
Figura 67 -	Imagem da antiga Agência do Banco do Estado da Paraíba.	118
Figura 68 -	Imagem do Edifício Empresarial Eptácio Pessoa	119
Figura 69 -	Imagem do Edifício Empresaria Central Park	119
Figura 70 -	Imagem do Edifício Empresarial Royal Trade Center	119
Figura 71 -	Maquete do Trecho 7 da Avenida Eptácio Pessoa e sua ocupação em 1978	120
Figura 72 -	Maquete do Trecho 7 da Avenida Eptácio Pessoa e sua ocupação em 2001.....	120
Figura 73 -	Imagem de edifício alto construído entre 1980 e 2001 em lote que margeia a avenida pertencente ao Trecho 7.....	121
Figura 74 -	Imagem de edifício alto construído entre 1980 e 2001 em lote que margeia a avenida pertencente ao Trecho 7.....	121
Figura 75 -	Imagem de edifício alto construído entre 1980 e 2001 em lote que margeia a avenida pertencente ao Trecho 7.....	121

Figura 76 -	Prédio aonde funcionou o antigo Hotel Ávilla (atualmente é um edifício empresarial)	122
Figura 77 -	Imagem do Edifício Empresarial Concorde	122
Figura 78 -	Maquete dos trechos 4 e 5 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978	123
Figura 79 -	Maquete dos trechos 4 e 5 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001	123
Figura 80 -	Imagem do Edifício Leonor Camboim	124
Figura 81 -	Maquete do Trecho 6 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978	124
Figura 82 -	Maquete do Trecho 6 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001	125
Figura 83 -	Imagem do Edifício Reinos de Espanha	125
Figura 84 -	Imagem do Edifício Riveira	125
Figura 85 -	Imagem do Edifício Tiffany	126
Figura 86 -	Imagem de residência construída em período anterior ao ano de 1980	126
Figura 87 -	Imagem de residência construída em período anterior ao ano de 1980	126
Figura 88 -	Imagem de instalação da instalação da “onda verde” na Avenida Epitácio Pessoa	127
Figura 89 -	Imagem da duplicação da Avenida D. Pedro II	128
Figura 90 -	Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado de 1988 e localização dos principais corredores de tráfego que sofreram intervenções/foram criados na década de 1980	129
Figura 91 -	Imagem do relógio digital instalado na Avenida Epitácio Pessoa	131
Figura 92 -	Imagem de uma placa instalada na Avenida Epitácio Pessoa	131
Figura 93 -	Imagem de anúncio de identificação instalado na avenida ..	131
Figura 94 -	Imagem de anúncio de identificação instalado na avenida ..	131
Figura 95 -	Imagem de anúncio <i>out of home</i> instalado na Avenida Epitácio Pessoa	132
Figura 96 -	Imagem de anúncio <i>out of home</i> instalado na Avenida Epitácio Pessoa	132
Figura 97 -	Imagem de árvore ameaçada na Avenida Epitácio Pessoa ..	133
Figura 98 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 1 da	134

	avenida sob Ortofotocartas de 1978	
Figura 99 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 1 da avenida sob Ortofotocartas de 1998	135
Figura 100 -	Identificação da vegetação existente nos Trechos 2 e 3 da avenida sob Ortofotocartas de 1978	135
Figura 101 -	Identificação da vegetação existente nos Trechos 2 e 3 da avenida sob Ortofotocartas de 1998	135
Figura 102 -	Identificação da vegetação existente nos Trechos 4 e 5 da avenida sob Ortofotocartas de 1978	135
Figura 103 -	Identificação da vegetação existente nos Trechos 4 e 5 da avenida sob Ortofotocartas de 1998	135
Figura 104 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 6 da avenida sob Ortofotocartas de 1978	136
Figura 105 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 6 da avenida sob Ortofotocartas de 1998	136
Figura 106 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 7 da avenida sob Ortofotocartas de 1978	137
Figura 107 -	Identificação da vegetação existente no Trecho 7 da avenida sob Ortofotocartas de 1998	137

CAPÍTULO 4

Figura 110 -	Modelagem tridimensional da Avenida Eptácio Pessoa e os dos lotes que a margeiam com a demarcação dos trechos definidos para análise.....	146
Figura 111 -	Imagem do Edifício Estrela Brilhante	147
Figura 112 -	Imagem da ocupação do Trecho 2 da Avenida Eptácio Pessoa em 1978	147
Figura 113 -	Imagem da ocupação do Trecho 2 da Avenida Eptácio Pessoa em 2001.....	147
Figura 114 -	Modelagem – Alterações no Trecho 1 da Avenida Eptácio Pessoa	148
Figura 115 -	Modelagem – Alterações nos trechos 2 e 3 da Avenida Eptácio Pessoa	148
Figura 116 -	Modelagem – Alterações nos trechos 4 e 5 da Avenida Eptácio Pessoa	149
Figura 117 -	Modelagem – Alterações no Trecho 6 da Avenida Eptácio Pessoa	150
Figura 118 -	Modelagem – Alterações no Trecho 7 da Avenida Eptácio Pessoa	150
Figura 119 -	Modelagem - <i>Skyline</i> da Avenida Eptácio Pessoa em 1978 .	152

Figura 120 -	Modelagem - <i>Skyline</i> da Avenida Eptácio Pessoa em 2001 .	152
Figura 121 -	Modelagem - Imagem do Trecho 7 gerada a partir do ponto de vista do observador	153
Figura 122 -	Imagem do Trecho 1 da Avenida Eptácio Pessoa	154
Figura 123 -	Imagem do Trecho 1 da Avenida Eptácio Pessoa	154
Figura 124 -	Imagem do Trecho 1 da Avenida Eptácio Pessoa	154
Figura 125 -	Imagem dos Trechos 2 e 3 da Avenida Eptácio Pessoa	154
Figura 126 -	Imagem dos Trechos 2 e 3 da Avenida Eptácio Pessoa	154
Figura 127 -	Imagem da diminuição da largura da calçada da avenida para instalação de vagas de estacionamento	157
Figura 128 -	Imagem da invasão da calçada da Avenida por automóveis .	157
Figura 129 -	Imagem de <i>blitz</i> acontecendo na Avenida Eptácio Pessoa ..	158
Figura 130 -	Imagem de <i>blitz</i> acontecendo na Avenida Eptácio Pessoa ..	158
Figura 131 -	Imagem de <i>blitz</i> acontecendo na Avenida Eptácio Pessoa ..	158
Figura 132 -	Imagem de ciclistas utilizando a faixa de rolamento da avenida para circular	159
Figura 133 -	Imagem de vendedores ambulantes ocupando a calçada da Avenida Eptácio Pessoa	160
Figura 134 -	Imagem de vendedores ambulantes ocupando a calçada da Avenida Eptácio Pessoa	160
Figura 135 -	Imagem de disputas por espaço nas áreas públicas da avenida	161
Figura 136 -	Imagem do desfile do Bloco das Muriçocas pela Avenida Eptácio Pessoa	163
Figura 137 -	Imagem do desfile do Bloco das Muriçocas pela Avenida Eptácio Pessoa	163
Figura 138 -	Imagem do desfile do Bloco das Muriçocas pela Avenida Eptácio Pessoa	163
Figura 139 -	Imagem de evento na Avenida Eptácio Pessoa	164
Figura 140 -	Imagem de evento político na Avenida Eptácio Pessoa	164
Figura 141 -	Imagem de evento cultural na Avenida Eptácio Pessoa	164

LISTA DE GRÁFICOS

CAPÍTULO 2

Gráfico 01 -	Número de processos solicitados à PMJP por ano	78
Gráfico 02 -	Número de processos vinculados ao uso comercial por ano	82
Gráfico 03 -	Número de processos vinculados ao uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) por ano	82
Gráfico 04 -	Número de processos correspondentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Eptácio Pessoa e pertencentes ao bairro Centro por tipo de processo	85
Gráfico 05 -	Número de processos correspondentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Eptácio Pessoa e pertencentes ao bairro Tambiá por tipo de processo	85
Gráfico 06 -	Número de processos vinculados ao uso residencial por bairros	85
Gráfico 07 -	Número de processos de solicitação de alvarás de demolição por bairros	87
Gráfico 08 -	Número de processos correspondentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao Bairro da Torre por tipo de processo	87
Gráfico 09 -	Número de processos correspondentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao Bairro Expedicionários por tipo de processo	88
Gráfico 10 -	Número de processos vinculados ao uso comercial por bairros	88
Gráfico 11 -	Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao Bairro dos Estados por tipo de processo	90
Gráfico 12 -	Tipo de requerentes de processos por bairros no período de 1980 a 2001	90
Gráfico 13 -	Número de Cartas de Habite-se liberadas pela PMJP por bairros	91
Gráfico 14 -	Número de processos solicitados por bairros	93
Gráfico 15 -	Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Tambauzinho por tipo de processo	93
Gráfico 16 -	Número de processos vinculados ao uso comercial por bairro	94

Gráfico 17 -	Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Pedro Gondim por tipo de processo	96
Gráfico 18 -	Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Brisamar por tipo de processo	96
Gráfico 19 -	Número de processos vinculados aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Miramar por tipo de processo	98
Gráfico 20 -	Número de processos referentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Tambaú por tipo de processo	100
Gráfico 21 -	Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Eptácio Pessoa pertencentes ao bairro Cabo Branco por tipo de processo	100
Gráfico 22 -	Número de processos solicitados por pessoas físicas e empresas por ano	103
Gráfico 23 -	Quantidade de área construída (m ²) – referente às ampliações - por ano	103
Gráfico 24 -	Quantidade de área demolida (m ²) por ano	104
Gráfico 25 -	Quantidade de área construída (m ²) – referente às construções de novas edificações - por ano	104

LISTA DE QUADROS

INTRODUÇÃO

Quadro 01 -	Síntese dos elementos morfológicos definidos por Capel (2002), Lamas (2004) e Marx (1980)	27
-------------	---	----

CAPÍTULO 1

Quadro 02 -	Loteamentos da avenida e seus respectivos anos de lançamento	50
Quadro 03 -	Crescimento demográfico de João Pessoa	59

CAPÍTULO 2

Quadro 04 -	Quantidade de notícias encontradas por ano nos jornais A União veiculados aos domingos dos anos 1980 a 2001	63
Quadro 05 -	Modelo de ficha de registro de um processo de Alvará encontrado	78

LISTA DE SIGLAS

BNH	Banco Nacional de Habitação
CURA	Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada
DCU	Diretoria de Controle Urbano
DIGEOC	Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro
FCJA	Fundação Casa José Américo
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IHGP	Instituto Histórico e Geográfico Paraibano
PMJP	Prefeitura Municipal de João Pessoa
SFH	Sistema Financeiro de Habitação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE JOÃO PESSOA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DA PAISAGEM DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA ENTRE 1910 E 1980	31
2 AS ALTERAÇÕES NO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001	62
2.1 As transformações em João Pessoa no final do século XX	64
2.2 O uso do solo da Avenida Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001	75
2.2.1 As alterações no parcelamento do solo	79
2.2.2 As alterações no uso e ocupação dos lotes	81
2.2.2.1 Trecho 1.....	84
2.2.2.2 Trecho 2	86
2.2.2.3 Trecho 3	88
2.2.2.4 Trecho 4.....	91
2.2.2.5 Trecho 5	94
2.2.2.6 Trecho 6	97
2.2.2.7 Trecho 7.....	98
2.3 Considerações sobre a redefinição funcional da avenida	102
3 AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO EDIFICADO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001	107
3.1 Os edifícios	109
3.2 O mobiliário urbano	126
3.3 As áreas verdes	132
4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM NA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001	138
4.1 Paisagem, morfologia e reprodução do espaço urbano	138
4.2 As características morfológicas da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa	143
4.3 Os registros da vida urbana na Avenida Epitácio Pessoa	155
CONSIDERAÇÕES FINAIS	166
REFERÊNCIAS	171
ANEXO A - TRANSCRIÇÃO DO ART. 25, DA SEÇÃO II, DO CAPÍTULO II DA LEI COMPLEMENTAR Nº 3, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1992	181

INTRODUÇÃO

A cidade é produto, meio e condição do trabalho humano, ela é acúmulo de tempos, é um processo em constante transformação – sempre eliminando alguns elementos e preservando outros. Seu ambiente ganha forma a partir da prática social, do cotidiano, do movimento, do trabalho, da atividade humana.

Estudar a cidade não é uma tarefa simples, é um exercício complexo que abrange não apenas sua forma, sua configuração física, mas também os processos que nela se realizam e que a caracterizam. É, portanto, uma tarefa desafiadora, que transcende aquilo que os olhos veem.

Ao caminhar pela rua de uma cidade é possível visualizar como as pessoas a utilizam e porque o fazem daquele modo, que tipos de pessoas determinado espaço atrai, qual a sua história a partir das antigas edificações, entre outros aspectos. Ao mesmo tempo, sem perceber, é possível também sermos enganados ou confundidos: a paisagem urbana pode omitir ou dissimular uma realidade negativa, conflituosa, ultrapassada e violenta.

A presente pesquisa surge da curiosidade e da necessidade - tanto como cidadã quanto como arquiteta e urbanista - de compreender o processo de transformação do espaço urbano. O contato com a pesquisa na área de História da Cidade, ao longo da graduação, instigou ainda mais tal sentimento, tornando possível a produção desta dissertação. A escolha da rua como objeto de pesquisa consistiu em uma estratégia metodológica, visto que a mesma é um elemento revelador e complexo passível de ser estudado a fundo dada a sua reduzida escala¹.

Elemento morfológico fundamental da cidade (CAPEL, 2002), a rua expressa a vida urbana. Ela configura a cidade a partir de sua forma, de sua função, do seu uso, de sua apropriação, de seus conflitos e de sua diversidade (CARLOS, 2001). Deste modo, o estudo desta porção específica do espaço urbano permite a compreensão de processos e acontecimentos que se realizam na cidade.

Partindo dessas definições, a pesquisa ora apresentada tem como objeto de estudo a Avenida Presidente Epitácio Pessoa, localizada na cidade de João Pessoa, no Nordeste brasileiro. Com, aproximadamente, 5 km de extensão orientada

¹ De acordo com Lamas (2004), a escala da rua consiste na menor unidade, com forma própria, do espaço urbano.

pelo eixo leste - oeste, esta via interliga dois polos de atratividade da cidade: o Centro (bairro) e a orla marítima.

O Centro compreende um bairro marcado pelo elevado índice de estabelecimentos comerciais, de serviço e institucionais, assim como pelo acúmulo de funções depositadas e transformadas desde o início da ocupação da cidade. Já a orla, corresponde à faixa litorânea dos bairros Cabo Branco ao sul e Tambaú ao norte. Esta área caracteriza-se pela atratividade e variedade de serviços e comércio, de atividades de lazer, entretenimento e turismo, e pelo uso residencial das camadas de alta renda.

Desde o início de sua abertura – como uma estrada -, na década de 1910, a Avenida Epitácio Pessoa tem sofrido diversas mudanças em relação à ocupação, aos usos, à paisagem e ao espaço produzido. A sua ocupação é um marco no processo de expansão da cidade em direção à orla marítima ao longo do século XX, transformando a antiga estrada em uma das principais ruas da cidade.

De acordo com Coutinho (2004), a ocupação da referida via deu-se de forma fragmentada e diversa ao longo do mencionado século. De fato, desde sua abertura até a década de 1950, raras foram as modificações que ocorreram em sua paisagem. O predomínio da Mata Atlântica ao longo do seu percurso foi aos poucos desaparecendo e dando lugar a loteamentos e conjuntos habitacionais a partir, principalmente, da década de 1950, consistindo na primeira transformação da sua paisagem. Tais empreendimentos imobiliários estabeleceram-se conformando os novos bairros residenciais, os quais conferiram uma nova realidade urbana tanto para a avenida quanto para a cidade de João Pessoa.

Com a consolidação da mencionada ocupação, localizada no setor leste da cidade, intensificou-se a instalação de estabelecimentos voltados para o uso terciário ao longo da Avenida Epitácio Pessoa a partir, principalmente, da década de 1980, à medida que a mesma adquiria o caráter de subcentro, extinguindo progressivamente o uso residencial que a margeava. Este processo alterou não só o uso do solo, mas também a paisagem da via e o cotidiano dos que a frequentavam. Dada a sua importância, a referida década foi eleita como início do recorte temporal da pesquisa,

o qual se estende até o ano de 2001², coincidindo com o final do século XX, momento em que a avenida já apresentava profundas transformações em seus usos e espaços edificados.

Uma primeira observação em imagens antigas e recentes da avenida revela nitidamente tal processo. É possível visualizar a modificação da ocupação do solo, da vegetação, do desenho, da pavimentação, das tipologias construídas, dentre outros aspectos. Porém, como se deu tal alteração na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa no período compreendido entre os anos de 1980 e 2001?

A partir da hipótese de que a maior alteração foi protagonizada pela mudança no uso do solo dos lotes que a margeiam, desenvolve-se a presente pesquisa. A realização de uma análise dos fatos e dos processos que ocorreram na mencionada via e a identificação das modificações dessa paisagem no supracitado recorte temporal serão utilizados como meios de investigação para corroborar tal afirmação.

Deste modo, tem-se como objetivo principal analisar a produção e a transformação da paisagem da Avenida Presidente Epitácio Pessoa no período compreendido entre os anos de 1980 e 2001. Para tanto, definiram-se os seguintes objetivos específicos:

- Analisar a produção do espaço da referida via ao longo das primeiras décadas de sua ocupação entre 1910 e 1980;
- Verificar e analisar as alterações no uso do solo, na ocupação e no parcelamento dos lotes que margeiam a avenida;
- Identificar as alterações e permanências em seus edifícios, elementos móveis e áreas verdes;
- Identificar e analisar registros da vida urbana que nela se realizava.

A paisagem urbana, entendida como uma manifestação formal e concreta do espaço urbano, deve ser estudada não apenas por aquilo que sua aparência expressa, mas também pelo que ela oculta. As suas transformações estão diretamente ligadas à compreensão da produção do espaço, visto que ela corresponde à sua materialização espacial. Enquanto expressões das relações

² Outro fato que justifica a escolha do ano de 2001 para encerramento do recorte temporal foi o entendimento de que um estudo abrangendo 21 anos seria adequado ao prazo de desenvolvimento e finalização da pesquisa ora apresentada.

sociais reais, as formas possibilitam a análise e o entendimento do processo de (re)produção do espaço e suas dimensões urbanas, sociais e históricas, revelando aquilo que muitas vezes a aparência oculta (CARLOS, 1992).

O percurso histórico da Avenida Presidente Epitácio Pessoa ao longo de todo o século XX foi marcado por uma série de transformações, cuja representatividade vai além das expressões materiais assumidas pelas suas dimensões físicas. Desde a sua abertura até os dias atuais, a via em estudo tem sido produto e meio de produção de novas condições sociais; além de ter favorecido o crescimento da cidade, contribuído para o surgimento de novas centralidades e, de certa forma, influído na deterioração do seu centro tradicional. Deste modo, a transformação da avenida - que nasceu estrada e tornou-se avenida principal - se reflete em sua paisagem e, de certa maneira, também traduz a dinâmica urbana da cidade de João Pessoa ao longo do século XX.

Embora já existam algumas dissertações e teses que têm essa avenida como objeto de estudo - como Coutinho (2004) e Silveira (2004) -, nenhuma delas analisa de modo detalhado a forma como a sua paisagem foi produzida e alterada durante as duas últimas décadas do referido século, período marcado pela sua brusca transformação.

Acredita-se que a análise da modificação do uso do solo; da alteração do parcelamento dos lotes adjacentes à rua em questão e da consequente modificação da sua paisagem, resultará em um documento que certamente contribuirá para o conhecimento e compreensão desta etapa do processo de produção do espaço urbano da supracitada avenida, servindo como referência para futuras pesquisas em Arquitetura e Urbanismo, particularmente na área da História da Cidade, bem como de áreas afins.

Apesar de abranger um recorte temporal que compreende as duas últimas décadas do século XX, entende-se que para sua total compreensão, se faz necessário sintetizar a história da produção do espaço da Avenida Epitácio Pessoa, desde a sua abertura, no início do referido século, contextualizando-a e situando-a num processo mais amplo que é a produção do espaço da cidade onde ela se localiza.

Conforme mencionado anteriormente, a cidade é produto de um processo: produto do trabalho humano, ela contém não apenas a materialidade, mas funções, símbolos, movimento, imagens, formas, conteúdos, espaço e tempo. Aos olhos de quem a desvenda, ela se apresenta mais como um rascunho, do que como um texto:

de interpretação difícil, algumas vezes sem coerência, borrada, ela possui muitas escritas – sobrepostas e justapostas – inacabadas (LEFEBVRE, 1991).

Em “Geografias Pós Modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica” (1993), Soja alerta para a ausência da abordagem sobre a organização sócio espacial da sociedade em detrimento da organização social do tempo: para o autor, até meados do século XX, a ênfase no tempo, no historicismo, deixou de lado a problemática espacial, a qual passou a receber importância na teoria social crítica, a partir da década de 1960, com a publicação tardia dos *Grundrisse* de Marx com seus efeitos sobre a leitura do espaço e, também, com as mudanças nas condições de exploração capitalista.

Soja (1993) propõe a desconstrução e a recomposição da narrativa histórica, a partir da libertação do historicismo e da temporalidade e, da utilização de desvios de fluxos sequenciais, levando em conta simultaneidades e mapeamentos laterais a fim de expandir a crítica na análise do espaço-tempo, história-geografia, período-região, sucessão-simultaneidade.

Deste modo, a antiga concepção do espaço - como localização de fenômenos, neutro, passivo e externo às relações sociais – é substituída por uma nova abordagem, na qual a espacialidade passa a ser resultado e condição das transformações das relações sociais e suas práticas sócio espaciais (SOJA, 1993).

Esse conceito baseia-se na categoria da teoria social crítica definida por Lefebvre (1991): a produção do espaço. Seguindo uma tendência teórico metodológica marxista lefebvriana, tal categoria corresponde a um processo real e pensado, prático e teórico, abstrato e concreto e, compreende a totalidade do espaço. Partindo da forma mais abstrata à mais concreta, o autor busca se libertar das limitações instituídas pelas representações sociais que alienam e, deste modo, paralisam a crítica. Sua teoria aborda analiticamente o espaço, o qual define como um produto e instrumento, possibilitador de relações sociais (DAMIANI, 2008).

O conceito de produção, neste caso, não é entendido *strictu sensu*, isto é, não abrange apenas a fabricação de coisas materiais, mas é abordado de forma mais ampla, filosófica, abrangendo também a dimensão mental, abstrata, de representações, valores e pensamentos. Este conceito pode ser utilizado para explicar diversas realidades, sendo a cidade uma delas, visto que nela são produzidos os bens materiais e as condições que geram a necessidade e o desejo para a realização/consumo de tal produção (CARLOS, 2007).

A partir dessa perspectiva, a leitura da cidade torna-se complexa e o espaço perde sua neutralidade e determinismo. Nesta abordagem, segundo Carlos (2007) o espaço corresponde a uma estrutura que resulta de movimentos de dominação e apropriação, ele é produto tanto das estratégias políticas e econômicas quanto das práticas sociais que nele tomam forma.

A análise da produção do espaço pode ser realizada a partir de três níveis: a dominação política, a acumulação do capital e a prática social. O primeiro nível é definido pelas ações do poder político e das elites no estabelecimento dos espaços públicos da cidade. A acumulação de capital caracteriza-se pela criação de produtos imobiliários que favoreçam a acumulação e reprodução do capital. A prática social corresponde à materialização da vida em tais espaços, a partir de práticas cotidianas (CARLOS, 2001).

De acordo com Lefebvre (1991), a produção do espaço é um processo que não anula o passado, mas o utiliza como base para as construções presentes e futuras. Sendo assim, reafirma-se que para o entendimento da produção do espaço da Avenida Epitácio Pessoa foi imprescindível o entendimento da sua situação na produção do espaço da cidade em que ela se localiza. Desta forma, realizou-se uma síntese da história do espaço de João Pessoa, a fim de elucidar as práticas sociais, políticas e econômicas que produziram o espaço da avenida que, posteriormente, passou a condicionar tais práticas.

A partir desta base teórico metodológica, na qual se relacionam os campos de dominação – política e acumulação do capital - e apropriação – a prática social que se realiza no cotidiano -, o primeiro capítulo desta dissertação, intitulado “O processo de urbanização de João Pessoa e a produção do espaço e da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa entre 1910 e 1980” tem como objetivo analisar a produção do espaço da referida via ao longo das primeiras décadas de sua ocupação e, deste modo, compreender o processo de modificação de uso e ocupação que se iniciou nos anos seguintes.

A produção do espaço da cidade e da avenida será analisada a partir de mapas, fotografias, notícias de jornais da época, memórias de profissionais que atuaram na avenida no supracitado período, assim como, informações levantadas por pesquisadores – nas dissertações de Andrade (2007), Coutinho (2004), Oliveira (2006) e Pereira (2008) e na tese de Silveira (2004) -, por escritores locais – como Rodriguez (1994), Rodrigues (ano desconhecido), Medeiros (1994), Leitão (1988) – e

com base nas leituras acerca da Teoria de Produção do Espaço de Lefebvre (1991), Carlos (1992, 1994, 2001, 2007) e Soja (1993).

A partir da década de 1980, como já foi dito anteriormente, a avenida sofreu uma intensa modificação do seu uso, sua função e sua aparência, entre outros aspectos. Para a compreensão deste processo, foi necessária a investigação das alterações de cada elemento morfológico inserido na Avenida Epitácio Pessoa. Para tanto, tomou-se como referencial teórico-metodológico a análise da Morfologia Urbana, a qual compreende o estudo das configurações e estruturas externas – formas - de um determinado espaço, analisando os seus aspectos exteriores e suas relações entre si e com os processos que lhes deram origem, definindo e explicando assim a sua paisagem (LAMAS, 2004).

Definida como um instrumento de análise da Morfologia Urbana (CAPEL, 2002), a paisagem pode ser utilizada tanto como ponto de partida quanto como de chegada: a partir dela podem-se fazer perguntas a respeito dos elementos que explicam sua formação, para reconhecer as ideias, as práticas, os interesses e as estratégias dos agentes sociais que a produzem e, também, pode-se estudá-la após uma investigação e analisá-la como resultado de um processo sobre o qual incidiram uma série de fatores.

Sendo assim, a pesquisa ora apresentada, utiliza-se da morfologia para a investigação e análise das alterações na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa, a partir do estudo das modificações e/ou das permanências dos seus elementos constituintes.

A forma de uma cidade compreende a materialização das práticas sociais que nela se realizam. Tais práticas, como foi dito anteriormente, resultam da ação de diversos agentes e são efetuadas em dois níveis: o da dominação e o da apropriação. Deste modo, é possível constatar a existência de um conteúdo inerente a esta forma que se mostra aos olhos do observador. A fim de revelar, compreender e analisar este conteúdo, o estudo da paisagem, a partir da Morfologia Urbana, se mostra como caminho ideal para tal investigação.

Produto do trabalho humano, a paisagem é percebida através dos materiais, das técnicas, da arquitetura, dos estilos, das vias de comunicação, dos cheios e vazios, das cores, dos arranjos dos bairros, dos traçados, etc. (CARLOS, 1992).

O estudo da paisagem - situa-se em uma linha de pesquisa que vem sendo desenvolvida no campo interdisciplinar composto principalmente por geógrafos, arquitetos, urbanistas e sociólogos. Entretanto, é visível a grande contribuição da geografia neste estudo – tanto conceitualmente quanto metodologicamente. Atualmente destacam-se nomes como Denis Cosgrove (1998), Paul Claval (2004), Augustin Berque (1998), Roberto Lobato Corrêa e Zeny Rosendahl (1998, 2004).

No campo disciplinar da arquitetura e urbanismo, o interesse pela paisagem urbana resulta em estudos que, predominantemente, investigam sua relação com o observador, levando em consideração as suas características visuais. Tais interesses surgiram a partir da década de 1940, como reação ao urbanismo e arquitetura modernos, com importantes estudos sobre as leituras e apreensões visuais da cidade, em que se destacam os trabalhos de Kevin Lynch (1980), Gordon Cullen (1983), Aldo Rossi (1995), Robert Venturi (2004), entre outros.

Além da paisagem urbana, em arquitetura e urbanismo, existe ainda a abordagem do paisagismo, que compreende a análise ou projeto de parques, isto é, espaços livres formados por elementos naturais, mas projetados segundo critérios racionais – humanos, como define Sá Carneiro (2010).

Deste modo, o estudo da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa parte do entendimento mais recente da paisagem dado pela geografia - enquanto materialização do processo da produção social de um espaço – e que vem sendo utilizado por vários campos do saber -, somada aos estudos de alguns arquitetos e urbanistas, pois além de se mostrar mais completo e de acordo com os objetivos do presente trabalho, metodologicamente ele permite a análise morfológica e crítica do processo de produção, não se limitando à leitura ou percepção visual.

Capel (2002), no livro intitulado “*La morfologia de las ciudades*”, caracteriza o estudo da Morfologia Urbana em três enfoques principais: o plano - composto pela trama viária, o quarteirão, o lote e a planta do edifício -; o edifício - composto pelos padrões de uso do espaço, usos do solo e diversidade estrutural -; e os processos de uso do solo - abordam temas como urbanização, parcelamento, construção, aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos.

Em “Morfologia Urbana e Desenho da Cidade” Lamas (2004), elenca e conceitua cada um dos elementos morfológicos constituintes do espaço urbano, ressaltando que o estudo da forma urbana pode ser realizado em diferentes escalas urbanas - isto é, em metrópoles, cidades médias e pequenas; bairros, praças e, até

mesmo, nas ruas - havendo um modo específico de compreensão e concepção das formas para cada uma das dimensões espaciais a serem estudadas. As três escalas ou dimensões espaciais da forma urbana são: a dimensão setorial – a escala da rua - ; a dimensão urbana – a escala do bairro; e a dimensão territorial – a escala da cidade.

Como se encontra em contínua construção, a forma urbana deve ser estudada sempre levando em consideração o tempo, visto que cada período possui características sociais, políticas e técnicas específicas. A Morfologia Urbana, além da forma propriamente dita, estuda também o seu desenvolvimento no tempo e identifica suas transformações e permanências, assim como os níveis de produção do espaço³, os quais se subdividem no nível de planejamento, nível urbanístico e nível de construção (LAMAS, 2004).

Os elementos morfológicos definidos por Lamas (2004) são: o solo – o pavimento; o traçado/a rua; o quarteirão; o lote – a parcela fundiária; os edifícios – o elemento mínimo; a fachada – o plano marginal; o logradouro; a praça; o monumento; a árvore e a vegetação; e o mobiliário urbano.

Além das referências acima citadas, destaca-se a obra de Murillo Marx, “Cidade Brasileira” (1980), na qual o autor elenca uma série de elementos que caracterizam as cidades do Brasil, que se relacionam diretamente com as unidades morfológicas definidas por Capel (2002) e Lamas (2004). São eles: o sítio urbano, os vazios, as construções, os elementos que são vistos e os que não são⁴.

A partir do estudo das referidas obras acerca da Morfologia Urbana e das cidades brasileiras, foi elaborado um esquema (Quadro 01) contendo os elementos definidos por cada um dos autores, expondo desta forma a complementaridade de suas ideias e conceitos para a análise da forma urbana.

³ Vale ressaltar que estes níveis de produção do espaço são entendidos por Lamas (2004) como níveis de atuação da prática do planejamento, os quais possuem métodos, objetivos, conteúdos e implicações morfológicas específicas, diferenciando-se da teoria lefebvriana de produção do espaço abordada nesta Introdução.

⁴ Os elementos vistos são os equipamentos urbanos encontrados em áreas públicas. Os não vistos se tratam das redes de infraestrutura urbana instaladas na cidade e, também, das intervenções urbanas, isto é, de determinadas ações no espaço que se materializam de modo não aparente, mas que influem no cotidiano e na ocupação de determinada área.

QUADRO 01: ELEMENTOS MORFOLÓGICOS			
AUTORES E OBRAS	Obra: La Morfologia de las Ciudades Autor: HORÁCIO CAPEL (2002)	Obra: Morfologia Urbana e Desenho da Cidade Autor: José Manuel R. Garcia Lamas (2004)	Obra: Cidade Brasileira Autor: Murillo Marx (1980)
ELEMENTOS MORFOLÓGICOS	Processos de usos do solo	Transformações e permanências das formas Níveis de produção do espaço	O que não se vê Redes de Infraestrutura Intervenções urbanas Evolução urbana
	Plano	Solo Traçado Quarteirão Lotes Logradouro Praça	Sítio Urbano Vazios Ruas Praças Jardins
	Edifício	Fachada Monumento Vegetação Mobiliário Urbano	Prédios Públicos Instalações Militares Construções Religiosas Casario Equipamentos Muros

Quadro 01: Síntese dos elementos morfológicos definidos por Capel (2002), Lamas (2004) e Marx (1980). Fonte: Edição da autora (2013).

Com base nesse esquema e nos elementos nele definidos, foi desenvolvida a análise das alterações da Avenida Epitácio Pessoa, no período compreendido entre os anos de 1980 e 2001, a partir da identificação das modificações nas suas unidades de forma.

Para a elaboração do referido estudo morfológico foi necessária a realização de uma ampla pesquisa documental, devido à existência de poucos registros iconográficos e bibliografia específica produzida sobre a via entre 1980 e 2001.

Dividida em duas etapas, a pesquisa documental foi realizada em acervos de duas instituições: na Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP) e na Fundação Casa de José Américo (FCJA). Na primeira, foram levantados e registrados todos os processos de solicitação de Alvará e Habite-se referentes aos lotes situados na Avenida Epitácio Pessoa durante o período compreendido entre 1980 e 2001, a fim de localizar as alterações sofridas nos seus edifícios e lotes, e foram consultadas e

digitalizadas⁵ as imagens das Ortofotocartas de 1978, 1989 e 1998, com o objetivo de identificar a dinâmica da ocupação do solo urbano ao longo do seu percurso.

A segunda etapa consistiu na coleta e no registro de notícias relacionadas diretamente ou indiretamente à Avenida Epitácio Pessoa e ao espaço urbano de João Pessoa nos jornais locais “A União”⁶ veiculados aos domingos e no dia 5 de agosto dos anos de 1980 a 2001⁷. O material obtido consistiu em uma série de imagens, notícias, matérias e anúncios que possibilitaram compreender as transformações que se passavam na mencionada via e na cidade.

Devido à grande quantidade de documentos consultados e de informações adquiridas, assim como, aos diferentes tipos de análise referentes a cada elemento morfológico, optou-se por dividir a análise da morfologia da avenida em duas partes: as alterações no solo e as alterações no espaço edificado, as quais corresponderam ao segundo e terceiro capítulos, respectivamente.

Vale ressaltar que os Processos de Usos do Solo, que compreendem aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos, serão abordados no decorrer das duas etapas da análise dada a inerência de tais processos ao estudo e entendimento dos dois elementos que serão analisados separadamente.

O segundo capítulo, intitulado “As alterações no uso e ocupação do solo da Avenida Epitácio Pessoa - 1980 a 2001”, teve como objetivo analisar as transformações no uso, na ocupação e no parcelamento ocorridas nos lotes nela situados. Inicialmente, a fim de ampliar o entendimento do processo que aconteceu na avenida, foram feitas leituras para contextualizar o espaço urbano de João Pessoa, as quais foram somadas aos registros feitos a partir da pesquisa realizada nos jornais.

A análise das alterações no solo na avenida se fez possível a partir da confecção de gráficos com base no levantamento e registro de todos os processos de solicitação de Alvará e Habite-se realizados na pesquisa documental. Os gráficos

⁵ Foram obtidas fotografias digitais das Ortofotocartas de 1978 e 1989, pois as de 1998 já encontravam-se digitalizadas na PMJP.

⁶ A escolha de tal fonte de pesquisa decorreu do fato dela consistir no jornal estatal da Paraíba, tendo como um de seus objetivos informar as ações empreendidas pela gestão política vigente e, também, pela disponibilidade de todo o seu acervo em instituições locais.

⁷ A escolha pelos jornais veiculados aos domingos e nos dias de 5 de agosto (data de aniversário de fundação do Estado Paraíba e da sua capital – João Pessoa) deu-se em razão de que aos domingos os jornais apresentavam um maior número de anúncios – classificados – bem como de cadernos especiais com matérias sobre a cidade e, em 5 de agosto apresentavam matérias/cadernos especiais sobre a história da cidade e aspectos urbanos em geral.

relacionaram dados como números de processos solicitados, suas respectivas localizações (bairros), os tipos de uso a que as solicitações se destinavam, entre outros aspectos. Deste modo, foram detectadas algumas tendências no processo de mudança de uso e ocupação do solo ao longo da Epitácio Pessoa, possibilitando sua divisão em trechos com características específicas, os quais foram estudados de forma separada e detalhada.

Além disso, foram produzidos mapas que localizaram os lotes ocupados e vazios a partir da observação das Ortofotocartas dos anos de 1978, 1989 e 1998, identificando assim o processo de ocupação do solo durante o recorte temporal da pesquisa.

Como referencial teórico, além das obras anteriormente citadas, foram utilizadas obras referentes ao espaço urbano, sua produção e seus agentes como “O Espaço Urbano” (CORRÊA, 2005) e “Espaço Intra Urbano no Brasil” (VILLAÇA, 1998).

Deste modo, foi possível identificar as alterações que ocorreram no solo da avenida e analisar como se deu este processo, o qual a transformou em um eixo comercial, relacionando-o à uma escala mais ampla – a da cidade.

O terceiro capítulo, intitulado “As alterações no espaço edificado na Avenida Epitácio Pessoa – 1980 a 2001”, teve como finalidade investigar as modificações que ocorreram nos edifícios localizados na mencionada via, assim como nas suas áreas verdes - árvores, canteiros e logradouros – e no seu mobiliário urbano.

Para a análise das alterações nos edifícios foram utilizadas as notícias coletadas nos jornais que se referiam à Avenida Epitácio Pessoa e imagens de edifícios construídos na época, assim como informações contidas nos Processos de Alvará e Habite-se da PMJP. Tais informações forneceram os dados necessários para o desenvolvimento de uma modelagem tridimensional dos volumes construídos na avenida.

O mobiliário urbano foi identificado e analisado com base nos registros fotográficos coletados nos jornais. As imagens das Ortofotocartas foram utilizadas para a identificação das áreas verdes existentes na avenida em 1978 e 1998 - anos em que os referidos documentos foram produzidos e que se aproximam do recorte temporal da pesquisa.

Em relação ao referencial teórico utilizado, além daqueles relacionados à Morfologia Urbana usados no segundo capítulo, foram acrescentadas outras leituras como Ferrara (2002), que aborda o estudo do espaço construído; Jacobs (2011), no

tocante à especialização dos espaços na cidade; Batty (2009), que discursa sobre a modelagem tridimensional aplicada aos estudos urbanos; e Mendes (2006), que trata dos elementos publicitários no espaço público.

O quarto capítulo, intitulado “As alterações na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa - 1980 a 2001”, partiu do conceito de paisagem como materialização das relações sociais que se desenvolvem em um determinado espaço e, desta forma, levou em consideração não apenas os processos que se sucederam em seus elementos morfológicos, mas também, os aspectos cotidianos que condicionaram e foram condicionados por tais processos.

O objetivo desse capítulo consistiu em investigar a modificação da paisagem da mencionada via com base no que foi constatado nas análises de cada um dos seus elementos morfológicos realizadas nos capítulos anteriores e, também, nos registros da vida urbana da avenida, a fim de confirmar a hipótese apontada no início desta introdução.

Os registros dos aspectos cotidianos e as fotografias da avenida - ambos encontrados nos jornais pesquisados - colaboraram de maneira relevante para o entendimento do processo de transformação sofrido pela paisagem da Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001.

Como referencial teórico, neste capítulo foram utilizados aqueles que tratam da definição da paisagem e a abrangência do seu estudo como Claval (2004), Correa e Rosendahl (2004), Cosgrove (1998), Berque (1998) e Carlos (2001); aqueles que abordam os impactos que determinadas edificações causam no espaço urbano como Gregoletto e Reis (2012); e outros que se voltam para o estudo da prática social na cidade como Jacobs (2011) e Certeau (2009).

Desta forma, acredita-se que a estrutura do trabalho, a fundamentação teórica e os procedimentos metodológicos ora apresentados foram fundamentais para o alcance dos objetivos desta dissertação, prezando por uma leitura minuciosa da transformação da paisagem da Avenida Presidente Epitácio Pessoa entre os anos de 1980 e 2001.

1 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE JOÃO PESSOA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DA PAISAGEM DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA ENTRE 1910 E 1980

Entre a minha chegada e hoje já se passaram duas ou mais cidades. A prova é que, confiando numa carona da Epitácio, tive de tirar a pé até o jornal sem ser reconhecido por um único contemporâneo. O movimento incessante de carros e de pessoas era todo de outros moradores, outra geração, para a qual a gente vai se sentindo um fantasma ou, na melhor das hipóteses, trambolho. (RODRIGUES, s.d., p.20).

A cidade é produto de um processo: produto do trabalho humano, ela contém não apenas a materialidade, mas funções, símbolos, movimento, imagens, formas, conteúdos, espaço e tempo. Aos olhos de quem a desvenda, ela se apresenta mais como um rascunho, do que como um texto: de interpretação difícil, algumas vezes sem coerência, borrada, ela possui muitas escritas – sobrepostas e justapostas – inacabadas. É sobre este terreno que o presente capítulo transita, buscando compreender este rascunho que, ao mesmo tempo em que dissimula e omite, traduz o espaço produzido e sua produção.

A produção do espaço é um processo que não anula o passado, mas o utiliza como base para as construções presentes e futuras. Ela é ao mesmo tempo resultado e condição para a reprodução da sociedade, isto é, das suas relações que se manifestam na prática espacial (LEFEBVRE, 1991).

Sendo assim, para a análise da produção do espaço da Avenida Epitácio Pessoa, é imprescindível o entendimento da sua situação na produção do espaço da cidade onde ela se localiza. Desta forma, o presente capítulo realiza uma breve leitura da história de João Pessoa relacionando-a à produção do espaço e da paisagem da avenida citada.

Com base nos ensinamentos de Lefebvre (1991), Carlos (2007) e Villaça (1998) iniciaremos com o processo histórico da produção da cidade, identificando os marcos construídos e as principais intervenções realizadas. Para tanto, será utilizada não só uma bibliografia relacionada aos referidos temas, como também imagens, mapas e notícias de jornais da época, além de discursos de políticos e técnicos envolvidos em tal empreendimento urbano.

Desde os primeiros séculos de sua fundação, João Pessoa teve sua área limitada pelas unidades morfológicas que lhe deram origem, margeadas pelo Rio

Sanhauá e pelo Baixo Planalto Costeiro. Até o século XIX, a vida social da cidade tinha pouco dinamismo, era como uma configuração intermediária do campo, ao qual ela ainda estava muito vinculada – graças às produções agrícola e pecuária -, cabendo à mesma as funções administrativa, religiosa e comercial. Neste período, a cidade ainda se caracterizava como “histórica ou tradicional” (Fig. 01), isto é, ainda se concentrava nas duas referidas unidades morfológicas e se organizava em torno dos bairros e da igreja (MAIA, 2000).

Somente após a segunda metade do século XIX, a cidade, então denominada Parahyba do Norte, passou a ultrapassar os limites da área que vinha sendo ocupada desde o século XVI: nesse momento surgiram as primeiras ocupações em direção ao litoral, constituída por sítios e chácaras que, ocupando extensas áreas, não apresentavam uma continuidade na malha urbana (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

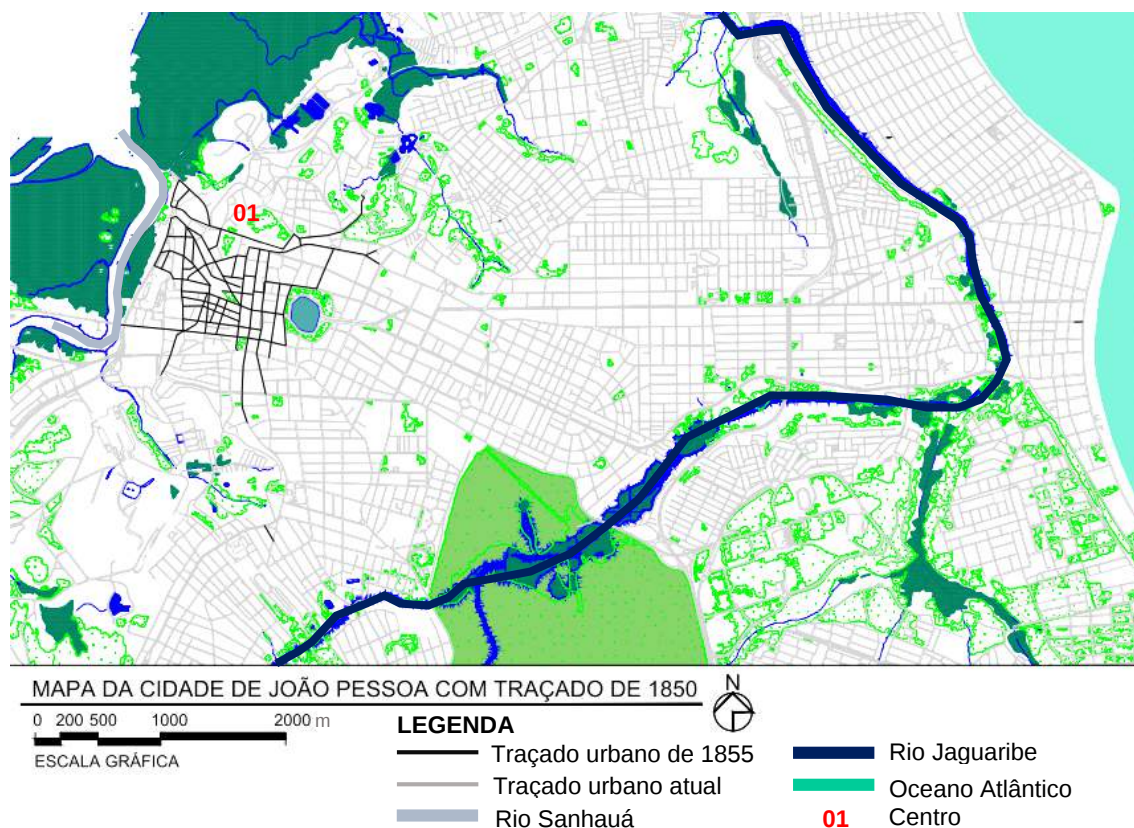


Figura 01: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1855. Fonte: “Planta da Cidade da Parahyba de 1855” (Instituto Histórico e Geográfico Paraibano - IHGP) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

A partir do século XIX, uma série de mudanças no âmbito político, econômico e social deu início a um período de transformação do cenário urbano brasileiro. Acontecimentos como a Independência do Brasil (1822), a criação da Lei de Terras (1850), a abolição da escravidão (1888), a Proclamação da República

(1889), a alta comercialização do algodão, assim como a substituição dos engenhos por usinas, fizeram com que as cidades assumissem uma nova posição no cenário econômico e político do país, quando parte da população do campo passou a residir nas mesmas, especialmente a elite agrária, formando assim uma elite urbana que, aos poucos, iria inserir na sociedade novos valores, em detrimento daqueles pregados pelas antigas oligarquias rurais. Este processo de passagem de uma sociedade escravocrata para uma sociedade de trabalho livre e a institucionalização da terra como propriedade - símbolo de poder político e econômico – se fizeram necessários pela instituição do modo capitalista de produção.

No início do século XX, as reformas empreendidas pelo prefeito Pereira Passos, na então capital da república - o Rio de Janeiro -, tornaram-se um modelo de progresso e modernização urbana nacional, sendo prontamente seguido por outras capitais brasileiras, como Recife e Salvador, que - sob o trinômio sanear, circular e embelezar – alinharam e alargaram suas vias, instalaram sistemas de esgotos, abastecimento de água e energia elétrica, abriram praças e passeios arborizados, reformaram prédios e fachadas e prepararam o solo urbano para a expansão territorial e populacional com a abertura de novas vias e a criação de novos bairros.

Neste momento, muitas cidades passaram a ser alvo de investimentos do poder público a fim de negar seu passado colonial, se tornar vitrine da modernidade e do progresso republicano e se aproximar do modelo urbano de cidade europeia então em voga - Paris. Neste contexto, a cidade de João Pessoa não fica de fora, as reformas nela executadas no início do século XX objetivaram transformá-la em uma “cidade modernizada”⁸, marcada pela expansão territorial, pela desconcentração do seu centro tradicional e pelo surgimento de novas centralidades, assim como pela diversificação de atividades e interesses sociais (MAIA, 2000).

A modernidade, conceituada por Berman (2007) como um conjunto de experiências vivenciadas pela humanidade de diversas formas desde o século XIX, se mostra e se desenvolve na sociedade ocidental a partir de uma série de mudanças e processos, em que se destacam a modernização e o modernismo. A modernização corresponde ao processo constante e contínuo de reestruturação social decorrente da

⁸ Esta “cidade modernizada” não deve ser confundida com a “cidade moderna” que, de acordo com Benevolo (1983), se caracteriza como aquela constituída por grandes elementos morfológicos (quadras, lotes, edifícios, ruas) compreendendo um conjunto unitário do ponto de vista construtivo/formal, sendo ela previamente planejada e projetada.

dinâmica geográfica e dos modos de produção. Já o modernismo compreende rebatimento cultural e ideológico desta modernização.

Portanto, pode-se dizer que a experiência da modernidade envolve não apenas elementos técnicos, científicos e espaciais, mas também a cultura, os valores e o comportamento da sociedade. Deste modo, tal experiência ocorre de forma diversificada de acordo com a realidade do local onde ela acontece:

Num polo, podemos ver o modernismo das nações avançadas, brotando diretamente da modernização política e econômica e obtendo visão e energia de uma realidade modernizada [...] mesmo quando desafia essa realidade de forma radical. No polo oposto, encontramos um modernismo que emerge do atraso e do subdesenvolvimento. [...] O modernismo do subdesenvolvimento é forçado a se construir de fantasias e sonhos de modernidade, a se nutrir de uma intimidade e luta contra miragens e fantasmas. Ele se dobra sobre si mesmo e se tortura por sua incapacidade de, sozinho, fazer a história, ou se lança a tentativas extravagantes de tomar para si toda a carga da história. (BERMAN, 2007, p. 271).

A “modernidade” brasileira foi responsável por transformações radicais em suas principais cidades e na sua população, as quais, até então, se encontravam praticamente diante de uma realidade colonial dos séculos XVI, XVII e XVIII. Nestas cidades, “o desenvolvimento da modernidade não se dá como consequência do crescimento industrial e sim graças ao processo mundial de modernização dos espaços físicos, dos hábitos e dos costumes da população citadina” (SÁ, 2009, p.124). As transformações nelas empreendidas compreenderam violentas reformas urbanas que modificaram traçados, desalojaram famílias, demoliram edifícios públicos, privados e institucionais - como as Igrejas, para implantação de novas praças e ruas mais largas, no caso de João Pessoa –, assim como a implantação de serviços de abastecimento de água, de fornecimento de energia elétrica e de transporte coletivo, com a instalação dos bondes.

A implantação do serviço de bondes à tração animal na cidade, no final do século XIX, “[...] veio a encurtar as distâncias entre os diversos pontos da cidade, sendo utilizado durante a semana para atividades da população e, aos domingos, como lazer” (ANDRADE; GARCIA, 1987, p. 25).

Tal sistema de transporte coletivo que, até então havia sido implantado em ruas existentes da cidade, sofreu uma inversão em 1906, com a criação da Ferrovia

de Tambaú⁹ numa área que ultrapassava os limites da cidade, conectando-a à praia de Tambaú (Fig. 02), local até então era ocupado permanentemente apenas por uma comunidade de pescadores - que tinha como sustento a pesca e a extração do coco -, e por um grupo de franciscanos, que lá construiu uma capela e uma missão para catequizar os membros da comunidade que ali habitavam (LEITÃO, 1998).

A criação da mencionada ferrovia teve como finalidade atender aos interesses dos veranistas – membros da classe de alta renda - possibilitando melhor acesso à Tambaú¹⁰. Seu funcionamento só ocorria nos finais de semana e nas épocas de veraneio, período em que a praia se transformava em polo de atração para o referido grupo (ANDRADE; GARCIA, 1987)¹¹.

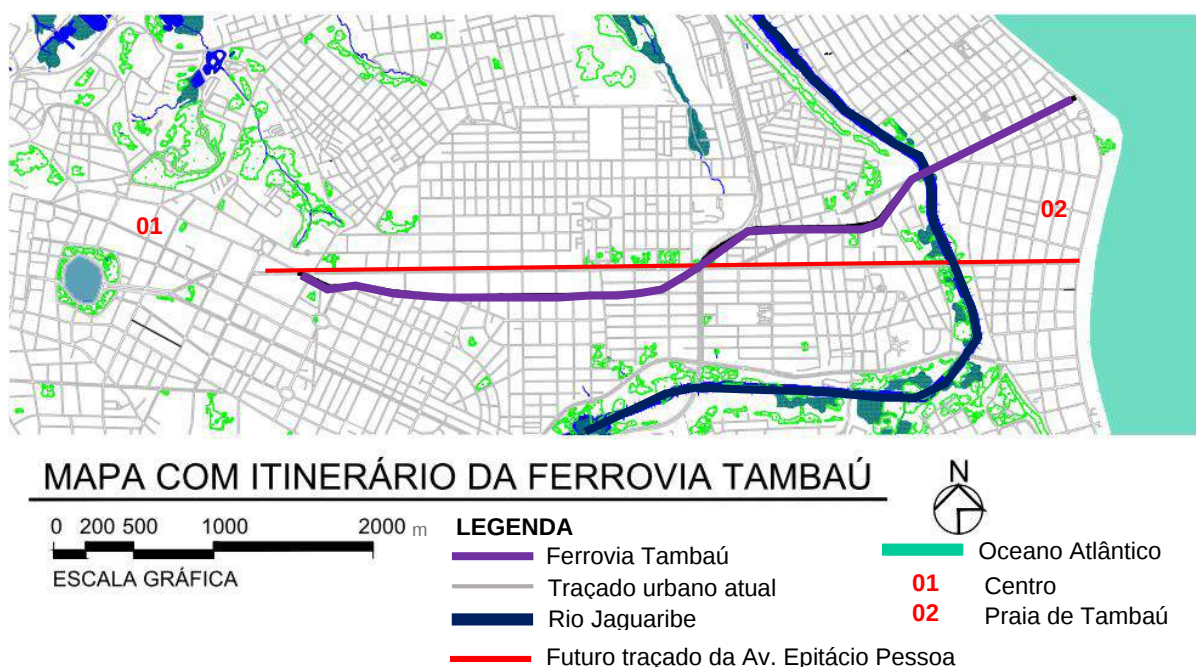


Figura 02: Mapa atual de João Pessoa com demarcação do itinerário da Ferrovia Tambaú. Fonte: Jornal A UNIÃO (s.d.) apud Andrade e Garcia (1987) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

De acordo com Carlos (2007), o espaço corresponde a uma estrutura que resulta de movimentos de dominação e apropriação, ele deriva tanto das estratégias

⁹ Apesar de ter sido inaugurada em 1906, seu trajeto foi finalizado apenas em 1911, passando a conectar a cidade à praia (RODRIGUEZ, 1994).

¹⁰ Antes da instalação da Ferrovia de Tambaú, os veranistas se deslocavam para a praia através de carruagens de aluguel (ANDRADE; GARCIA, 1987).

¹¹ De acordo com as autoras, em 1920 a Ferrovia de Tambaú parou de funcionar por falta de passageiros – neste período a praia de Tambaú foi tomada por um surto de febre amarela -, retomando suas atividades apenas em 1922 com novos veículos com rodas de ferro adaptados sobre trilhos que utilizavam um sistema misto à gasolina.

políticas e econômicas quanto das práticas sociais que nele tomam forma. Partindo-se desta perspectiva e identificando-se tais estratégias e seus rebatimentos sociais, a leitura da cidade torna-se complexa e o espaço perde sua neutralidade e determinismo.

Em João Pessoa, foi através da instituição de ações, órgãos fiscalizadores e legislação urbana, que o espaço de dominação se impôs. Tal espaço resulta no controle, ordenamento e imposição de um modelo urbanístico importado de uma realidade urbana completamente diferente, a qual transformou não apenas o espaço físico da cidade, mas também o seu imaginário e a vida social da sua população.

Ao estudar as diversas intervenções ocorridas em João Pessoa entre 1910 e 1940, Vidal (2004) dividiu-as em dois tipos - aquelas que agem no tecido urbano existente e aquelas que promovem a expansão urbana. De acordo com a autora, as primeiras melhorias da cidade passaram a ser efetuadas a partir da década de 1910 - quando foi implantado o serviço de abastecimento de água, o fornecimento de energia elétrica e os bondes começaram a ser convertidos para a tração elétrica – tendo seu auge na década de 1920.

A década de 1920, caracterizou-se como um momento de grande efervescência política e sociocultural, com a consolidação de conceitos/modelos representativos da modernização que já ocorriam em diversas capitais brasileiras e, também, pela prosperidade econômica gerada pela grande demanda internacional da fibra de algodão - escassa nos países europeus no período pós-Primeira Guerra Mundial. Neste momento, foi criado um instrumento de legislação urbana – o Decreto nº 32 de 4 de janeiro de 1921¹² - formando-se um corpo técnico responsável pela sua regulamentação e controle e, foi iniciada a abertura da Avenida Epitácio Pessoa.

Apesar da qualidade do algodão produzido na época, o Estado da Paraíba carecia de vias de acesso adequadas para o transporte do produto - o mesmo era transportado por animais de carga, perdendo assim qualidade e quantidade ao longo dos extensos e inadequados percursos – e sua infraestrutura portuária era precária para atender aos interesses econômicos locais. Desta forma, o governo paraibano investiu na implantação de ferrovias e, posteriormente, rodovias que canalizassem a produção para os demais Estados (GUEDES, 2006). Inserida neste projeto do

¹² De acordo com Vidal (2004), este decreto consistia na delimitação das áreas urbanas e suburbanas e instituía um código com normas disciplinadoras para as futuras construções dessas áreas.

governo estava a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, como via que conectaria a cidade a um novo porto a ser instalado na praia de Tambaú:

No mez de abril, indo ao encontro de uma Idea predominante, qual a de se fazer na enseada de Tambaú o nosso ancoradouro externo, iniciei os trabalhos de uma avenida de 4862 metros de extensão por 36 de largura ligando a Capital áquelle ponto do littoral. (Mensagem do Governador Camillo de Holanda, 1917, p.39).

A abertura da referida via, iniciada no governo de Camillo de Holanda (1916-1920), não chegou a ser concluída pelo mesmo e, o porto não foi construído devido a uma série de fatores, inclusive às especificidades naturais da praia de Tambaú que impediam sua instalação:

AVENIDA EPITÁCIO PESSOA – Logo no comêço da administração pensámos como necessidade da capital no plano de tres grandes estradas de rodagem, uma ligando esta cidade ao Recife, para attender aos multiplos interesses de ambos; outra, ligando directamente a capital a Mamanguape, que se podia converter em notavel celleiro do Estado; a terceira, ligando a capital á praia de Tambaú, onde se cogitava de construir o porto do Estado. As duas primeiras só podiam ser feitas com a collaboração do Govêrno Federal que actualmente cogito do assumpto. A última, que é a avenida Epitacio Pessôa, tratámos de levar a effeito, mas circumstancias imprevistas não nos permittiram concluil-a, estando, entretanto, trabalhado um grande trecho, onde se fez preciso considerável movimento de terra, derrubadas de mattas, etc. Esse trecho vae alem do Tambaúsinho na extensão de alguns kilometros servido pela linha de bonde electrico, não existindo ainda trafego regular. A avenida foi projetada linha dupla, havendo ao centro espaços para arborisação com refúgios, permittindo também a arborisação lateral, transito de vehiculos e peões. (Exposição do Governador Camillo de Holanda, 1920, p. 20).

Apesar disso, percebe-se que em seu discurso no final do mandato, Camillo de Holanda, demonstra ainda um esforço e interesse pela finalização das obras da avenida, mesmo que a ideia de implantação do porto já estivesse fora de cogitação. O crescimento populacional e econômico, o desenvolvimento da indústria e dos transportes urbanos, assim como a formação de uma burguesia urbana e do ideal de modernização e progresso, que regiam as cidades brasileiras da época, enfatizaram a necessidade da abertura da Avenida Epitácio Pessoa que, por sua vez, adquiriu um novo propósito: conformar um grande eixo de circulação e expansão da cidade (VIDAL, 2004).

Devido a uma série de dificuldades financeiras, a obra de abertura da avenida que havia sido iniciada na década de 1910, só foi retomada na década de 1930 (Fig. 03), no governo de Gratuliano de Brito (1932-1934), utilizando os recursos

das obras contra a seca durante a gestão do então presidente Epitácio Pessoa, e finalizada – atingindo a orla marítima - na década de 1940 (SILVEIRA, 2004).

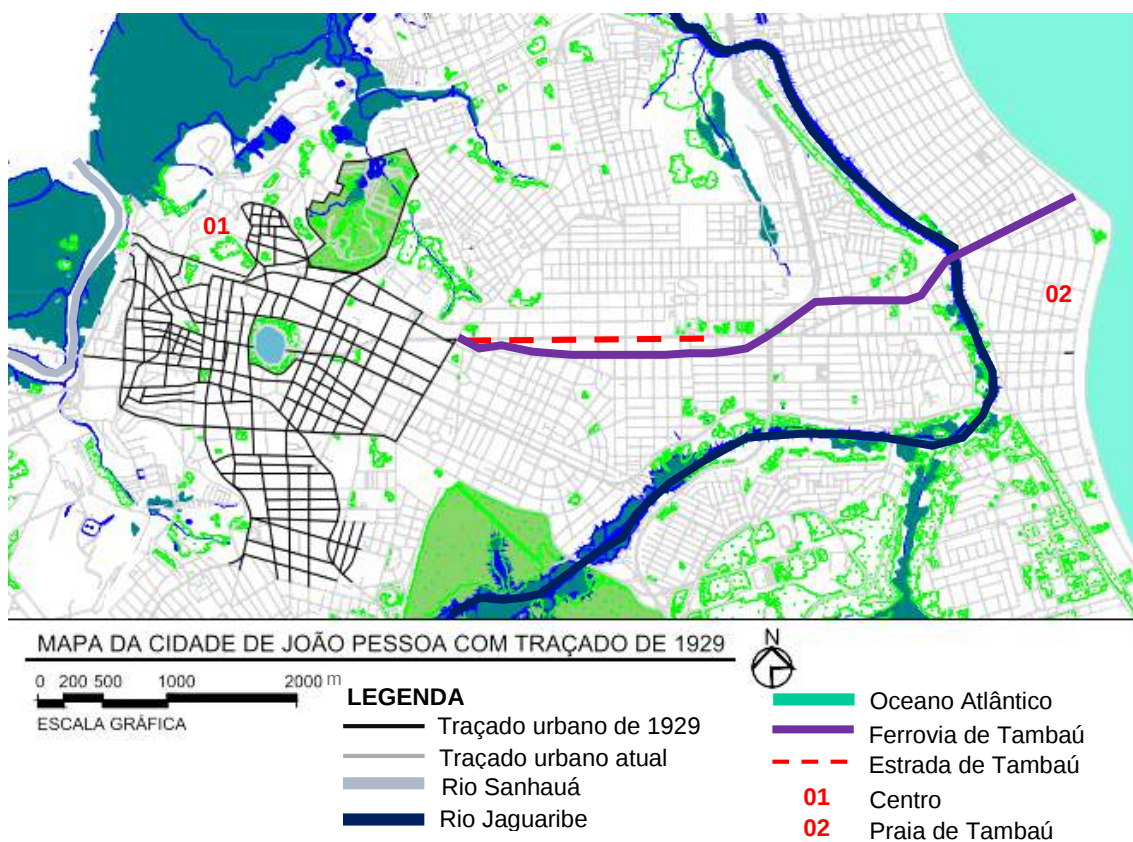


Figura 03: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1929. Fonte: “Planta da Cidade da Parahyba de 1929” (Acervo IHGP) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

De acordo com Leitão (1998), ainda no final da década de 1920, a ocupação da orla despertou o interesse da Prefeitura e de um proprietário de terras da área: neste momento foi loteada parte das terras de Antônio Lyra localizadas em Tambaú e foi confeccionada uma planta da cidade (em 1930) pelo engenheiro Alfredo Cihar delineando o traçado urbano da ocupação inicial e das primeiras ruas projetadas da praia. Apesar disso, por apresentar focos de malária e charcos, o processo de ocupação permanente de Tambaú pela população que vinha do Centro ocorreu de forma muito lenta, à medida que obras de melhoramentos passaram a ser executadas em tal região, intensificando-se apenas nas últimas décadas do século XX – como será visto mais adiante.

Na década de 1930, a Ferrovia de Tambaú foi paralisada, dada a ineficiência do sistema de transporte que a mesma oferecia, sendo implantada uma nova linha que percorria um trecho da Avenida Epitácio Pessoa, a qual foi desativada

em 1940 para a realização das obras de calçamento. Desta forma, na mesma década foi inaugurada uma nova linha de bondes elétricos ocupando o mesmo trajeto da antiga ferrovia¹³ (ANDRADE; GARCIA, 1987).

Acontecimentos como a abertura da avenida, a instalação de bondes elétricos no local ocupado pela antiga Ferrovia de Tambaú e o saneamento de Tambaú fizeram com que a praia passasse a ser cada vez mais frequentada não apenas pelas classes de alta renda, mas por boa parte da população da cidade, consolidando-se como área de lazer. Tal fato foi descrito por Celso Mariz, jornalista e historiador autodidata paraibano, em matéria publicada no Jornal O Norte, em 1988:

Anunciara meu destino na Praça e um amigo ofereceu levar-me de automóvel. Mas não saíra de casa para ir a Tambaú, senão para ir de bonde. [...] O gôsto era viajar na linha barata e alegria do povo. No carro comprido que vai fazer dos bairros da Capital e do casario, do coqueiral e das areias banhadas da povoação litorânea, um núcleo só de movimento e sociabilidade. [...], a nova linha vem servir às mais numerosas classes. Tambaú e o seu mar passarão a ser de todos [...]. Com os cajueiros queimados (uns dez mil talvez), os pântanos ressequidos e o Jaguaribe canalizado em drenos matemáticos, Tambaú educou-se para a vida. Sua primitiva fauna de mosquitos transferiu-se para pontos mais selvagens das baixadas. (O NORTE, 13 ago. 1988, p. 5).

Neste período foi perceptível a mudança de apreciação das praias que, segundo Silva (2001), antes eram tidas como locais malsãos e, a partir de meados do século XX - devido principalmente aos discursos médicos – passaram a ser vistas como locais de amenidades, adquirindo valor residencial e turístico.

A mudança no modo de apreciação das áreas litorâneas transformou seu próprio conteúdo simbólico e suas representações que, por sua vez, influenciaram diretamente o processo de produção do seu espaço/paisagem. À medida que os discursos médicos se transformaram em práticas urbanas, a população passou a enxergar as praias como locais atrativos, voltando-se em sua direção (SILVA, 2001). A concretização da abertura da Avenida Epitácio Pessoa, assim como, as melhorias em seu acesso, destacaram ainda mais a potencialidade desta nova via, aproximando cada vez mais a população da orla, a partir ocupação dos loteamentos instalados ao longo de suas margens.

¹³ Apesar de ter sido um importante elemento de ligação da cidade com a orla na primeira metade do século XX, esta linha foi desativada em 1960 - devido a vários fatores como a dificuldade de importação e manutenção de equipamentos, o investimento do governo na utilização de auto-ônibus movidos à gasolina e o conflito dos mesmos com os bondes nas ruas da cidade (ANDRADE; GARCIA, 1987).

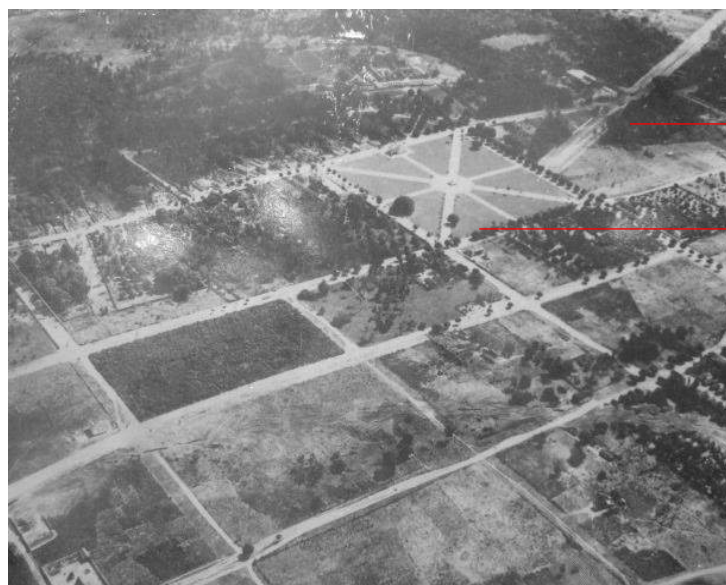
Dentre as diversas intervenções que promoveram a expansão urbana da cidade na direção leste e a ocupação da Avenida Epitácio Pessoa, destaca-se a urbanização da então Lagoa dos Irerês, que compreendia uma área alagadiça e foco de infecções, constituindo uma barreira à referida expansão. Tal obra, concluída em 1939, solucionou uma descontinuidade no traçado da cidade - compreendido entre o novo bairro Jaguaribe, localizado ao sul e o bairro de Tambiá, localizado a nordeste - : após a sua finalização, foram implantados os bairros residenciais do Montepio¹⁴ e da Torre (Fig. 04 e 05), os quais representaram um avanço e consolidação da mancha urbana na direção leste (SILVEIRA, 2004).

Além da urbanização da Lagoa dos Irerês e dos melhoramentos estéticos e sanitários da área, foram abertas novas ruas, entre as quais se destacam a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Corolário Soares de Oliveira que conectaram o novo Parque Solon de Lucena à Praça da Independência e à Avenida Epitácio Pessoa, criando novos caminhos e facilitando o deslocamento da população na direção leste (Fig. 06).



Figura 04: Vista área da Lagoa e seu entorno antes da urbanização (data provável: 1920/1930).
Fonte: Acervo Humberto Nóbrega.

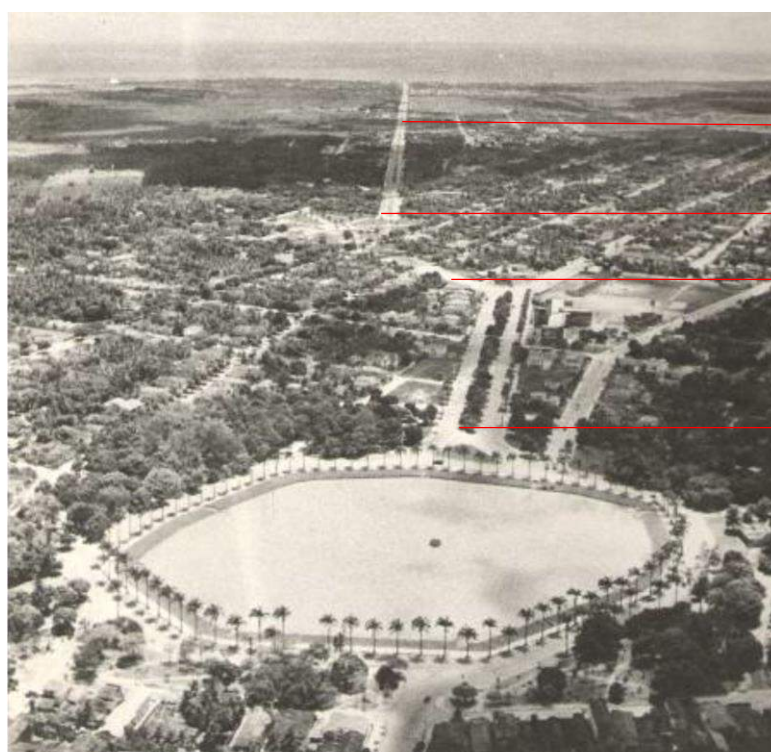
¹⁴ Atual Instituto de Previdência Social do Estado da Paraíba (IPEP), o Montepio foi uma instituição de financiamento de residências para a classe média (funcionários públicos e comerciantes). Inicialmente, na década de 1930, as primeiras casas construídas originaram o antigo bairro do Montepio, hoje inserido no perímetro do bairro de Tambiá, e, posteriormente, foram realizados outros financiamentos de residências nos novos bairros da cidade até a década de 1970, quando o mesmo é transformado em IPEP, recebendo nova estruturação e atribuições (SILVEIRA, 2004).



AV.
EPITÁCIO
PESSOA

PRAÇA DA
INDEPENDÊNCIA

Figura 05: Vista área da área da Praça da Independência e início da Avenida Epitácio Pessoa antes da urbanização da Lagoa dos Irerês (1934). Fonte: Acervo Walfredo Rodriguez (Arquivo Histórico Waldemar Duarte). Edição da autora (2013).



AV.
EPITÁCIO
PESSOA

PRAÇA DA
INDEPENDÊNCIA

RUA COROLÁRIO
SOARES DE OLIVEIRA

AV. GETÚLIO
VARGAS

Figura 06: Vista área da Lagoa e seu entorno urbanizado e ocupado (sem data) – Acervo Humberto Nóbrega. Fonte: Vidal (2004, p. 81). Edição da autora (2013).

A Avenida Epitácio Pessoa, quando da finalização de sua abertura, em 1940, consistia ao longo de grande parte de sua extensão num espaço inabitado, ocupado pela mata atlântica, composto por grandes glebas e alguns sítios, onde a

agricultura era praticada com fracos rendimentos. A sua extremidade leste era pouco habitada, e a extremidade oeste, possuía as ocupações contíguas à área central da cidade – como as áreas próximas à Cruz do Peixe – em Tambiá – e o bairro da Torre.

Cruz do Peixe ia terminar nas matas que ensombravam a estrada de Tambaú, verdadeira floresta, coito de pretos fugidos e malfeitores que, vez por outra, assaltavam os transeuntes, arrebatando-lhes quanto conduziam. E a floresta tomava grandes proporções, especialmente antes do Sobradinho, na Cruz do Caboclo, onde se bifurcavam um caminho para Cabo Branco. Segundo a tradição mataram ali um caboclo foragido da Penha, após o assassinato que praticara para roubar o dono daquela propriedade. Assim, por longos anos, quem passava no local via, à margem do caminho, uma cruz de madeira indicando a sepultura do malfeitor. (MEDEIROS, 1994, p. 26).

O bairro da Torre fez parte de um plano de remodelação e extensão para a cidade de João Pessoa¹⁵, projetado pelo urbanista Nestor de Figueiredo na década de 1930, consistindo num bairro ocupado majoritariamente pela população de classe média.

A partir da análise de mapas das primeiras décadas do século XX, foi possível constatar que entre as décadas de 1910 e 1940, a cidade estendeu seus limites territoriais numa velocidade inédita, chegando a ocupar uma área duas vezes mais extensa (Fig. 07). Paralelamente à esta expansão territorial, houve um aumento da população urbana, devido, entre outros fatores, às transformações ocorridas no meio rural no final do século XIX – como foi dito anteriormente -, que fizeram com que boa parte da população rural passasse a residir na cidade, principalmente as famílias mais abastadas do campo.

De acordo com Maia (2000), no início do século XX, o espaço urbano passou a ser reflexo da preponderância do espaço rural. Inicialmente, a área ocupada pela elite rural em João Pessoa foi a Avenida João Machado que, aberta na década de 1910, fazia parte da implantação do primeiro bairro planejado da cidade – Jaguaribe¹⁶. A referida avenida projetada como um *boulevard*¹⁷, que representava um

¹⁵ Este plano, elaborado em 1932, tinha como objetivo melhorar a cidade existente e, ao mesmo tempo, planejar a cidade futura, ordenando sua expansão. Apesar de não ter sido completamente executado, suas diretrizes exerceram grande influência para a expansão de João Pessoa (VIDAL, 2004).

¹⁶ Vale ressaltar que este bairro foi ocupado não apenas pelas elites agrárias – que se instalaram nas áreas que possuíam melhores condições de salubridade -, mas também pelos migrantes pobres provenientes do interior (OLIVEIRA, 2012).

¹⁷ De acordo com Benevolo (1983), tal termo francês foi originalmente utilizado para definir uma coroa de avenidas arborizadas implantadas no lugar das antigas muralhas da Paris medieval.

dos símbolos da cidade moderna, teve seus extensos lotes ocupados por grandes e luxuosas residências (TRAJANO FILHO, 2006).

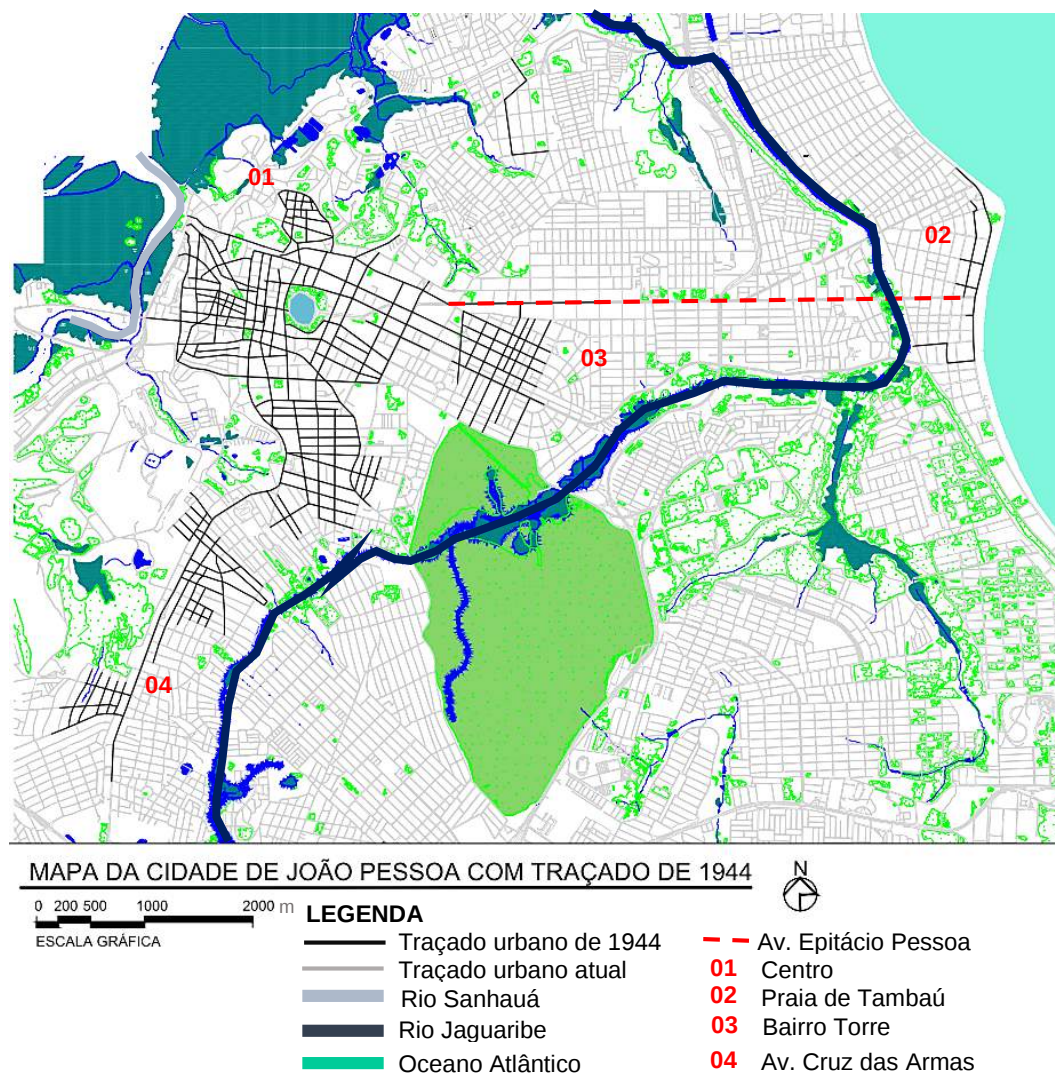


Figura 07: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1944. Fonte: “Planta da Cidade de João Pessoa de 1944” (Acervo Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

De fato, o projeto da Avenida Epitácio Pessoa também seguiu o modelo dos *boulevards* mundialmente conhecidos a partir do projeto do Prefeito Hausmann para Paris na segunda metade do século XIX, compreendendo largas avenidas arborizadas. Como recorda o arquiteto Mário di Lascio¹⁸, na década de 1950, foram plantadas nas calçadas e no canteiro central da avenida – na época com 6 metros de largura - centenas de árvores de médio porte, compondo um corredor verde ao longo do seu percurso.

¹⁸ Em entrevista realizada em 20/02/2013.

De acordo com Coutinho (2004), a partir da década de 1940, a paisagem da referida via passou a receber suas primeiras edificações, as quais consistiram nas residências do bairro da Torre e no quartel do 1º Grupamento de Engenharia (Fig. 08), que possuía também uma vila para oficiais e um hospital. Ainda nessa década, foi promulgada a primeira Lei Orgânica e o Código de Posturas do Município¹⁹ com a função de ordenar e controlar o crescimento urbano, concentrando-se na aprovação dos novos loteamentos a sul e a leste da cidade.

A partir deste momento, é possível visualizar o esforço por parte da iniciativa pública e privada a fim de controlar a expansão e distribuição da população ao longo dessas novas áreas de expansão da cidade: favoreceu-se a instalação das camadas de alta renda a leste – ao longo do eixo da Av. Epitácio Pessoa - e, ao mesmo tempo, induziu-se as classes populares para os setores de expansão na direção sul – ao longo do eixo da Avenida Cruz das Armas.



Figura 08: Imagem do Grupamento de Engenharia (1968). Fonte: Acervo Museu do Grupamento de Engenharia. Edição da autora (2013).

Na década de 1950, houve grande investimento por parte do poder público para a melhoria das condições infra estruturais das áreas “suburbanas” da capital do Estado (Fig. 09, 10 e 11), visando aperfeiçoar as condições dos novos bairros e atrair a população para tais áreas. Durante o governo de José Américo de Almeida (1951-1955), foi criada uma Lei (nº 570, 10 de outubro de 1951), que autorizava o Governo Estadual a estabelecer um convênio com a Prefeitura de João Pessoa para contribuir com os melhoramentos da capital.

¹⁹ Em 11 de outubro de 1948.

Os principais bairros residenciais desta Capital, com suas ruas e avenidas ornamentadas por uma arquitetura moderna, de há muito reclamavam pavimentação adequada que os libertasse da lama no inverno e da poeira no verão. (A UNIÃO, 31 jan. 1955, p.1).



Figura 09: Imagem da “pavimentação da estrada que liga esta capital à praia de Tambaú” (p. 5). Fonte: A União (15 out. 1952).



Figura 10: Imagem da obra de calçamento da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (8 nov. 1952).

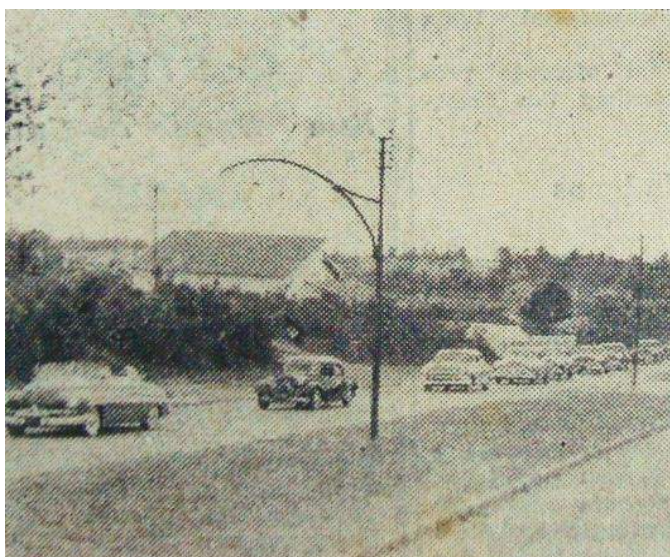


Figura 11: Imagem da inauguração do calçamento da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (25 dez. 1952).

Neste período, além da pavimentação das principais ruas da cidade, foi construída a ponte sobre o Rio Jaguaribe (Fig. 12) – na Avenida Epitácio Pessoa –, foram realizadas obras de terraplanagem, galerias, meio-fio e linhas de água (Fig. 13) e, para a cobertura das despesas de todos esses empreendimentos, foi realizado o

loteamento do Campo de Aviação da Imbiribeira²⁰, localizado às margens da referida via (A UNIÃO, 1955).

O plano de urbanização da Capital e, especialmente, a pavimentação de João Pessoa e de Tambaú, tem merecido a melhor atenção do Governador José Américo, que dirigiu sua ação no sentido de renovar o aspecto urbano da cidade, com um bom serviço de calçamento que vem beneficiando, inclusive, alguns bairros mais afastados, como o de Cruz das Armas e a avenida de ligação para Tambaú, abrangendo, assim uma vasta área e estimulando o surto de progresso do longo da Avenida Epitácio Pessoa. (A UNIÃO, 31 jan. 1955, p.1).

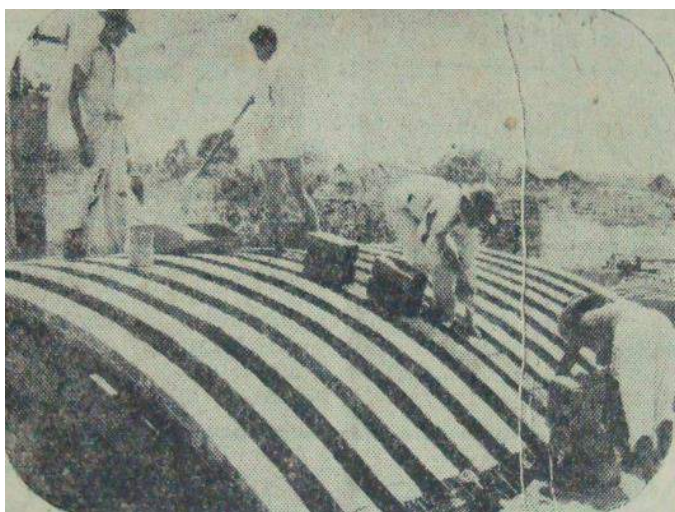


Figura 12: Imagem da construção da ponte sobre o Rio Jaguaribe da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (22 out. 1952).

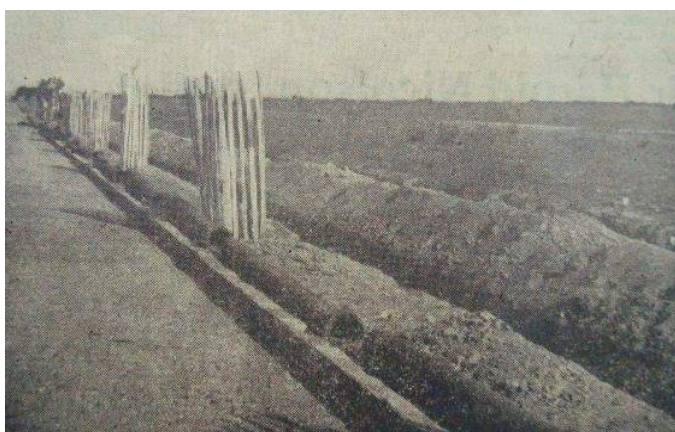


Figura 13: Imagem da obra de instalação da rede de abastecimento de água na avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (12 jan. 1955).

No ano de 1952, foi concluída a pavimentação de paralelepípedos da Avenida Epitácio Pessoa (Fig. 14). Tal fato, possibilitou a instalação e circulação de marinetes (ou auto-ônibus) e fez da referida via o único acesso para a Praia de Tambaú, visto que a antiga linha de bonde para aquele local encontrava-se desativada (ANDRADE; GARCIA, 1987). Neste período, iniciou-se uma gradativa transformação de Tambaú em uma área residencial e houve uma intensificação do processo de

²⁰ Com uma estrutura simples, o Campo de Aviação da Imbiribeira foi instalado em um trecho da Avenida – que corresponde atualmente a parte do Bairro Tambauzinho –, durante o Governo de João Pessoa (1928-1930) (COUTINHO, 2004).

ocupação das margens da avenida, graças também ao lançamento de novos loteamentos ao longo da mesma.

A dominação do espaço, por meio da classe de alta renda e do governo, empreendeu desta forma uma política onde os interesses públicos e privados complementaram-se: os melhoramentos urbanos geraram a valorização das grandes glebas que, por sua vez, foram loteadas e vendidas a um preço alto, apoiando-se nos discursos de cidade modernizada, crescimento urbano e estilo de vida moderno.

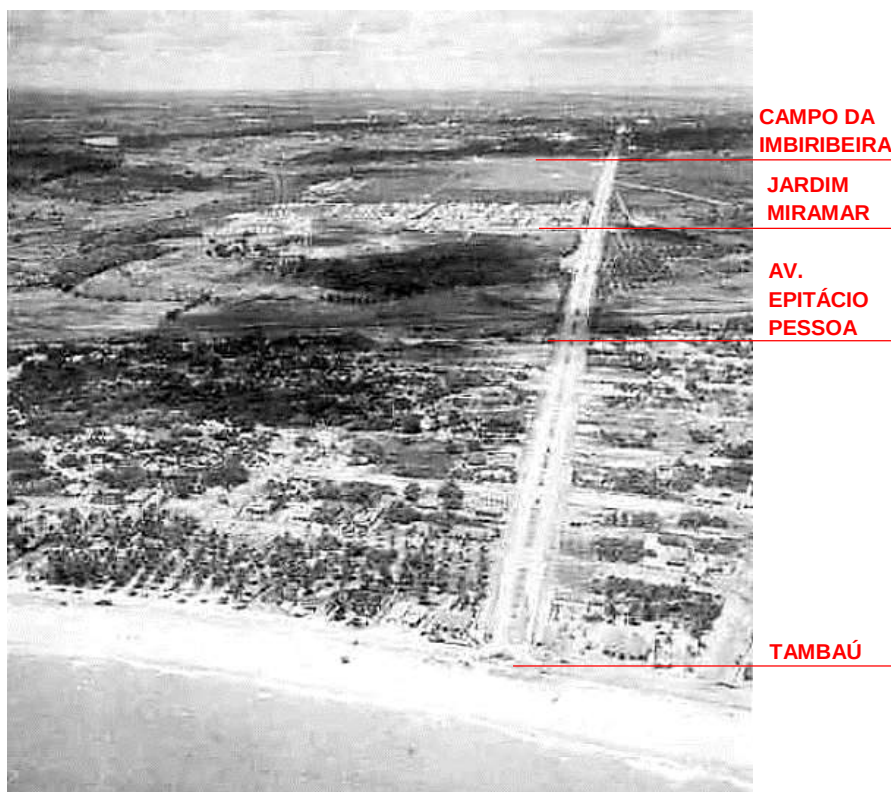


Figura 14: Imagem aérea da cidade de 1955 – Acervo Humberto Nóbrega. Fonte: Trajano Filho (2006, p. 42). Edição da autora (2013).

De acordo com Silveira (2004), o período compreendido entre 1950 e 1970, corresponde ao momento de criação e consolidação dos loteamentos das áreas adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa, graças à implantação dos novos bairros de classe média e alta (Fig. 15). Tal ocupação caracterizou-se pelo predomínio do uso residencial, que ocorreu de modo diverso e fragmentado, apresentando em alguns trechos residências modernas e suntuosas e, em outros, residências mais simples, de conjuntos habitacionais.



Figura 15: Mapa do trecho da Avenida Epitácio Pessoa com delimitação dos bairros que a margeiam. Fonte: Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Além das residências, foram construídas neste recorte temporal, importantes edificações institucionais, que corroboraram o prestígio desta moderna via da cidade, de modo que se tornaram marcos e pontos de sustentação do percurso. Foram elas: a nova sede do Clube Cabo Branco (1955) e o Hotel Tambaú (1971) (Fig. 16 e 17).

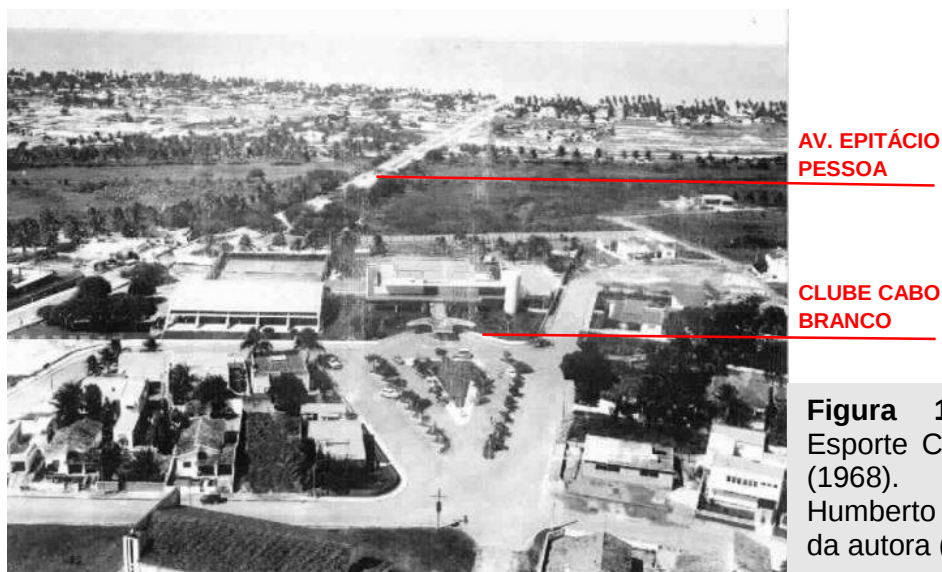


Figura 16: Imagem do Esporte Clube Cabo Branco (1968). Fonte: Acervo Humberto Nóbrega. Edição da autora (2013).



Figura 17: Imagem do Hotel Tambaú (sem data) – Acervo Humberto Nóbrega. Fonte: Coutinho (2004, p. 96). Edição da autora (2013)

Nos bairros litorâneos, o processo de ocupação residencial, no qual as casas de veraneio tornaram-se residências permanentes, também sofreu aceleração graças à instalação de sistemas de infraestrutura e de transporte, aliado à cultura da praia e do veraneio disseminadas pelas grandes cidades litorâneas brasileiras.

Na sociedade que ocupou esses espaços, os códigos culturais, ligados à emergência da burguesia industrial/comercial, através do crescimento do mercado de bens e serviços, caracterizam-se pela busca de amenidades, ou seja, a emergência da cultura do sítio de amenidades, posteriormente conduzindo à demanda pela orla marítima da cidade. (SILVEIRA, 2004, p. 175).

A especulação do preço do solo urbano/habitação deu-se graças à localização privilegiada²¹ e, também, devido ao fato de constituírem símbolos de status e ascensão social. A valorização pelo atributo da amenidade pode ser entendida a partir do que afirma Corrêa (2005):

Os proprietários de terras bem localizadas, valorizadas por amenidades físicas, como o mar, lagoa, sol, sal, verde, etc., agem pressionando o Estado visando à instalação da infraestrutura urbana ou obtendo créditos bancários para eles próprios instalarem a infraestrutura. Tais investimentos valorizam a terra que anteriormente fora esterilizada por um razoavelmente longo período de tempo. (p. 18).

Deste modo, atraídos pelas potencialidades da área, alguns membros proprietários de renda mais elevada, até então habitantes do Centro, construíram suntuosas residências ao longo da avenida, sob os preceitos da arquitetura modernista em voga e passaram a residir nelas, frequentando aquele tradicional bairro, apenas para trabalhar ou acessar o comércio e serviços locais.

Apesar do interesse pela área, a ocupação da Avenida Epitácio Pessoa não se deu de modo contínuo. Os loteamentos das glebas adjacentes a ela foram sendo lançados aos poucos, assim como as suas novas construções, as quais se concentravam inicialmente em determinados trechos do percurso – geralmente na proximidade do bairro da Torre e de Tambaú (TRAJANO FILHO, 2006). O quadro a seguir (Quadro 02) exhibe a descontinuidade nos anos de lançamento dos loteamentos situados nas margens da avenida.

²¹ A localização privilegiada da Avenida Epitácio Pessoa decorre da sua proximidade com a orla marítima, assim como do fato de a mesma constituir um eixo de fácil ligação com o Centro Tradicional da cidade que, até então, concentrava suas atividades de comércio e serviços.

QUADRO 02: LOTEAMENTOS DA AVENIDA E SEUS RESPECTIVOS ANOS DE LANÇAMENTO	
LOTEAMENTO	ANO
Torre	Década de 1937
Expedicionários	Década de 1950
Tambauzinho	Década de 1950
Jardim Miramar	Década de 1950
Tambaú	--
Cabo Branco	--
Bairro dos Estados	1950
Conjunto Pedro Gondim	1968
Conjunto Brisamar	1977

Quadro 02: Loteamentos da avenida e seus respectivos anos de lançamento. Fonte: Torre e Expedicionários (SILVEIRA, 2004), Tambauzinho (A UNIÃO, 1955), Jardim Miramar (PEREIRA, 2008), Conjunto Pedro Gondim (LAVIERI; LAVIERI, 1999), Bairro dos Estados (COUTINHO, 2004), Conjunto Brisamar (SILVEIRA, 2004). Edição da autora (2013)

Lançados na sua maioria entre as décadas de 1950 e 1960, com exceção da Torre e do Conjunto Brisamar, estes loteamentos não possuíam de pronto uma infraestrutura urbana devidamente instalada (Fig. 18). Os serviços de calçamento das vias, o prolongamento do sistema de abastecimento de água e de esgoto só foram instalados posteriormente. Esta carência de serviços foi reclamada em matéria jornalística:

Na base do andar da tartaruga, os serviços de implantação dos esgotos sanitários nos bairros de Miramar, Tambauzinho e Torre. Uns já iniciados e concluídos e outros nem sequer iniciados. (A UNIÃO 01 jan. 1977, p.11).

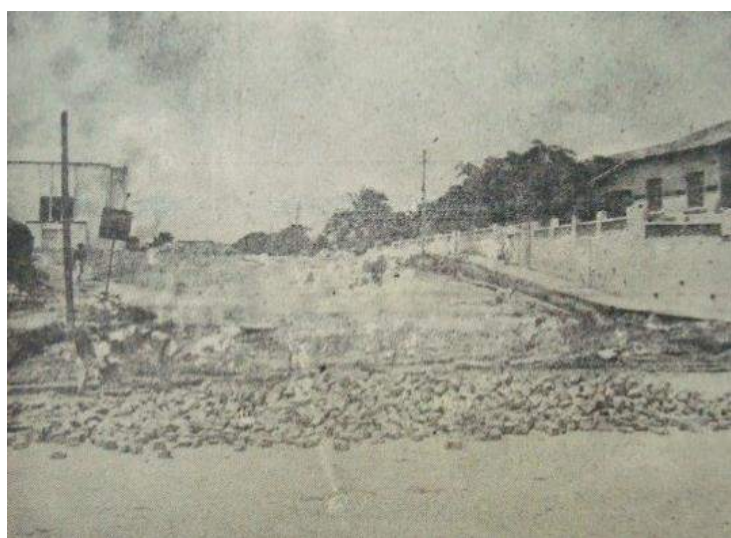


Figura 18: Obra de calçamento no Jardim Miramar na Rua Hilda Lucena – trecho em frente ao Clube Cabo Branco. Fonte: A União (14 mar. 1959).

A ocupação da área litorânea - correspondente aos bairros de Tambaú, Cabo Branco e Manaíra – realizou-se de maneira lenta até a década de 1970, quando finalmente o bairro de Tambaú foi incorporado à malha urbana devido à consolidação

da ocupação do percurso da Avenida Epitácio Pessoa (MAIA, 1994). De acordo com Coutinho (2004), até a década de 1980, a ocupação do referido bairro ainda não havia atingido as margens do Jaguaribe, como é possível visualizar na notícia do dia 12 de janeiro de 1977, do Jornal A União, a qual anuncia a venda de lotes da terceira rua do bairro (Fig. 19).

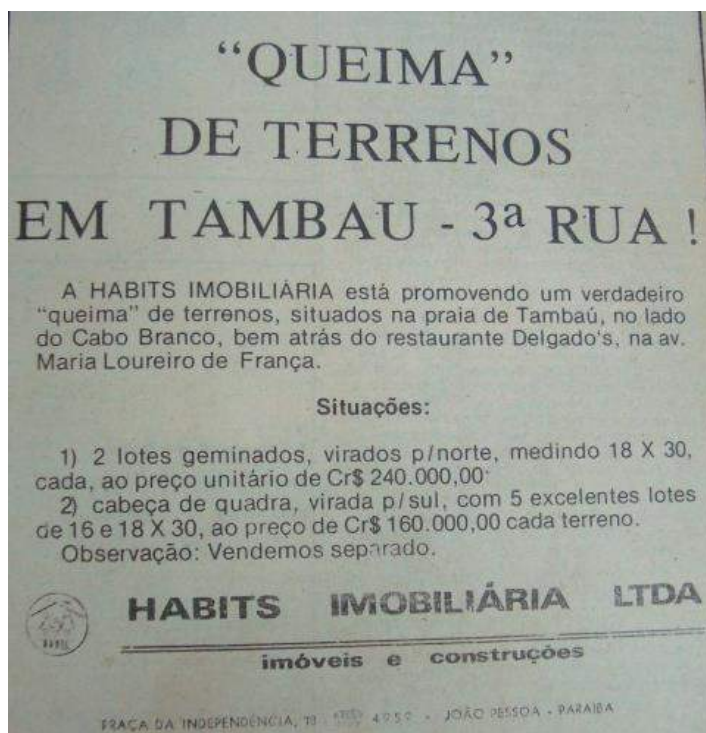


Figura 19: Imagem de anúncio de venda de terrenos em Tambaú. Fonte: A União (12 jan. 1977).

A ocupação da Avenida Epitácio Pessoa coincide com um período de alteração no quadro de arquitetos atuantes na cidade que se deu com a vinda de profissionais de outros estados brasileiros, como Acácio Gil Borsoi²², Sérgio Bernardes²³ e Carlos Alberto Carneiro da Cunha²⁴ (PEREIRA, 2008). Este novo quadro profissional, alterou profundamente a arquitetura produzida na cidade, tanto no que se refere à construção dos edifícios institucionais, quanto às residências de alto padrão pertencentes às camadas de alta renda. Localizadas em locais privilegiados, como as áreas mais valorizadas do Centro, a Avenida João Machado, a

²² Arquiteto carioca (1924-2009) que se instalou em 1951 em Recife, onde passou a lecionar na Escola de Belas Artes de Pernambuco. Além disso, realizou uma série de projetos de edificações modernistas tanto em Recife quanto em outras cidades do Nordeste, como João Pessoa e Fortaleza.

²³ Arquiteto carioca (1919-2002), no início da carreira trabalhou com Oscar Niemeyer e Lúcio Costa e posteriormente realizou projetos modernistas tanto no Rio de Janeiro, quanto em outras cidades brasileiras.

²⁴ Arquiteto paraibano radicado no Recife, ele retorna a João Pessoa na década de 1960 projetando principalmente residências particulares.

Avenida Getúlio Vargas e a Avenida Epitácio Pessoa, essas edificações constituíram importantes marcos da cidade modernizada.

De acordo com Mario Di Lascio²⁵, arquiteto que vem elaborando projetos arquitetônicos e acompanhando as obras realizadas na avenida em estudo desde a década de 1950, a cidade de João Pessoa acompanhou as transformações de estilo e modos de vida dos habitantes das grandes cidades brasileiras. As modernas residências construídas nas referidas avenidas apresentavam soluções formais, funcionais e estruturais que estavam em uso em todo o país. Os proprietários, ao idealizarem suas casas, almejavam tudo aquilo que era novidade nos campos da arquitetura e construção que tinham acesso em viagens às grandes capitais brasileiras ou a destinos internacionais.

Segundo Lemos (1989), os usos cotidianos de uma casa se modificam ao longo do tempo, alterando assim seus espaços internos. A casa de uma determinada sociedade é caracterizada pelas atividades que ela realiza neste espaço e também pelos critérios que definem a distribuição dos seus ambientes e cômodos. A partir do século XX, a casa brasileira sofreu uma série de mudanças decorrentes de acontecimentos políticos, econômicos e culturais da época. A ascensão da burguesia urbana, assim como a importação de materiais construtivos dos Estados Unidos (devido às dificuldades de negócios com a Europa durante a Primeira Grande Guerra), foram uns dos fatores que contribuíram para a modificação radical que a casa brasileira sofreu neste período.

Houve uma brusca alteração no estilo arquitetônico, nos materiais e técnicas construtivas, assim como, na implantação das residências nos lotes e na distribuição interna dos cômodos. Com a criação dos eletrodomésticos, as áreas de serviço e cozinhas tiveram seus tamanhos reduzidos. Além disso, novos modelos de circulação interna, novas ideias de conforto e padrões de comportamento, etiqueta e convívio foram aos poucos invadindo e modificando outros cômodos da casa brasileira (LE MOS, 1989).

Neste contexto, localizadas na Avenida Epitácio Pessoa, destacam-se as residências de Cassiano Ribeiro Coutinho (1955), Joaquim Augusto da Silva (1957) e Renato Ribeiro Coutinho (1958), projetadas por Acácio Gil Borsoi e, também, a

²⁵ Em entrevista realizada em 20/02/2013.

residência de Adrião Pires (1963), projetada por Carlos Cunha e Mario Di Lascio (Fig. 20, 21, 22 e 23). Seguindo os preceitos difundidos pela arquitetura moderna brasileira então produzida na época, tais edificações ainda hoje são consideradas marcos da arquitetura da avenida e da cidade²⁶.

A inovação desta arquitetura ia desde a implantação da casa no lote até a disposição dos seus ambientes e das suas fenestrações. A edificação ocupava o lote parcialmente, apresentando recuos laterais, frontais e de fundos, onde geralmente eram dispostas as áreas de lazer, com jardins e piscina. Tal solução valorizava mais o imóvel: seu isolamento em relação aos limites do lote destacava-o na paisagem circundante. A integração da área interna do edifício com a externa era sempre pretendida e possibilitada através da utilização de grandes vãos e esquadrias, que eliminavam as paredes ou divisórias opacas e conferiam à casa um sentido de unidade.

Além dessas residências, é possível destacar também a construção da já mencionada sede do Esporte Clube Cabo Branco (1956) (Fig. 17), também projetada por Borsoi. Este clube, fundado em 1915, tinha até então suas atividades esportivas realizadas no bairro de Jaguaribe, sendo transferido na década de 1950 para o bairro de Miramar, devido a uma série de fatores, dentre eles, o interesse do seu presidente - que, na época, presidia também a Caixa Econômica Federal na Paraíba e era responsável pelo financiamento do loteamento Jardim Miramar – em valorizar tal área, conferindo visibilidade e atratividade à mesma com a implantação de tal equipamento (PEREIRA, 2008 apud LEAL, 1995).

Após sua inauguração, o clube tornou-se um ponto de encontro da sociedade pessoense e passou a sediar as mais importantes festividades da cidade, promovendo bailes, jantares e eventos esportivos, constituindo assim um importante marco da vida urbana da cidade, atraindo ainda mais os olhares para a nova avenida e para o litoral.

²⁶ Em 11 de agosto de 2008, foi aprovado, por unanimidade, pelo Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais (CONPEC) do Instituto do Patrimônio Histórico e Arqueológico do Estado da Paraíba (IPHAE) o tombamento da Residência Cassiano Ribeiro Coutinho, sendo o primeiro imóvel com características modernistas e fora do perímetro do Centro Histórico da cidade a ser tombado pelo referido instituto.



Figura 20: Imagem da residência de Renato Ribeiro Coutinho (1955), projetada por Borsói. Fonte: PEREIRA (2008, p. 95).



Figura 21: Imagem da residência de Cassiano Ribeiro Coutinho (1956), projetada por Borsói. Fonte: MOTTA, 1983.



Figura 22: Imagem da residência de Joaquim Augusto da Silva (1957), projetada por Borsói – Acervo Lia Tavares (2005). Fonte: (PEREIRA, 2008, p.92).

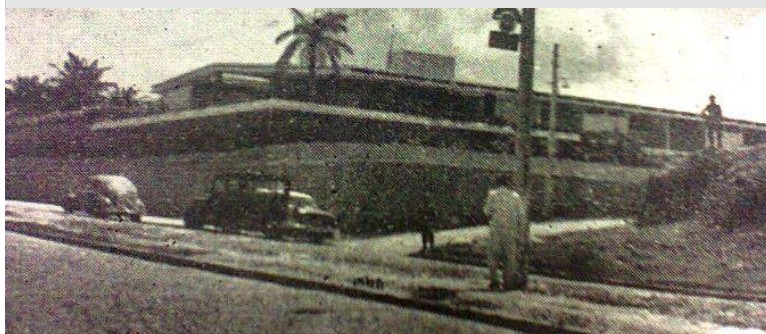


Figura 23: Imagem da residência de Adrião Pires (1963), projetada por Cunha e Di Lascio. Fonte: TAMBAÚ, maio de 1966.

PRAÇA DA
INDEPENDÊNCIA
(CENTRO)

AVENIDA EPITÁCIO PESSOA

AV. ALMIRANTE
TAMNDARÉ (PRAIA
DE TAMBAÚ)



Na década de 1950, a ocupação da avenida caracterizou-se por ações pontuais, por meio da construção das residências e estabelecimento dos novos bairros. Apenas nas décadas de 1960 e 1970, tal processo ganhou novo impulso diante de ações políticas voltadas para a expansão da cidade.

No início da década de 1960, segundo Lavieri e Lavieri (1999), João Pessoa apresentava uma estrutura urbana compacta ao longo do seu centro antigo e suas adjacências. Neste momento, ela possuía dois braços de expansão, os quais eram a Avenida Epitácio Pessoa, ligando o Centro à orla e, a Avenida Cruz das Armas, que correspondia ao eixo de ligação com a cidade do Recife.

A partir de 1963, a atuação do Governo Federal gerou uma série de modificações na estrutura urbana de João Pessoa por meio de ações intervencionistas de um programa nacional de desenvolvimento e crescimento urbano. Destacam-se neste período, a criação de um anel rodoviário (BR 101) - que cortava a cidade e conectava-a aos municípios vizinhos (Bayeux, Santa Rita e Cabedelo) -; a implantação do Campus da Universidade Federal da Paraíba e do Distrito Industrial; a criação e atuação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH), com a construção de conjuntos habitacionais; e a instalação de infraestrutura em determinadas áreas da cidade, estimulando uma acelerada expansão do seu território (COUTINHO, 2004).

A atuação do SFH, inicialmente, concentrou-se nas áreas adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa, criando novos conjuntos habitacionais como o Jardim 13 de Maio, o Pedro Gondim e o Boa Vista (Bairro dos Ipês)²⁷, ambos voltados para uma população de renda média baixa. Posteriormente, em 1969, deu-se início à expansão da cidade na direção sudeste com a criação do Conjunto Castelo Branco, o maior até então construído com 630 unidades habitacionais.

Tais ações, por sua vez, repercutiram no desenvolvimento do entorno construído da avenida assim como na sua utilização cotidiana, visto que, além de promoverem a ocupação dos espaços vazios ao longo do seu percurso, agregaram à mesma a função de eixo de ligação à região sudeste da cidade que estava sendo ocupada pelos novos conjuntos habitacionais e pelo Campus da Universidade Federal da Paraíba.

²⁷ Fundados em 1968, os conjuntos Jardim 13 de Maio, Pedro Gondim e Boa Vista possuíam, respectivamente, 413, 281 e 558 unidades habitacionais (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Vale ressaltar que a atuação do SFH não se limitou à implantação dos conjuntos habitacionais para as classes de renda média baixa. Através do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), foram financiadas também habitações isoladas construídas em alto padrão construtivo para a população de alta renda, localizadas, principalmente, nos bairros situados ao longo da Avenida Epitácio Pessoa e na faixa litorânea (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Deste modo, no final da década de 1960, é possível identificar o aparecimento de novas tendências de crescimento da cidade: do sul para o norte – na orla – e, na direção sudeste (Fig. 24). Tais tendências apresentam visivelmente a estratificação do uso do espaço da cidade, na qual houve a concentração das classes de alta renda nos bairros litorâneos e ao longo do eixo que liga o Centro à orla e o aumento das distâncias sociais com a implantação dos conjuntos habitacionais na região sudeste (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Ao longo da década de 1970, o SFH continua atuando na cidade, mas concentrando e intensificando suas ações na implantação de conjuntos habitacionais cada vez maiores, expandindo a ocupação da área sudeste da cidade.

Neste período, vale ressaltar ainda a atuação do Projeto CURA (Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada), o qual consistiu num programa federal, iniciado em 1972, que contemplou as capitais e cidades médias brasileiras com o objetivo de dotar suas áreas de expansão de infraestrutura adequada e de equipamentos, preparando-as para serem ocupadas. Em João Pessoa, o referido projeto atuou inicialmente nos bairros litorâneos – Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bessa – buscando dotá-los de melhores condições²⁸, valorizando a área e aumentando a demanda por lotes. A escolha desses bairros foi justificada pelo fato de a população residente de tais áreas possuir melhores condições financeiras para arcar com o aumento gradativo de impostos urbanos, uma das prerrogativas do projeto (SILVEIRA, 2004).

²⁸ Foram previstas a instalação de iluminação pública, de sinalização das vias, de obras de arte, de parques, praças e jardins; obras de pavimentação, drenagem e aterros de alagadiços; realização de desapropriações e remanejamento de ocupações irregulares e subnormais; entre outros (SILVEIRA, 2004).

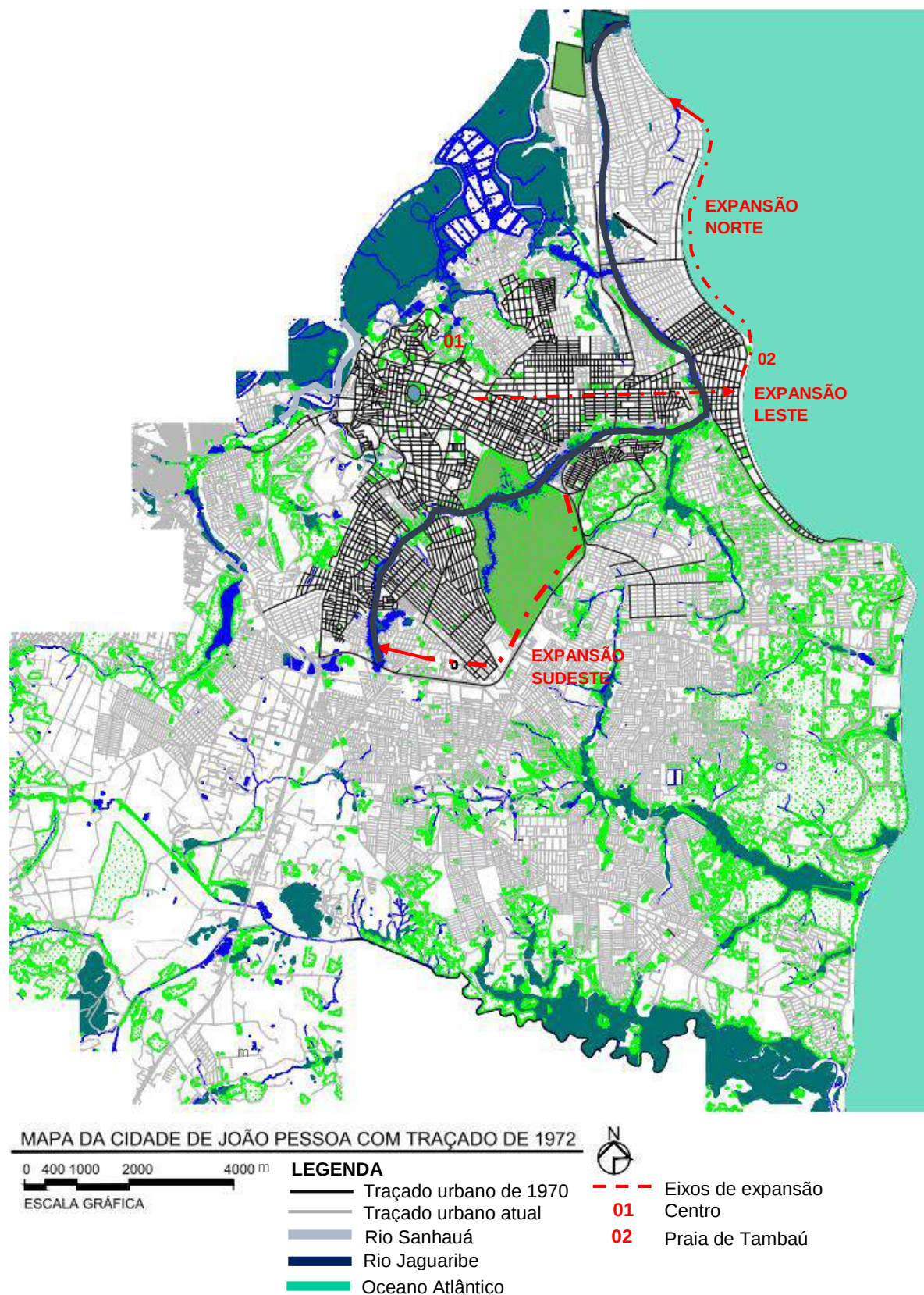


Figura 24: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1972. Fonte: Mapa de reconstituição do arruamento de 1972 (OLIVEIRA, 2006) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

A segunda etapa do referido projeto, o CURA II, atuou em outra área de baixa e média renda da cidade – nos bairros do Cristo Redentor e Mangabeira, localizados na área sudeste. De acordo com Silveira (2004), muito embora tal projeto tenha valorizado tais áreas, ele estimulou de uma maneira geral processos como a segregação urbana e a periferização. Os benefícios proporcionados pelas ações do governo, geraram uma valorização tal do solo urbano, que expulsou os antigos moradores, os quais não possuíam mais condições de arcar com os impostos locais, para áreas cada vez mais distantes dos seus antigos endereços.

Tais atuações provocaram uma grande expansão territorial da cidade, fazendo com que na década de 1980 a área urbana passasse para 106 km² - espaço sete vezes maior que aquele ocupado na década de 1960, correspondente a 15 km². A criação de grandes conjuntos habitacionais a sudeste da cidade, assim como dos loteamentos a norte, transformou e incorporou as antigas fazendas e sítios à malha urbana, conferindo uma nova realidade para João Pessoa (MAIA, 1994).

Cada vez mais as esferas de dominação política e a acumulação de capital favoreciam seus interesses por meio de ações no território da cidade, que iam ao encontro da sua modernização, da fragmentação, da especialização de determinadas áreas em funções específicas (comercial, institucional, industrial), da segregação e da homogeneização dos espaços – estimulando a concentração das classes populares a sul e sudeste e as camadas de alta renda a norte e leste. Tais ações influenciaram diretamente os espaços públicos da cidade, como bem descreve Sorbazo (2004):

[...] a sua concepção moderna [do espaço] colocava-o como um possibilitador de relações impessoais e civilizadas que obedeciam e respeitavam a lógica do próprio sistema, assumidamente desigual, pois lembremos que, entre as transformações da Modernidade, está o desenvolvimento do sistema capitalista que se fundamenta na desigualdade. (p. 22).

Tal concentração de classes é definida por Corrêa (2005) como um processo - a segregação - que tem origem com a homogeneidade residencial, isto é, a concentração de um determinado grupo social em um dado território, tornando-se assim a expressão das classes sociais no espaço. Tais expressões apresentam-se de forma diversificada e caracterizam-se de acordo com o poder aquisitivo que cada grupo possui para residir em determinado local, que quanto mais bem localizado for, mais oneroso será.

De um modo geral, os bairros apresentavam na época uma definição cada vez mais clara quanto à renda de seus ocupantes, a exemplo de Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bairro dos Estados, com uma

população de renda bastante elevada, e de Alto do Mateus, Ilha do Bispo, Bairro dos Novais, Rangel e Mandacaru, com renda baixíssima. (LAVIERI; LAVIERI, 1999. p. 53-54).

Segundo Silveira (2004), na década de 1970 houve a ampliação do processo de reestruturação do uso do solo da cidade, onde foi acentuada a segregação do seu espaço intraurbano.

A grande expansão do tecido urbano, assim como o acelerado crescimento demográfico (Quadro 03), trouxeram à tona a necessidade de maior controle urbano, o qual se materializou na criação de uma legislação: o Código de Urbanismo (1975)²⁹. Este novo instrumento estabeleceu normas disciplinadoras para o planejamento e desenvolvimento físico da cidade, entre as quais destaca-se a divisão do seu território em zonas com diferentes atribuições de uso e ocupação do solo. No tocante à Avenida Epitácio Pessoa, seu trecho foi denominado como “Zona Comercial de Eixo”, estabelecendo uma densidade de 50 habitantes/hectare e permitindo usos como o residencial unifamiliar e o de pequeno comércio (COUTINHO, 2004).

QUADRO 03: CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DE JOÃO PESSOA							
ANO	1900	1920	1940	1950	1960	1970	1980
POPULAÇÃO	18.000	34.000	71.000	89.000	135.000	220.000	329.000

Quadro 03: Crescimento demográfico de João Pessoa. Fonte: Atlas Municipal de 1985 apud Censo IBGE.

Tal legislação passou por uma atualização ainda na mesma década (1979)³⁰, a partir de contatos com a metodologia de planejamento urbano aplicada pelo governo paranaense³¹. Dentre as mudanças estavam as definições a respeito da Zona Axial da Epitácio Pessoa, que foram propostas a fim de estimular o seu melhor aproveitamento: os usos permitidos passaram a englobar então outras tipologias, como o uso multifamiliar com três ou mais pavimentos sobre pilotis e o uso institucional (COUTINHO, 2004).

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 comércio e serviços, os quais, aos

²⁹ Através da Lei No. 2.102/75.

³⁰ Através da Lei No. 2.699/79.

³¹ Com mais de trinta anos de vigência, esta legislação vem recebendo alguns acréscimos e ajustes, mas até então não passou por uma revisão geral do seu conteúdo.

poucos, foram se instalando nos lotes nela situados (Fig. 25). A partir da década de 1970, foram inaugurados centros comerciais, padarias, supermercados, lojas de decoração, entre outros.

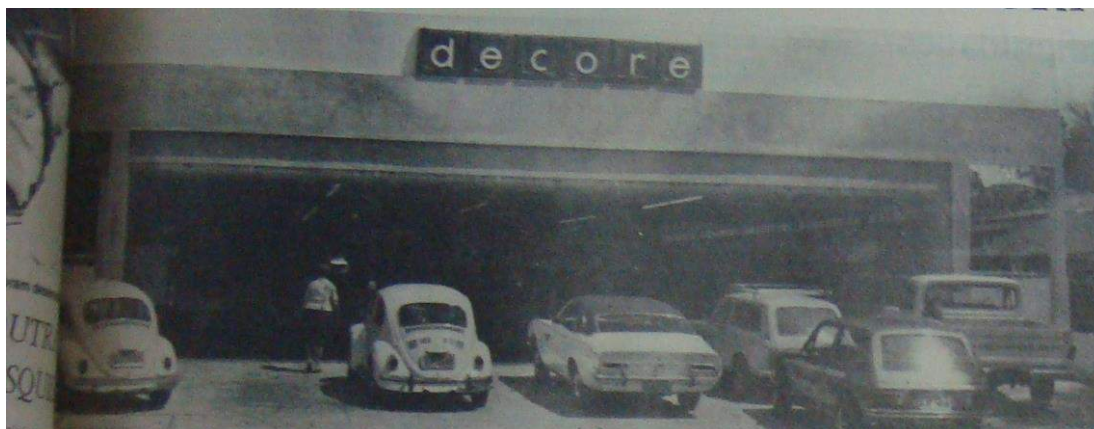


Figura 25: Imagem de uma loja de decoração inaugurada na década de 1970 na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (18 jan. 1977).

De acordo com Silveira (2004), a consolidação da expansão do setor terciário para além do centro tradicional e suas adjacências consolidou-se na década de 1980, a partir do desenvolvimento de uma nova centralidade – a Avenida Epitácio Pessoa – assim como outros eixos viários ou setores urbanos – como a Avenida Senador Ruy Carneiro e Avenida José Américo de Almeida.

Esta ruptura dos centros, que aconteceu não apenas em João Pessoa, mas em outras cidades brasileiras – como Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Fortaleza – se deu, principalmente, devido a três fatores: o aumento da mobilidade devido ao aumento da taxa de motorização; a nova forma de produção do espaço coerente com o novo padrão de mobilidade, o qual foi produzido pela e para a classe média e alta; e a criação de novas frentes de acessibilidade.

O processo de descentralização e de formação de um novo centro em uma área da cidade está vinculado também à existência de uma série de fatores atrativos, os quais abrangem boa infraestrutura, sítio com amenidades e lotes desocupados – ofertados a baixos preços e impostos –, assim como a possibilidade de controle do uso do solo (CORRÊA, 2005 apud COLBY, 1933).

Uma sobreposição de elementos – tais como: localização, acessibilidade, infraestrutura, concentração de atividades terciárias, aglomeração populacional – caracterizam essas novas centralidades, avaliando não somente a qualidade ou quantidade de tais elementos, mas considerando-os simultaneamente. Ou seja, pode-se determinar a produção de uma centralidade por fatores como morfologia,

localização e acessibilidade intraurbana³², associadas também ao processo evolutivo da malha urbana (ANDRADE, 2007).

Tal processo acarretou maior complexidade de relações e diversificação de uso e ocupação para o espaço da Avenida Epitácio Pessoa. A mistura de usos, o intenso fluxo diário de veículos, o aumento do preço do solo, a atratividade de consumidores/usuários, entre outros fatores, geraram diversos conflitos urbanos nestas novas centralidades.

Os anos 1980 definiram e consolidaram o cenário global da ocupação e do uso do solo na cidade, que se desenvolveu até os dias atuais, caracterizando uma chegada do processo de evolução urbana e destacando o percurso. (SILVEIRA, 2004, p.249).

De acordo com Carlos (2001), a reprodução do espaço urbano tem como condição a lógica de valorização capitalista a fim de possibilitar os processos de troca, venda e circulação de mercadorias, permitindo assim a continuidade da produção. A partir da década de 1980, a paisagem residencial da avenida analisada sofreu as consequências dessa produção do espaço capitalista, através das alterações no uso e ocupação do solo, no novo gabarito construído e no seu cotidiano, produzindo uma nova paisagem que, por sua vez, passou a reproduzir e valorizar cada vez mais o capital que as esferas dominantes nela investiram.

³² Esses fatores também influem na organização urbana e os deslocamentos nas cidades.

2 AS ALTERAÇÕES NO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001

Nas duas últimas décadas do século XX, deu-se a continuidade do processo de expansão da malha urbana de João Pessoa, bem como do crescimento demográfico: a população de baixa renda foi direcionada para a zona sul da cidade, com o incentivo de políticas habitacionais e da valorização do solo urbano na zona norte e leste adquirida com o caminhar das classes de alta e média renda em direção à orla marítima.

Neste processo, a Avenida Epitácio Pessoa tornou-se alvo do crescimento das atividades terciárias, as quais se expandiram e passaram a ocupar novas áreas na cidade, caracterizando o processo de descentralização como bem denomina Corrêa (2005).

O capítulo ora apresentado toma como base este importante momento de transformação da referida via em uma nova centralidade para iniciar a análise das alterações morfológicas, buscando identificar as mudanças no uso e ocupação dos lotes nela situados entre os anos de 1980 e 2001³³.

De acordo com Capel (2002), atualmente, o estudo da morfologia urbana possui diversas possibilidades no tocante ao manejo de informações de caráter cadastral dos imóveis e lotes, as quais possibilitam o desenvolvimento de uma análise e cartografia rigorosas.

Dada a inexistência de uma bibliografia específica que possuísse as informações necessárias para a elaboração da análise da morfologia urbana da Avenida Epitácio Pessoa entre os anos de 1980 e 2001, foi necessário realizar pesquisa documental, que consistiu na consulta aos jornais A União pertencentes ao arquivo da FCJA e aos Livros de Registro de Alvará e Habite-se e às Ortofotocartas da PMJP.

Tal pesquisa resultou em uma base de informações sobre a mencionada via e, também, sobre a cidade de João Pessoa, sendo, portanto utilizada também como fonte para o desenvolvimento do terceiro e quarto capítulos da dissertação ora apresentada.

³³ Conforme explicitado na introdução, a análise morfológica foi dividida em duas etapas – as alterações no solo e as alterações no espaço edificado -, as quais correspondem ao segundo e terceiro capítulo, respectivamente.

A pesquisa documental nos jornais abrangeu todos os noticiários veiculados aos domingos e nos dias 5 de agosto³⁴ pelo jornal local “A União” entre os anos de 1980 e 2001. Foram pesquisados cerca de 1.010 jornais e encontradas aproximadamente 500 notícias vinculadas ao tema da pesquisa, as quais incluem matérias, anúncios ou notas (Quadro 04).

QUADRO 04: QUANTIDADE DE NOTÍCIAS ENCONTRADAS POR ANO											
ANO	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
NOTÍCIAS	20	21	17	32	33	8	5	17	20	11	9
ANO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
NOTÍCIAS	33	35	25	29	36	29	28	21	23	23	25

Quadro 04: Quantidade de notícias encontradas por ano nos jornais A União veiculados aos domingos e nos dias 5 de agosto de 1980 a 2001. Fonte: Edição da autora (2014).

Foram coletadas notícias que se relacionavam direta ou indiretamente à avenida, que abordavam não apenas suas características morfológicas, mas aspectos do seu cotidiano e da expansão da cidade de João Pessoa.

Ao tratar da utilização de fontes impressas - especificamente os periódicos - para realização de uma pesquisa histórica, Luca (2005) enfatiza uma série de cuidados que devem ser tomados quando da coleta e interpretação dos dados. Para a autora, além do conteúdo das matérias, é necessário historicizar a fonte, isto é, conhecer as condições técnicas de produção disponíveis; identificar o lugar ocupado pelo periódico na história da imprensa local/nacional; identificar qual o grupo responsável pelo seu editorial; identificar qual o público que o periódico pretende atingir; entre outros aspectos.

Conforme mencionado na Introdução, o Jornal A União é o jornal estatal da Paraíba, existente desde 1893. A utilização do mesmo como fonte de pesquisa se deu pelo fato dele ter como um de seus objetivos informar as ações empreendidas pela gestão política vigente - desde o incentivo ao comércio, turismo e desenvolvimento econômico, às obras de habitação, infraestrutura, convênios com empresas privadas, entre outros -, assim como pela disponibilidade do seu acervo em instituições locais.

³⁴ Conforme explicitado na introdução, a escolha do domingo justifica-se pelo fato de que neste dia o jornal possui, além dos cadernos que compõem diariamente a publicação, os anúncios nos classificados e o “Jornal de Domingo”, o qual contém matérias geralmente relacionadas à cidade e à vida urbana. Já o dia 5 de agosto corresponde à data de aniversário de fundação do Estado da Paraíba e de João Pessoa e, portanto, os jornais veiculados nesse dia geralmente apresentam matérias especiais sobre a história da cidade e seus aspectos atuais.

Muitas matérias nele publicadas buscavam enfatizar o desenvolvimento urbano do Estado, abordando temas em voga como a diversidade das opções de lazer oferecidas em João Pessoa, os problemas no trânsito, o aumento da frota de veículos, a violência urbana, o aumento da quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços, entre outros. Além disso, as colunas sociais e as páginas de anúncios muito colaboraram com o levantamento de dados para a pesquisa.

Neste capítulo, a consulta a tais fontes impressas periódicas atentou para os aspectos urbanos, para as tendências de ocupação em João Pessoa e para o direcionamento das ações do Governo, buscando “distinguir a narração do acontecimento e o acontecimento propriamente dito” (LUCA, 2005, p. 139).

Em relação aos Processos de Alvará e Habite-se da PMJP, foram encontrados e registrados ao todo 485 processos relativos aos lotes localizados na Epitácio Pessoa, entre 1980 e 2001. As Ortofotocartas, produzidas nos anos de 1978, 1989 e 1998, possibilitaram a visualização do processo de ocupação dos lotes situados na avenida ao longo dos referidos anos.

Os Livros de Registro de Alvará contêm os requerimentos de alvarás, isto é, documentos que liberam a realização de determinada atividade referente a um lote ou a um imóvel. Os Livros de Registro de Habite-se contêm os requerimentos de Habite-se, que corresponde a um documento emitido por uma autoridade competente que permite a utilização do imóvel, caso o mesmo possua as características exigidas pela legislação local (Código de Urbanismo, Código de Obras, entre outros). As Ortofotocartas são imagens fotográficas aéreas com precisão semelhante à das bases cartográficas.

O presente capítulo se inicia realizando uma breve análise das transformações que ocorreram na cidade de João Pessoa no período em estudo, a qual serviu como base para a compreensão do processo de alteração ocorrido no solo da Avenida Epitácio Pessoa. Posteriormente, a partir das definições da Morfologia Urbana para o solo urbano e da utilização de gráficos e mapas, foi possível visualizar e analisar as alterações no uso e na ocupação dos lotes situados na mencionada via.

2.1 As transformações em João Pessoa no final do século XX

O espaço urbano, é um conjunto complexo, mutável, fragmentado e articulado, que é reflexo e condicionante da sociedade, contendo seus símbolos,

sendo palco e cenário de suas lutas. Produto social, este espaço sofre constantes alterações por meio da ação de diversos agentes e suas respectivas formas de acumulação de capital, das necessidades de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe (CORRÊA, 2005).

Segundo Corrêa (2005), as estratégias dos agentes produtores do espaço urbano – que são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos – variam no tempo e no espaço devido a fatores internos e externos a eles, apesar de seus objetivos serem sempre os mesmos: dar continuidade ao processo de acumulação de capital e minimizar os conflitos sociais. As alterações no espaço urbano por eles provocadas, consistem na deterioração de determinadas regiões e valorização de outras, na incorporação de novas áreas, nas mudanças no uso do solo, na densificação populacional, na instalação de infraestrutura urbana e nas mudanças dos conteúdos sociais e culturais.

As formas de acumulação de capital, assim como os modos de reprodução social e das condições de produção, são processos sociais que se destacam no espaço urbano da cidade capitalista criando/alterando as suas funções (atividades) e formas (materialização) espaciais. Tais alterações atingem as localizações de atividades e dos grupos sociais no espaço e refazem, deste modo, a espacialidade da cidade (CORRÊA, 2005).

Os processos e suas respectivas formas espaciais, elencados por Corrêa (2005), são: a centralização e área central; a descentralização e os núcleos secundários; a coesão e as áreas especializadas; a segregação e as áreas sociais; a dinâmica espacial da segregação; e, por fim, a inércia e as áreas cristalizadas.

Ao se expandir, a cidade sofre modificações em sua estrutura devido ao aumento da densidade demográfica, das distâncias físicas e, também, em relação à mudança do poder aquisitivo da população. Neste contexto, formam-se importantes subcentros que concentram o comércio e os serviços em determinadas áreas da cidade, diminuindo os deslocamentos de determinados grupos que antes só tinham acesso a tais atividades em seu centro tradicional (SOUZA, 2005).

Conforme visto no primeiro capítulo, a cidade de João Pessoa passou, nos anos de 1970, por um processo de reestruturação urbana que, na década seguinte, consolidou o uso e ocupação do solo em seu espaço intraurbano, os quais desenvolveram-se sob a mesma lógica até o início do século XXI (SILVEIRA, 2004).

Portanto, demonstra-se aqui que, entre 1980 e 2001, os processos de descentralização, de formação de novas centralidades e de segregação urbana, tiveram continuidade, consolidando-se e acentuando-se cada vez mais.

Nas duas últimas décadas do século XX, João Pessoa apresentou grandes mudanças em seu espaço e cotidiano. Tendências que desde a década de 1960 vinham transformando o contexto urbano da cidade, como a acelerada expansão do seu território e o aumento populacional - devido, principalmente, ao êxodo rural - refletiram-se no espaço urbano com a criação de novos conjuntos habitacionais na zona sul da cidade, como o Conjunto Mangabeira (1983) e o Parque Residencial Valentina de Figueiredo (1984), assim como, na formação de favelas localizadas em áreas de risco e preservação, como encostas e beiras de rios. Tais informações podem ser extraídas de notícias veiculadas no Jornal A União:

O centro da cidade foi tomado pelo comércio em longa ascensão obrigando os governos a expandir as zonas residenciais para a periferia. Devastação de mata para construção de conjuntos residenciais e casas populares modificou totalmente a feição da Capital. Fábricas estenderam-se à saída da cidade, alongaram-se suas estradas nas fronteiras com outros Estados e a sua comunicação com os grandes centros do país, foi facilitada. (A UNIÃO, 05 ago. 1981, p.1 – Segundo Caderno).

A expansão, modernização e conurbação da cidade com municípios vizinhos se deram ao “[...]preço da acentuação de desníveis sociais que sobreviveram no rastro do aburguesamento e ampliação de oportunidades apenas da classe média [...]” (A UNIÃO, 05 ago. 82, p.5). O contraste tornou-se cada vez mais evidente e foi retratado em matérias como a publicada no Jornal A União, em 20 de abril de 1980:

O centro da cidade de João Pessoa é quem recebe os maiores benefícios, o piso é asfaltado, o asfalto velho arrancado e substituído por um novo, chegam as galerias, os esgotos, a iluminação moderna, os estacionamentos e outras coisas mais, enquanto os bairros – pobres bairros -, ficam abandonados, sem calçamentos, sem depósito de lixo, sem esgoto, sem água e sem luz. (p. 2).

De acordo com Capel (2002), o crescimento demográfico e aumento das atividades realizadas em solo urbano, a partir da geração de novas exigências funcionais e da necessidade de reorganização do sistema econômico e social, afetam os padrões de distribuição do uso do solo. Ao analisar a dinâmica urbana de João Pessoa no início da década de 1980, abordando a intensa construção de habitações populares que ocorreu no referido período, Silveira (2004, p. 252) afirma que:

[...], nos primeiros anos da década de 1980, acentuou-se a favelização e a expansão da cidade, para o sul e sudeste, impelidas pelo percurso

da avenida Epitácio Pessoa, ultrapassando o anel rodoviário e marcando maior acirramento de disputas e conflitos, no âmbito da relação percurso–evolução urbana.

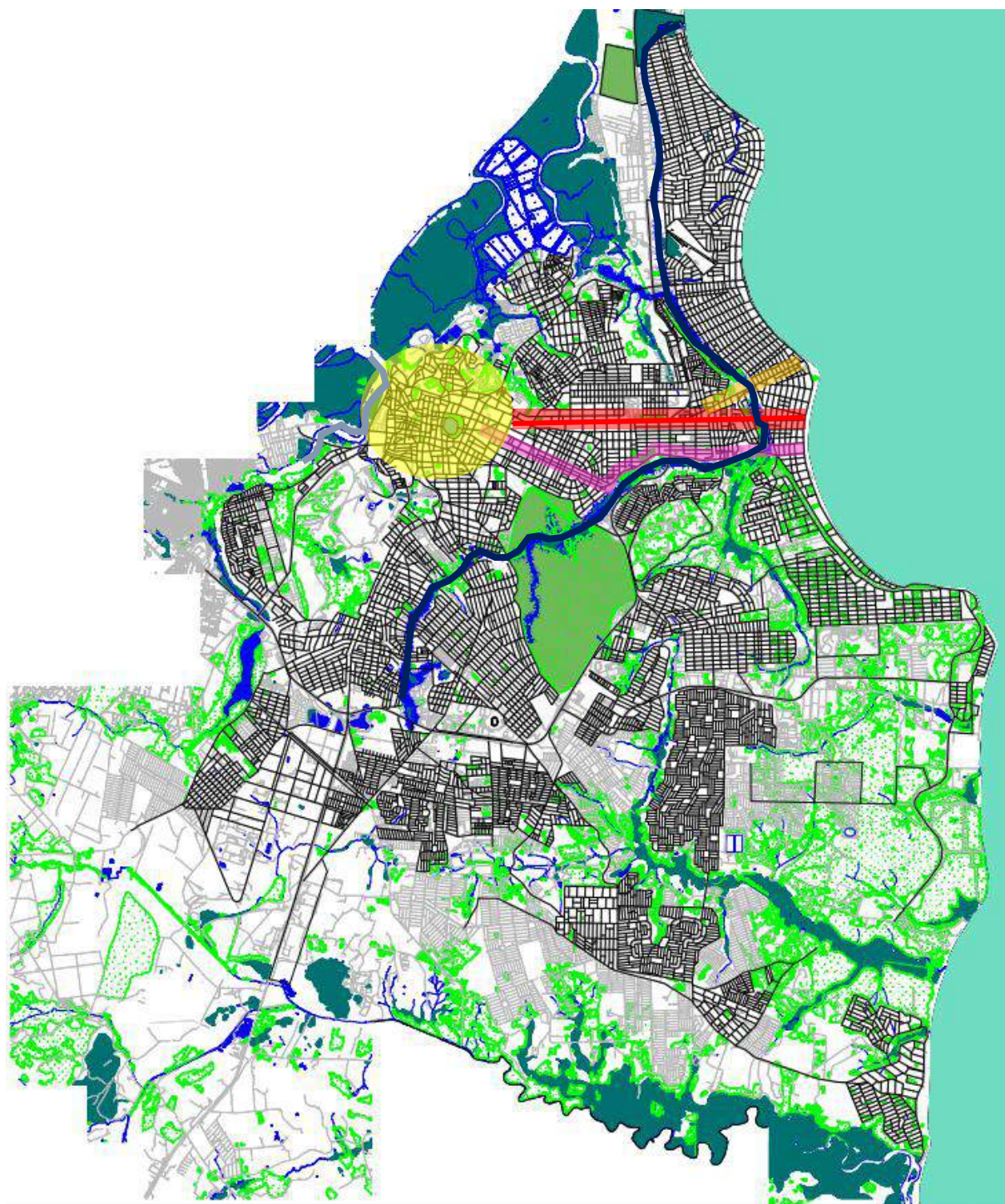
O arquiteto Régis Cavalcanti, ao expor sua visão urbanística de João Pessoa no século XX, aponta as modificações e aspectos da cidade - ocorridas principalmente no final do referido período -, como o congestionamento do Centro e a inevitável expansão urbana com os novos bairros carentes de um planejamento macro urbano. Para ele, a tendência do urbanismo naquele momento era o fortalecimento dos equipamentos e serviços oferecidos nos bairros “periféricos”, a fim de desobstruir o centro: “Equipando cada bairro com escolas, áreas de lazer e de saúde, bancos, etc. estamos fixando o homem nele e aliviando o centro da cidade, permitindo sua recuperação, economizando transporte, energia e dinheiro” (A UNIÃO, 5 ago. 1995, p. 8).

Em 30 de abril de 1989, o Jornal A União noticia o aumento do número de estabelecimentos comerciais em João Pessoa. Segundo a publicação, o Centro ainda consistia no centro comercial da cidade³⁵, com a diferença de que seu público agora era caracterizado como mais pobre e sua expansão ocorria por meio da verticalização. Segundo a matéria, devido à ausência de espaço e o surgimento de novas lojas, buscou-se novas alternativas de locais para a instalação das mesmas: a Avenida Epitácio Pessoa – que se tornou uma avenida típica das grandes cidades brasileiras - e a Avenida Ruy Carneiro - que foi ocupada em menor escala pelo comércio:

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, jornal de domingo).

Outro eixo de expansão do comércio da cidade foi a Avenida José Américo de Almeida, inaugurada em 1977 com o objetivo de amenizar o trânsito da Avenida Epitácio Pessoa (Fig. 26).

³⁵ Nas últimas décadas do século XX, algumas modificações ocorreram no comércio do Centro de João Pessoa. Tal processo teve início com a invasão do comércio no Ponto de Cem Réis gerando uma saturação na área e procura por melhores e maiores espaços pelos comerciantes, os quais se encaminharam para o Parque Solon de Lucena que, caracterizado como local de suntuosas residências, transformou-se em centro comercial a partir do estabelecimento de lojas de tecidos e confecções, agências bancárias e ambulantes. Enquanto isso, as ruas da Cidade Baixa passaram a abrigar um comércio grossista e automobilístico (A UNIÃO, 05 ago. 95).



MAPA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA COM TRAÇADO DE 1988

0 400 1000 2000 4000 m

ESCALA GRÁFICA

LEGENDA

— Traçado urbano de 1988

— Traçado urbano atual

— Rio Sanhauá

— Rio Jaguaribe

— Oceano Atlântico

Centro Tradicional

Av. Epitácio Pessoa

Av. Beira Rio

Av. Ruy Carneiro

Figura 26: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1988. Fonte: “Planta do Município de João Pessoa” (PMJP, 1988) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

Conhecida popularmente como Beira Rio, esta via foi tomada por estabelecimentos comerciais com a expansão das atividades de comércio e serviços para o leste, tornando-se uma segunda opção de localização para novas empresas, de modo que, em 27 de janeiro de 1988, entre as resoluções da Portaria Normativa C.E.R. nº 01/88, a referida via passou a ser considerada um Eixo Axial de João Pessoa:

X- A Av. Ministro José Américo de Almeida (Beira Rio), será considerada em toda a sua extensão de Eixo Axial devendo ter os usos e indicadores urbanísticos idênticos aos adotados nas Zona Axial de Epitácio Pessoa, acrescentando-se que no trecho em que faz parte da Zona Especial de Preservação dos Grandes Verdes - ZEP-2, as edificações deverão distar no mínimo 30.00m das margens do Rio Jaguaribe, segundo parecer do Patrimônio Histórico e Artístico de Estado da Paraíba - IPHAEP. (Código de Urbanismo, 2001, p. 199).

De acordo com o jornal A União (22 mai. 1988), ao passo que o comércio da Avenida Epitácio Pessoa era constituído por requintados estabelecimentos e bancos, a Beira Rio não possuía uma linha comercial definida, indo do comércio mais sofisticado ao mais rústico.

A partir da leitura de matérias, notícias e anúncios relacionados à Avenida Epitácio Pessoa, percebeu-se a ênfase dada pelo veículo de comunicação consultado na caracterização desta nova área comercial como um local voltado para o público de maior poder aquisitivo. Fica claro o interesse de produzir uma imagem da referida via assim como suas áreas adjacentes, como área privilegiada, valorizada e ocupada pelas classes dominantes.

Além disso, vale ressaltar as transformações que vinham ocorrendo na orla que, com a alta frequência de turistas e moradores, passou a receber a instalação de diversos estabelecimentos comerciais, como bem relatam notícias do Jornal A União:

Quem passa ao lado do Elite Bar pode perceber que de diversas residências existentes hoje estão sorveterias, lanchonetes, entre outras. Não existe mais uma pequena comunidade e sim muitos estabelecimentos espremidos. Isso está ocorrendo também nas artérias circunvizinhas. É raro encontrar um morador em locais como ao lado do Hotel Tambaú. O comércio praticamente extinguiu qualquer comunidade, inclusive a dos pescadores que começaram praticamente a habitar a orla. (A UNIÃO, 30 abr. 89, p.3, jornal de domingo).

De uma simples praia que era Tambaú, eis que agora ela está transformada numa autêntica cidade, cuja estrutura muito honra a João Pessoa pelos seus grandes prédios e apartamentos e pela inegável beleza arquitetônica que lhe emprestaram nestes últimos dias. (A UNIÃO, 21 set. 97, p.2).

Vale ressaltar que tais processos - de transformação das avenidas em eixos comerciais e das orlas em polos de turismo e lazer - são comuns no crescimento de várias cidades brasileiras, como em São Paulo - com as avenidas Paulista, Augusta e São João - e, no Rio de Janeiro.

O turismo foi uma atividade que, neste período, recebeu vários incentivos do poder público, a fim de tornar-se fonte de emprego e renda para a população do Estado³⁶. Foram inúmeras as iniciativas do governo em tornar a cidade nacionalmente e internacionalmente reconhecida pelas suas belezas naturais e monumentais.

O governo estadual enfatizou, na maioria das vezes, a beleza cênica das praias da capital e nelas realizou obras de infraestrutura, sinalização e eventos: divulgou-se a construção de um centro turístico na orla de Tambaú em 1980, o qual foi construído apenas no final da referida década; instalaram-se equipamentos para a prática de esportes e reformou-se o Mercado de Artesanato de Tambaú em 1981; realizou-se a festa da alta estação em Tambaú com shows e aulas esportivas em 1983; construíram-se bares padronizados na orla em 1987; foi edificado o principal centro de comercialização de artesanato da Paraíba, o Mercado de Artesanato, em 1991 (Fig. 27); implantou-se um píer na praia de Tambaú, com capacidade para receber simultaneamente quatro embarcações, em 1994, entre outras ações.



Figura 27: Imagem do Mercado de Artesanato. Fonte: A União (27 jan. 1991).

³⁶ De acordo com matéria da União (08 set. 96), o interesse pelos negócios turísticos teve início ainda na década de 1970 com a construção do Hotel Tambaú. Após sua inauguração, houve uma crescente onda imobiliária, na qual famílias que residiam em bairros como Tambauzinho e Miramar passaram a transferir suas residências para a orla, assim como os bares, restaurantes e danceterias.

A busca pelo crescimento turístico, segundo Barbosa (2011), acarreta na constante alteração da paisagem da área e na valorização do seu solo urbano, com o aumento do preço da terra. Deste modo, os elementos naturais enfatizados pelo Estado como atrativos “transformam-se em recursos passíveis de apropriação capitalista, daí que são valorizados no âmbito do mercado imobiliário e turístico” (p.61-62). Tal processo de alteração é bastante visível na praia de Tambaú, dada a mudança na ocupação e uso do solo, assim como nos espaços edificadas.

Destaca-se ainda no início da década de 1980, a construção do Espaço Cultural José Lins do Rego, grande equipamento urbano que surge para dar vazão à produção cultural estadual, a qual ganha ressonância com a atuação de organismos como o Instituto do Patrimônio Histórico e Geográfico Paraibano, a Universidade Federal da Paraíba, Grupo José Honório Rodrigues e Escolinha de Teatro Piolim (A UNIÃO, 05 ago. 82). Durante o final do século XX, o referido equipamento - situado no bairro Tambauzinho, próximo à Avenida Epitácio Pessoa - foi palco de importantes feiras, congressos e shows realizados no Estado, atraindo os mais variados públicos e servindo como um “grande palanque de negócios para Paraíba” (A UNIÃO, 14 jan. 1996, p. 2).

As alterações ocorridas na orla, acarretaram também em mudanças em algumas comemorações anuais da cidade. Os eventos da cidade como o carnaval, *réveillon*, desfile de 7 de Setembro, Festa das Neves, ainda no início da década de 1980, ocorriam todos no Centro (bairro), especificamente no Parque Solon de Lucena. À medida que foram implementadas melhorias de acesso e transporte público na orla marítima, algumas dessas comemorações, como o carnaval e *réveillon*, foram transferidas para lá. Apenas permaneceram no Centro as comemorações tradicionais – o desfile de 7 de Setembro e a Festa das Neves.

Em relação às opções de lazer na cidade, ainda no início da década de 1980, a orla já vinha tomando o espaço do Centro Tradicional da cidade como principal opção. Apesar disso, naquele momento, ainda era perceptível a dificuldade de acesso ao local por aqueles que utilizavam o transporte público, sendo então mais frequentada pelas classes mais favorecidas.

O recreio da cidade, que há quinze anos se dividia entre a Praça João Pessoa e a Lagoa, deslocou-se para as novas opções de lazer de veraneio e da calçadinha. A elite residencial que monopolizava Tambiá, Lagoa, João Machado, Maximiano e o bairro do Montepio cedeu seu lugar ao comércio e aos serviços, transferindo-se para o leste de antigos mofumbos e casas de sapé. Agora, por mais que se

tente atrair para a Lagoa, a demanda é o mar. (A UNIÃO, 05 ago. 80, p. 1 - Edição Especial).

O carnaval era comemorado, até meados da década de 1980, com o desfile de troças - nas ruas do Centro - e de escolas de samba - no Parque Solon de Lucena -, assim como com os disputados bailes dos clubes da cidade – Clube Cabo Branco, Astréa, late Clube e Jangada. Aos poucos, essa tradição foi se modificando e ocorrendo cada vez mais na orla, foram criados blocos de rua, os desfiles das escolas passaram a ocorrer na orla e os bailes acabaram, pela falta de público.

O folião paraibano, este ano, está preferindo mesmo é brincar o Carnaval nas ruas, nas praias. Os clubes não estão sendo mais a opção para os foliões pessoenses principalmente a geração de adolescentes que hoje é maioria no país. Pelo menos foi o que ficou comprovado no Juizado de Menores da capital ontem à tarde. (A UNIÃO, 01 mar. 92, p.8).

De fato, desde a década de 1970, a orla marítima tornou-se alvo de interesse de agentes privados como construtores, incorporadores e empresários, para a construção de edifícios, hotéis, bares, restaurantes, boates, entre outros, trazendo à tona uma série de discussões e protestos acerca de uma restrição imposta pelo artigo 164 da Emenda Constitucional nº 01 de 1970, que proibia a construção de edifícios na orla³⁷. Os empresários visavam a liberação do gabarito, ao mesmo tempo que boa parte da população, ativistas ambientais e artistas, defendiam a permanência dos artigos na constituição a fim de preservar a paisagem e o conforto ambiental da cidade.

Em 1992, foi elaborado e publicado o Plano Diretor da cidade que consiste num documento que estabelece diretrizes para a construção da cidade de hoje e do futuro e, desta forma, controla o crescimento da área urbana. Nele, foi definido o macrozoneamento da cidade e regulamentado, em seu artigo 25³⁸ (Anexo A), o cálculo para o escalonamento dos edifícios na faixa dos quinhentos metros. Na época, alguns líderes comunitários reclamaram a falta de participação e discussão na elaboração do referido documento junto com a prefeitura.

Apesar dessa legislação, o processo de verticalização aconteceu na cidade. Ele teve início na década de 1970, intensificando-se a partir de 1980, devido ao aumento do interesse das classes médias em morar na então zona nobre da

³⁷ “Artigo 164 – é vedada a concessão da licença para construção de prédio com mais de dois pavimentos, na avenida da orla marítima. Desde a praia da Penha até a Praia Formosa.”

³⁸ Tema explorado por Moreira (2006) em sua dissertação intitulada “A questão do gabarito na orla marítima de João Pessoa (bairros de Manaíra, Tambaú e do Cabo Branco)”.

cidade, a orla, a qual não possuía área suficiente para suprir tal demanda por meio de residências unifamiliares. Desta forma, o processo avançou pelos bairros de Manaíra, Tambauzinho, Bairro dos Estados, Expedicionários e Torre e teve boa aceitação de parte da população, visto que para ela, o condomínio proporcionava mais segurança aos seus habitantes e possuía um custo de manutenção menos oneroso que uma casa (A UNIÃO, 05 ago. 84).

Os grandes e modernos edifícios, que nos últimos dez anos começaram a “invadir” a orla marítima de João Pessoa, transformaram a antiga cidade de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, num grande centro urbano. [...] Além de transformar a paisagem da cidade, os edifícios trouxeram para João Pessoa, um novo conceito de moradia, onde, aos poucos, os moradores mais antigos começaram a se acostumar com a nova forma de morar, ou seja, trocaram a tradicional residência térrea, com amplos terrenos, por novas habitações em conjunto, que se aglomeraram pavimentos sobre pavimentos. (A UNIÃO, 03 jul. 88, p.1).

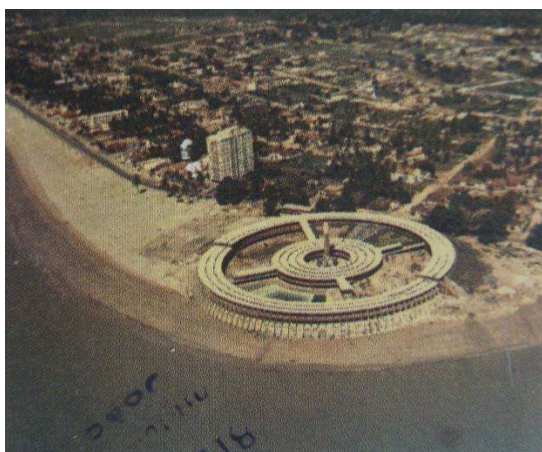


Figura 28: Imagem do Hotel Tambaú e seu entorno (s. d. – aproximadamente 1975). Fonte: Guia Turístico da Paraíba - Acervo do IHGP.

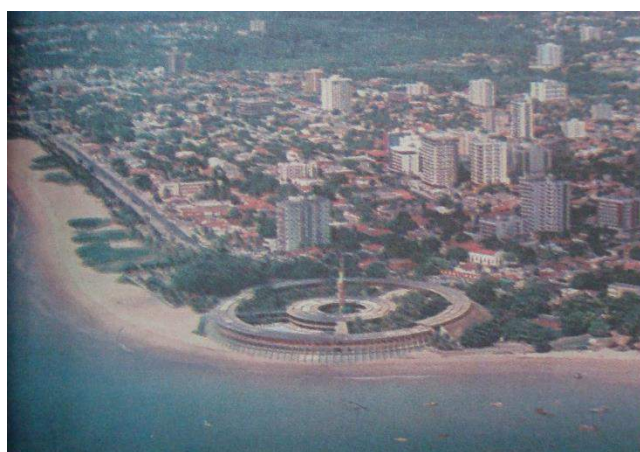


Figura 29: Imagem do Hotel Tambaú e seu entorno na década de 1990. Fonte: A União (08 set. 1996).

Observando-se as figuras 28 e 29 acima é possível constatar a intensidade do processo de transformação ocorrido em Tambaú entre as décadas de 1970 e 1990, além da ocupação dos lotes vazios, observa-se a urbanização da orla com a construção de um calçadão de passeio, o calçamento das vias internas, o aumento da área arborizada na orla e a intensa verticalização no interior do bairro.

De acordo com Villaça (1998), o espaço intraurbano estrutura-se de acordo com as condições de deslocamento dos seus habitantes - tanto como força de trabalho quanto como consumidores -, os quais definem percursos marcados por práticas sociais e cotidianas que seguem tendências, indicações e resultados. Desta maneira, essa estruturação passa a adquirir uma forma e uma lógica evolutiva específicas, a

partir da luta de classes na produção de localizações estratégicas nesse espaço. Tais localizações constituem a especificidade do espaço intraurbano e se conformam a partir de dois atributos que são as redes de infraestruturas e as possibilidades de transporte de produtos e pessoas.

A localização, como valor de uso da terra urbana, é produto do trabalho humano e corresponde à capacidade de diversos elementos que compõem uma aglomeração/cidade de se relacionarem (VILLAÇA, 1998).

É possível identificar a atratividade de determinadas localizações no espaço intraurbano, tais como as áreas centrais e as vias principais, que por se relacionarem com o todo urbano, no que se refere ao acesso, apresentam intensa ocupação e uso do solo ligado à produção e consumo de bens e serviços (RIBEIRO; SILVEIRA, 2006).

A transformação da Avenida Epitácio Pessoa em via principal e em eixo de ligação Centro-Praia, além da valorização os seus atrativos naturais (as faixas litorâneas), fizeram da mesma uma importante localização no espaço intraurbano de João Pessoa, atraindo o interesse de diversos agentes, os quais causaram uma série de alterações tanto na sua morfologia - nos seus usos, na sua ocupação e nas suas edificações - quanto no seu cotidiano, transformando-a em uma nova centralidade.

Diversas são as forças que atuam na estruturação do espaço urbano, mas especificamente neste processo, destacam-se os bairros de alta renda e o setor terciário a estes atrelado, devido à capacidade de atração da melhor e mais completa infraestrutura urbana – sistema de esgoto, água, transporte, iluminação, etc. – assim como de investimentos do poder público e privado na instalação de equipamentos urbanos e empreendimentos imobiliários. Inseridas nesta lógica, encontram-se as faixas litorâneas, que constituem verdadeiros atrativos do sítio natural que são alvos de interesses das referidas camadas e agentes imobiliários e, conseqüentemente, dos investimentos do poder público (VILLAÇA, 1998).

Como foi visto no primeiro capítulo, desde meados da década de 1950, o processo descrito por Villaça (1998) vinha ocorrendo ao longo do percurso da Avenida Epitácio Pessoa, a qual foi sendo preparada e planejada para atender aos interesses de determinados agentes e classes, com a implantação de uma boa infraestrutura e criação de uma legislação favorável ao bom aproveitamento e valorização da área.

De acordo com Silveira (2004, p. 271), “as características específicas, o custo de produção e os valores correspondentes ao percurso da avenida Epitácio

Pessoa definiram a barreira sócio espacial e as suas características seletivas, proibitivas às populações de baixa renda”. Com boa parte de sua extensão ocupada por bairros de alta renda, a Avenida Epitácio Pessoa, entre os anos de 1980 e 2001, foi marcada pela intensa instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços, sofrendo uma redefinição funcional e formal.

Para a compreensão da redefinição da Avenida Epitácio Pessoa, acredita-se ser fundamental o estudo dos processos de transformação de um determinado elemento morfológico, o solo urbano, que constitui a base sobre a qual as formas e funções irão se desenvolver e se modificar. Tais processos correspondem às alterações nos seus usos, na sua ocupação e no seu parcelamento.

2.2 O uso do solo da Avenida Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001

O solo urbano, segundo Harvey (1980) possui características que fazem dele uma mercadoria diferenciada e importante. Além de ser um recurso ímpar, original e indestrutível, ele é uma mercadoria fixa, que não se desloca e que pode apresentar diversos usos e usuários.

De acordo com Lamas (2004), é a partir do solo que se planeja e se constrói uma cidade, ele é o elemento fundamental para o início da análise morfológica. O solo urbano é definido por Capel (2002) como plano - constituído pela rua, pelo quarteirão, pelo lote e pela planta da edificação -, o qual não pode ser analisado distintamente dos seus usos, pois ambos surgem e se desenvolvem de forma simultânea, estando diretamente relacionados funcionalmente. A estrutura do plano da cidade se altera à medida que as suas exigências funcionais se transformam.

O solo constitui a base da produção do espaço urbano, é nele e sobre ele que se desenvolvem conflitos de usos e de interesses e contínuas mudanças materiais, funcionais e formais.

O traçado e a rua são os elementos que possuem maior relevância funcional, atuando geralmente como marco que condiciona/direciona o desenvolvimento de uma forma urbana, a partir da definição de um plano (CAPEL, 2002). Sua implantação num dado território define a disposição dos quarteirões, lotes e edifícios, relacionando-se com as demais partes da cidade.

O quarteirão é um dos elementos mais visíveis do plano, podendo apresentar diversos formatos e dimensões. Delimitado pelo cruzamento de três ou

mais vias, na maioria das vezes, ele corresponde a uma forma de distribuição da terra pelos seus proprietários e agrega outros elementos da estrutura urbana, como lotes, edifícios e traçado.

Os lotes são unidades do solo urbano, elementos básicos de construção da cidade. São porções cadastrais que constituem a base da edificação. Tais elementos possuem uma relação de dependência visto que seus tamanhos e formatos influenciam nas plantas das edificações, assim como estas influenciam na definição dos espaços livres e ocupados dos lotes. Ambos expressam muito sobre os usos, os usuários e suas estratégias.

O estudo do parcelamento é fundamental para a análise morfológica visto que além de remeter à propriedade privada e ao uso do solo, ele sofre transformações ao longo do tempo diante dos contextos políticos, sociais e econômicos da época, possibilitando assim importantes considerações acerca da estrutura urbana e sua evolução (CAPEL, 2002).

Tendo como objeto de estudo uma rua, a Avenida Epitácio Pessoa, os elementos do plano/solo a serem analisados serão os lotes localizados na mesma, visto que a referida via, ao longo do recorte temporal da pesquisa, não apresentou modificações em seu traçado, assim como no desenho de suas quadras.

As Ortofotocartas da cidade, pertencentes à Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro (DIGEOC) da PMJP, foram confeccionadas nos anos de 1978, 1989 e 1998. Por meio do acesso a estes documentos, foi possível analisar a ocupação dos lotes da Avenida Epitácio Pessoa ao final das três últimas décadas do século XX, identificando quais as ocupações mais recentes e quais os trechos que já se encontravam totalmente ocupados no final da década de 1970.

Os Livros de Registro de Alvará e Habite-se são documentos da Diretoria de Controle Urbano (DCU) da PMJP que contêm registros manuais de cada processo requerido à PMJP. Para cada processo é especificado um número e identificado seu requerente; é dado o número do alvará/habite-se e sua respectiva data de entrada e saída na PMJP; é mencionado o endereço do imóvel/lote; e é feita descrição do tipo de solicitação, no caso de solicitação de alvará, como será explicitado mais adiante.

Os requerentes dos processos variam entre pessoa física e jurídica, sendo estes últimos classificados nos registros como Empresa Limitada (Ltda.) ou Sociedade Anônima (S.A.)³⁹.

No tocante aos lotes, nos processos de solicitação de alvarás encontrados foram especificados serviços de desmembramento, que consiste na divisão do lote em duas ou mais parcelas menores; de remembramento, que corresponde à junção de dois ou mais lotes resultando em uma única parcela; e de remanejamento, que se trata de uma alteração nas dimensões/limites do lote e, conseqüentemente, dos seus vizinhos. Estes tipos de processos acarretam não apenas na mudança do parcelamento dos lotes que margeiam a avenida, como também influenciam na forma, na função e na estrutura das edificações existentes e/ou futuras, permitindo ou anulando a construção de extensas e altas edificações.

Em relação aos imóveis, os processos de solicitação de alvarás encontrados especificaram serviços como construção, demolição, ampliação, reforma, construção de muro, rebaixamento de meio fio e instalação de casa de máquinas e caixa d'água.

Dentre esses processos, no tocante ao estudo das alterações no uso e ocupação dos lotes situados na avenida, foram analisados apenas aqueles referentes à construção, demolição, ampliação e reforma, apesar de todos os processos terem sido registrados.

Vale ressaltar que em cada processo de construção, de reforma, de ampliação ou demolição, foi registrado o uso para o qual a edificação estava destinada. Os usos especificados eram o uso comercial, o qual abrangia as atividades terciárias - de comércio e serviços - de uma maneira geral e o uso residencial, que envolvia tanto o uso unifamiliar como o multifamiliar.

As supracitadas informações contidas nos processos consultados foram registradas em fichas digitais (Quadro 05) que passaram a compor uma base de dados dos lotes da avenida. A partir dos dados contidos nas fichas, foram gerados gráficos com o objetivo de sistematizar as informações obtidas e de identificar como se deu a alteração nos lotes situados na avenida.

³⁹ Limitada (Ltda.) e Sociedade Anônima (S.A.) são duas formas jurídicas de constituição de empresas. A primeira define que cada sócio da empresa possui a quantidade de capital social investido limitada, já na segunda tal capital social investido não está relacionado a nenhuma pessoa e está dividido em ações que podem ser transacionadas livremente.

QUADRO 05: MODELO FICHA DE REGISTRO DE UM PROCESSO	
004	Livro 19
Nº do Processo	6403/80
Requerente	Orvácio de Lira Machado
Endereço	Av. Epitácio Pessoa, n. 3715
Alvará	1147
Descrição	Construção de serviço. Área 285m².
Bairro	Miramar

Quadro 05: Modelo de ficha de registro de um processo de Alvará encontrado. Fonte: Edição da autora (2013).

Para a análise dos dados e das informações, muitos foram os gráficos produzidos: números de processos x ano; número de processos x bairros; número de processos de alvarás de construção x ano; número de processos de alvarás de construção x bairro; números de processos vinculados ao uso comercial x bairro, entre outros⁴⁰. Ao relacionar quantitativamente as diversas informações encontradas com as suas localizações (por bairros) e anos, foi possível identificar, por exemplo, os locais que sofreram mais demolições, onde e quando se construiu mais ou foram feitas mais alterações no parcelamento do solo, entre outros.

A quantidade de processos encontrados por ano variou bastante indo de 14 até 32 solicitações de um ano para outro, constatando-se que não houve um decréscimo ou acréscimo regular ao longo do recorte temporal da pesquisa, mas sim uma variação significativa entre alguns anos. O ano que apresentou a maior quantidade de processos foi 1986, com 32 solicitações, e a menor foi 1996, com 9 (Gráfico 01).

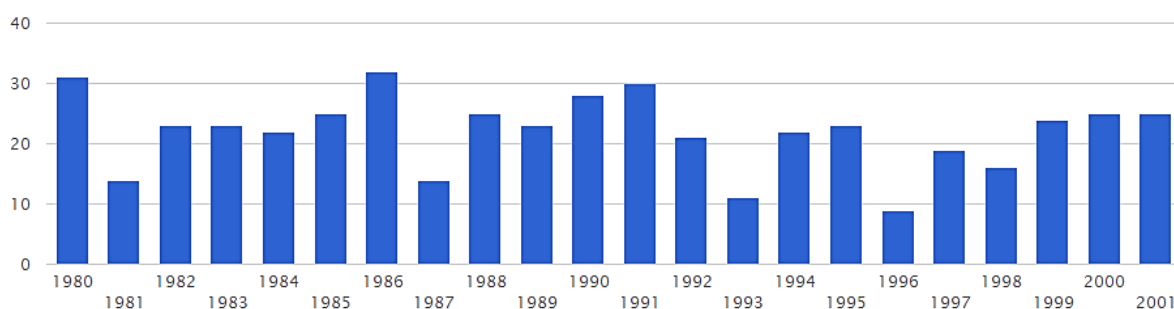


Gráfico 01: Número de processos solicitados à PMJP por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

⁴⁰ Muitos foram os gráficos produzidos a partir dos dados obtidos na consulta às solicitações de Alvará e Habite-se, porém foram utilizados apenas aqueles considerados mais representativos para o estudo ora apresentado.

Os gráficos confeccionados geraram a base quantitativa que possibilitou uma análise comparativa entre as transformações na ocupação e uso do solo nos diversos bairros da avenida e ao longo dos anos inseridos no recorte temporal da pesquisa.

Deste modo, será realizada a seguir a análise das alterações ocorridas no solo da referida avenida com base nos dados obtidos na pesquisa documental e em função do processo de descentralização do espaço de João Pessoa e de sua transformação funcional em subcentro da cidade.

2.2.1 As alterações no parcelamento do solo

A investigação sobre o parcelamento de uma área constitui um elemento revelador dos seus processos de uso e ocupação ao longo do tempo, podendo ser realizada a partir de mapas antigos, imagens aéreas, processos de alvarás, entre outros documentos.

O parcelamento do solo é um relevante elemento morfológico que remete à propriedade privada e às possibilidades de uso do solo, pelo fato de possibilitar ou limitar a construção de uma determinada edificação dadas as suas configurações físicas. A conformação de um parcelamento pode ser alterada ao longo do tempo para adequar-se às exigências de algumas funções ou usos, econômicos, sociais ou produtivos (CAPEL, 2002).

A análise da alteração das dimensões dos lotes da Avenida Epitácio Pessoa, ao longo do recorte temporal da pesquisa, corrobora a afirmativa anterior, à medida que é possível identificar uma série de modificações na configuração dos lotes no momento em que vai se alterando a função da via e os seus referentes usos.

O levantamento e a localização dos remembramentos e dos desmembramentos dos lotes situados na Epitácio Pessoa, realizados a partir da consulta aos processos de solicitação de Alvará da PMJP, permitiram elaboração de mapas utilizando o *software* Autocad, os quais possibilitaram a visualização da transformação do parcelamento do solo que margeia a avenida, assim como constituiu um relevante dado para relacionar à análise da transformação do uso e ocupação da área.

A produção de mapas possibilitou, além de uma rigorosa representação gráfica, a visualização e análise da dinâmica de ocupação do solo nas últimas décadas

do século XX, identificando as ocupações mais antigas e recentes, assim como os lotes que tiveram seu parcelamento alterado.

No tocante à alteração do parcelamento, foram encontrados e registrados 69 processos, dos quais 48 correspondem a remembramentos, 16 a desmembramentos e 5 a remanejamentos de faixa (Fig. 30).



Figura 30: Mapa da Av. Epitácio Pessoa - Localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento. Fonte: Livros de Registro de Alvará (PMJP) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Após a localização dos lotes identificados nos processos no mapa, foi possível constatar que grande parte dos remembramentos concentrou-se nos bairros litorâneos – Tambaú e Cabo Branco -, unindo geralmente 2 ou 3 lotes, com aproximadamente 14 metros de largura e 50 metros de profundidade cada (Fig. 31). Tal fato está diretamente relacionado ao intenso processo de verticalização ocorrido nesta área ao longo das duas últimas décadas do século XX, como será visto mais adiante.



Figura 31: Mapa da Av. Epitácio Pessoa – Trecho da via correspondente aos bairros Tambaú e Cabo Branco com localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento. Fonte: Livros de Registro de Alvará (PMJP) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Os remembramentos também ocorreram em outros bairros que margeiam a avenida, mas de forma mais pontual, geralmente para receber um grande

equipamento ou um edifício alto⁴¹, como ocorreu no Bairro Miramar - para a construção do Supermercado Superbox (atual Supermercado Pão de Açúcar) e do Edifício Residencial Reinos de Espanha - e, também, no Bairro dos Estados - para a construção do edifício do Ministério da Fazenda, da Caixa Econômica Federal e do Empresarial Central Park (Fig. 32).

Em relação aos desmembramentos, destacam-se aqueles localizados nos bairros Torre, Expedicionários e dos Estados, onde alguns lotes - que possuíam duas frentes (uma para a Avenida Epitácio Pessoa e outra para uma rua paralela) e uma extensa profundidade atingindo até 100m - foram divididos. Tal fato pode-se associar à valorização do solo urbano sofrida pela área neste período (SILVEIRA, 2004), levando os proprietários a duplicar/multiplicar seus bens e investimentos.

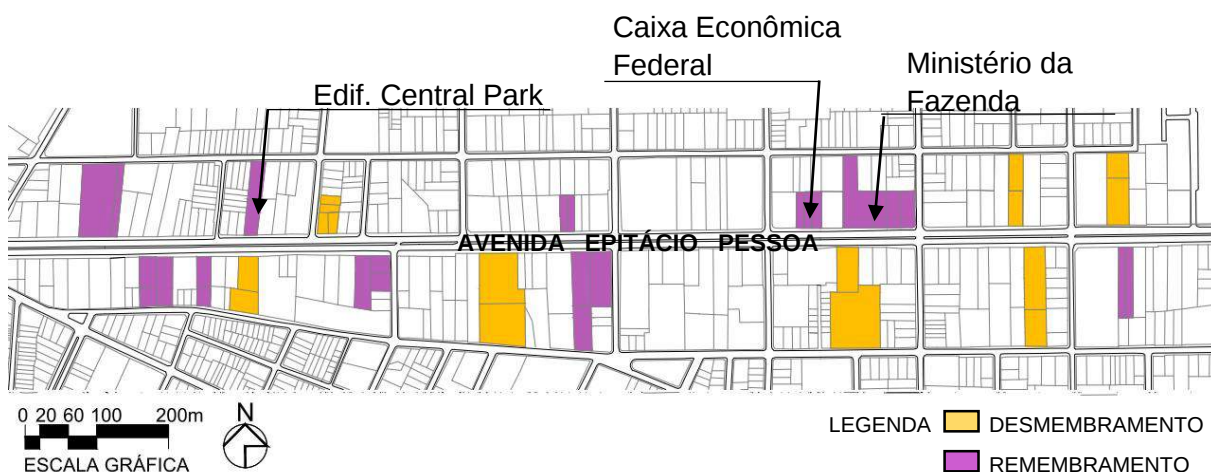


Figura 32: Mapa da Av. Epitácio Pessoa - Trecho da via correspondente às áreas dos bairros dos Estados, da Torre e Expedicionários com localização dos processos de solicitação de Alvará de desmembramento e remembramento. Fonte: Livros de Registro de Alvará da PMJP e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

2.2.2 As alterações no uso e ocupação dos lotes

Os usos do solo correspondem às atividades que sobre ele se realizam, podendo ser classificados como comercial, residencial, industrial, terciário e de lazer. Eles não são estáveis e modificam-se simultaneamente às alterações no crescimento físico, na economia, na política, nas funções e no cotidiano da cidade (CAPEL, 2002).

⁴¹ O trabalho ora apresentado caracteriza como edifício alto todo prédio que possui mais de 4 pavimentos.

A ocupação do solo segue diversos padrões dependendo do uso, das características físicas do lote, dos condicionantes técnicos disponíveis e da sua localização. Deste modo, assim como os usos, ela sofre alterações ao longo do tempo, podendo ocupar mais, desocupar ou, até mesmo, multiplicar os espaços construídos. Deste modo, a análise do uso e ocupação do solo, abrange não apenas os lotes e seus respectivos usos, mas as maneiras como suas áreas são aproveitadas e utilizadas por seus proprietários, isto é, como são implantadas suas edificações.

No tocante ao uso dos lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa, detectou-se, ao longo do recorte temporal da pesquisa, a predominância de solicitações de Alvará e Habite-se vinculados ao uso comercial. Em relação ao uso residencial, percebe-se a diminuição gradativa das habitações unifamiliares e o aumento das construções de edifícios multifamiliares, principalmente a partir de 1990 (Gráficos 02 e 03).

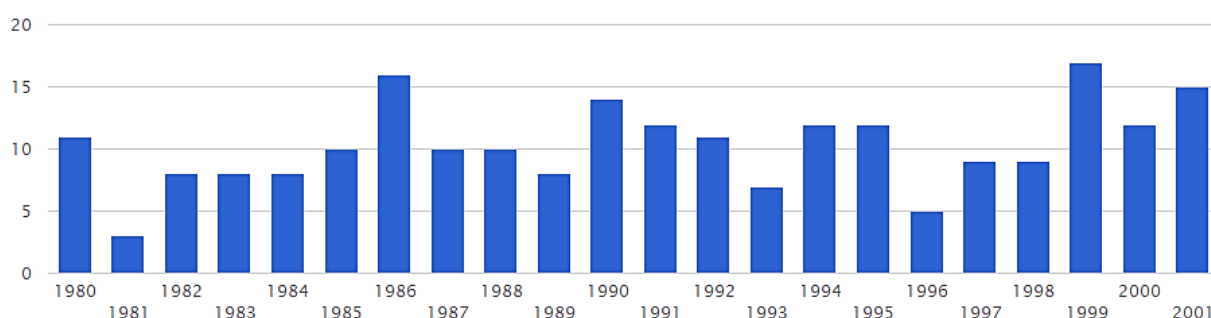


Gráfico 02: Número de processos vinculados ao uso comercial por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se da PMJP. Edição da autora (2013).

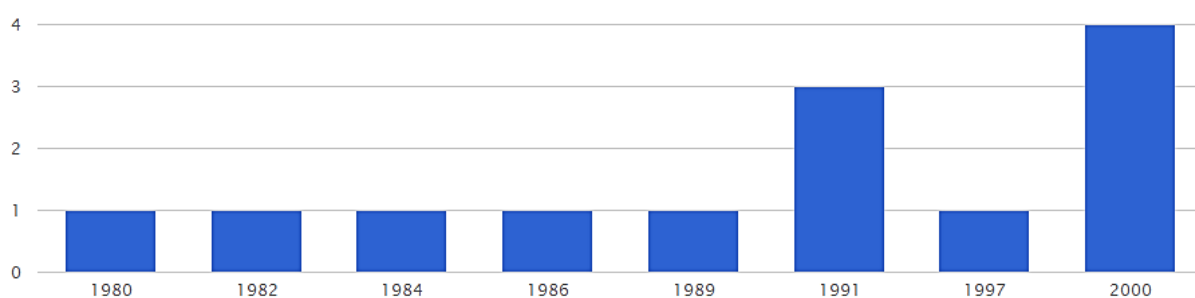


Gráfico 03: Número de processos vinculados ao uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se da PMJP. Edição da autora (2013).

A partir da análise dos gráficos gerados, foram identificadas similaridades nas alterações dos lotes de determinadas áreas do percurso – seja pela proximidade ou por possuírem semelhantes características físicas/naturais - e, deste modo, optou-se por realizar a análise das transformações no solo da avenida dividindo-a em trechos, de acordo com as características em comum apresentadas ao longo do

recorte temporal da pesquisa. A fim de relacionar os trechos com os dados levantados nos gráficos produzidos e, também, de situar melhor o leitor em relação à localização dos mesmos ao longo do percurso da Avenida Epitácio Pessoa, atrelou-se cada um deles aos bairros em que estão inseridos (Fig. 33).

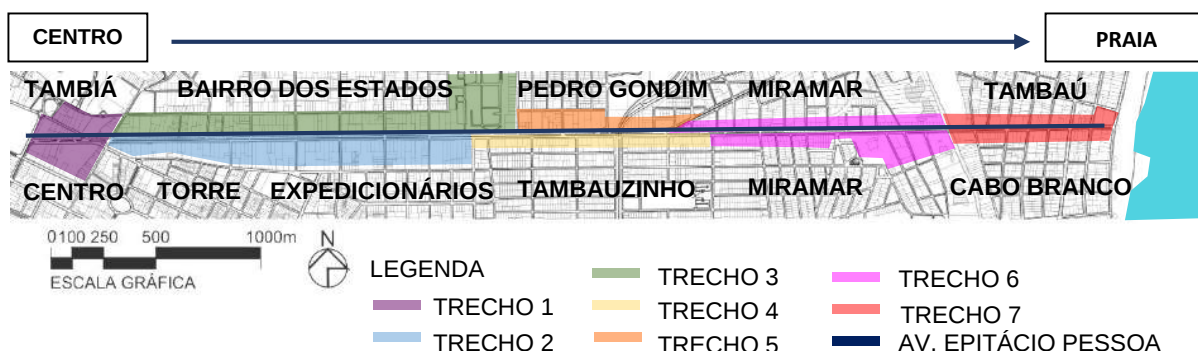


Figura 33: Mapa - Delimitação dos perímetros dos trechos analisados na pesquisa. Fonte: Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Foram definidos sete trechos referentes ao percurso da avenida: trecho 1 – compreendido entre a Avenida Maximiano Figueiredo e a Avenida Bento da Gama; Trecho 2 – compreendido entre a Avenida Bento da Gama e a Rua Antônio Gama; Trecho 3 – compreendido entre a Avenida Eugênio Lucena Neiva e a Rua Desportista Aurélio Rocha; Trecho 4 – compreendido entre a Rua Antônio Gama e a Rua Wandick Pinto Filgueiras; Trecho 5 – compreendido entre a Rua Desportista Aurélio Rocha e a Avenida Ruy Carneiro; Trecho 6 – compreendido entre a Ruy Carneiro e o Rio Jaguaribe; e o Trecho 7 – compreendido entre o Rio Jaguaribe e a Avenida Almirante Tamandaré.

Vale ressaltar que, apesar de alguns processos coletados estarem incompletos - sem o número do lote, sem identificação do tipo de uso ou do bairro onde o lote estava situado –, os mesmos não foram descartados como fontes para a pesquisa, pois ainda que uma ou outra informação estivesse ausente, os demais dados registrados serviram para embasar outros aspectos da análise.

O trecho 5 – como será abordado mais adiante – foi o único que não apresentou clareza nos processos a eles atribuídos. A ausência de dados nos processos vinculados aos seus lotes/imóveis foram fatos que chamaram a atenção e para os quais não se pode atribuir uma causa específica.

A fim de expor de forma mais clara e objetiva os processos de uso e ocupação do solo da Avenida Epitácio Pessoa, a seguir, são analisados quais os

processos se destacam em cada trecho tanto pela sua frequência quanto pela sua ausência, visto que tais aspectos originaram as especificidades de cada área.

Acrescenta-se que a apresentação das transformações no solo será feita por trecho, seguindo uma sequência espacial que coincide com o trajeto da referida via desde o Centro até a faixa litorânea, sendo precedida de uma breve descrição dos bairros correspondentes o que facilitará a sua localização e a sua inserção na cidade.

2.2.2.1 Trecho 1

O Trecho 1 compreende os lotes pertencentes aos bairros Centro e Tambiá que margeiam a Avenida Epitácio Pessoa, sendo limitado pela Avenida Maximiano Figueiredo e pela Avenida Bento da Gama. Tal área foi a primeira a ser ocupada quando da abertura da mencionada via. Ao observar as Ortofotocartas de 1978, nota-se que o trecho já se encontrava totalmente ocupado no referido ano (Fig. 34).



Figura 34: Mapa - Exposição dos lotes ocupados em 1978 no Trecho 1. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Analisando-se os gráficos que descrevem os tipos de Alvarás solicitados pertencentes a este trecho, constata-se que houve a predominância de ampliações e reformas, havendo poucos processos vinculados à mudança de parcelamento do solo (remembramento/desmembramento) e à construção de novas edificações. Em relação aos imóveis localizados no Centro que margeiam a avenida, foram encontrados 29 processos, entre os quais destacam-se 8 solicitações de alvarás de ampliação, 6 de demolições e 5 de construções (Gráfico 04).

Em relação aos lotes que margeiam a Epitácio Pessoa pertencentes ao Bairro Tambiá (Gráfico 05), devido à sua pouca quantidade, foram localizados apenas três processos, sendo 2 solicitações de alvarás de ampliação e apenas 1 solicitação de Habite-se, não estando nenhum deles associados ao uso residencial.

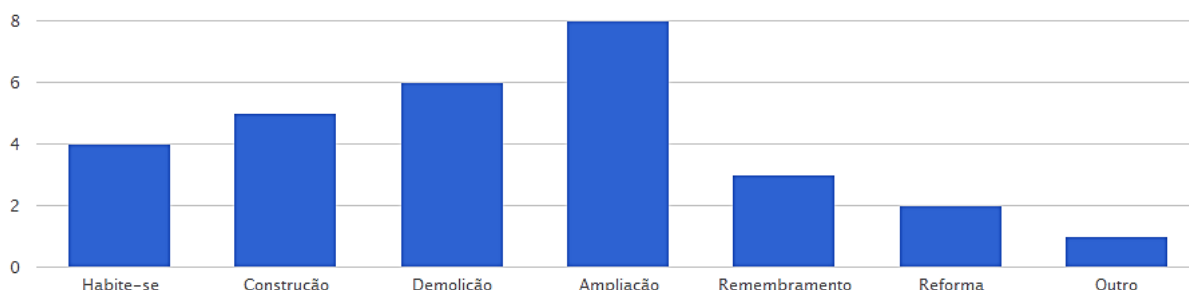


Gráfico 04: Número de processos correspondentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa e pertencentes ao bairro Centro por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

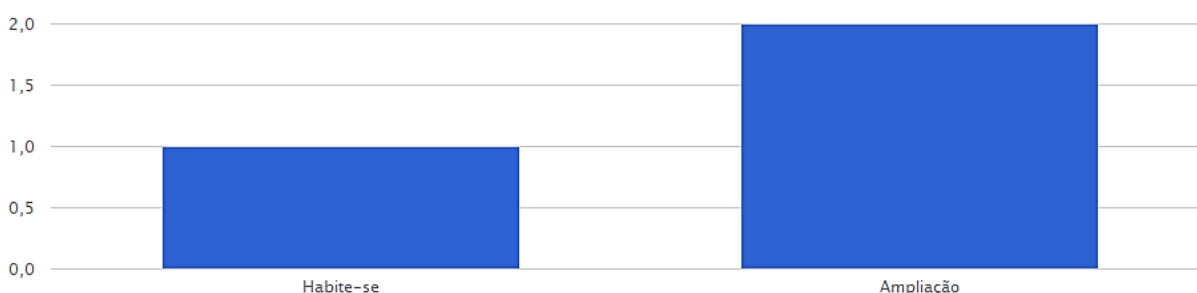


Gráfico 05: Número de processos correspondentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa e pertencentes ao bairro Tambiá por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Observando-se o Gráfico 06, que relaciona a quantidade de processos vinculados ao uso residencial aos bairros onde os lotes/imóveis se situam, constatou-se que não foi encontrado nenhum processo relativo ao uso residencial referente aos lotes que margeiam a avenida e estão inseridos nos bairros Centro e Tambiá – os lotes do Trecho 1 – dada a ausência dos bairros em tal representação gráfica. Desta forma, conclui-se que todos os processos encontrados referentes ao Trecho 1, estavam vinculados ao uso comercial (terciário).

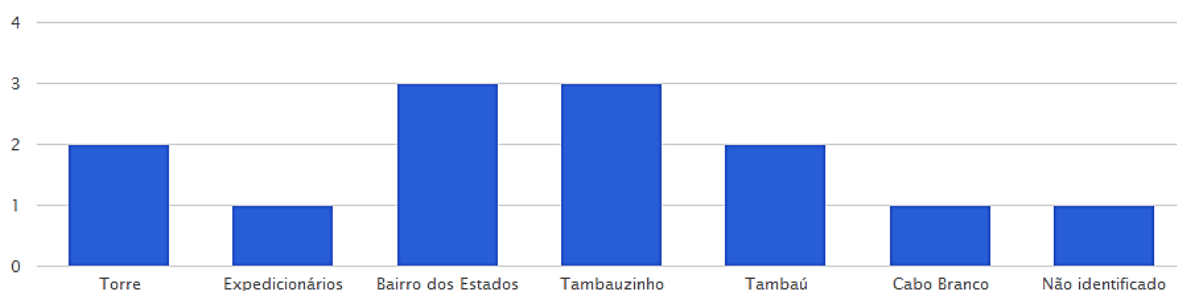


Gráfico 06: Número de processos vinculados ao uso residencial por bairros. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Deste modo, é possível constatar que neste trecho houve a intensificação da ocupação do solo por meio das ampliações, predominando-se a alteração das edificações existentes, as quais sofreram adaptações para abrigar os estabelecimentos de comércio e serviços que nelas se instalaram.

2.2.2.2 Trecho 2

O Trecho 2, limitado pela Avenida Bento da Gama e pela Rua Antônio Gama, compreende os lotes e imóveis pertencentes aos bairros Torre e Expedicionários localizados na Avenida Epitácio Pessoa. Com a maioria dos seus lotes ocupados, tal área apresentava em 1978 alguns terrenos ainda vazios (Fig. 35). Comparando-se as Ortofotocartas da PMJP produzidas no mencionado ano e em 1998, observa-se que tal área foi quase que totalmente ocupada no referido intervalo de tempo (Fig. 36).



Figura 35: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 2. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).



Figura 36: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no Trecho 2. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

O Bairro da Torre corresponde à uma das mais antigas ocupações da Avenida Epitácio Pessoa, desde meados da década de 1930, marcada pelo uso residencial. A pesquisa nos Livros de Alvará e Habite-se da PMJP mostrou que os lotes situados na mencionada via pertencentes ao bairro apresentaram um dos

maiores números de processos – que resultam em 76 - em relação aos dos demais que margeiam a avenida. Entre eles, destacam-se as 14 solicitações de alvarás de demolição, que corresponde à maior quantidade desse tipo de processo quando comparada àqueles referentes aos lotes situados nos demais bairros (Gráfico 07).

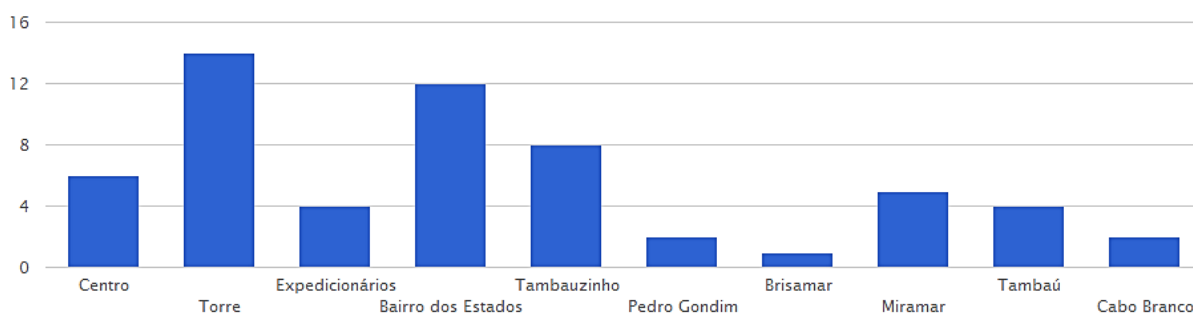


Gráfico 07: Número de processos de solicitação de alvarás de demolição por bairros. Fonte: Livros de Registro de Alvará (PMJP). Edição da autora (2013).

Ao observar o gráfico 08, que indica a quantidade de processos por tipos de solicitações, constatou-se que, no recorte temporal da pesquisa, os lotes que margeiam a avenida e estão inseridos no bairro da Torre, sofreram poucas alterações no que se refere ao parcelamento do solo. Neste trecho, foram mais recorrentes as alterações nas edificações existentes por meio de ampliações (24 solicitações) e demolições (13 solicitações), assim como as construções de novas edificações (18 solicitações). De acordo com tais constatações, observa-se que nesta área, diferentemente do Trecho 1, houve a substituição de alguns espaços edificadas existentes por meio de demolições e construção de novos prédios, assim como houve a intensificação da ocupação do solo, por meio da construção de novas edificações em lotes até então vazios.

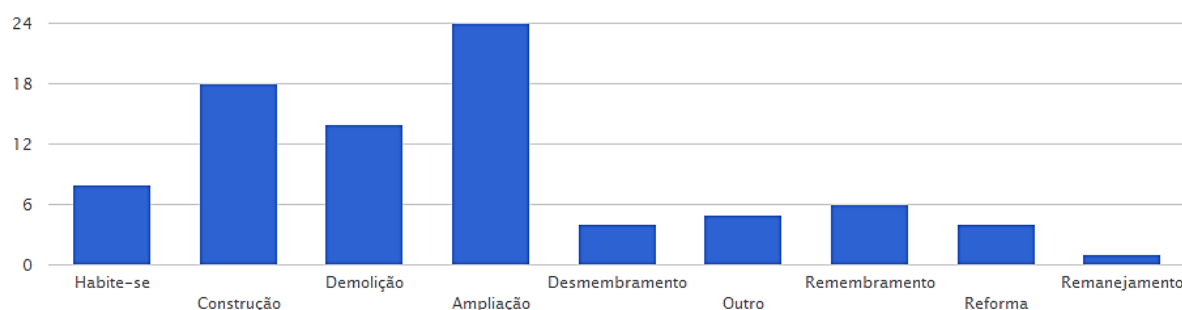


Gráfico 08: Número de processos correspondentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao Bairro da Torre por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Em relação aos lotes e imóveis localizados no bairro Expedicionários que margeiam a Epitácio Pessoa, foram encontrados 22 processos entre os anos de 1980

e 2001, entre os quais destacam-se as solicitações de construções, ampliações e demolições, assim como ocorreu nos lotes da Torre. Vale ressaltar, que a pouca quantidade de processos relaciona-se diretamente com a pouca quantidade de lotes inseridos nesta área (Gráfico 09).

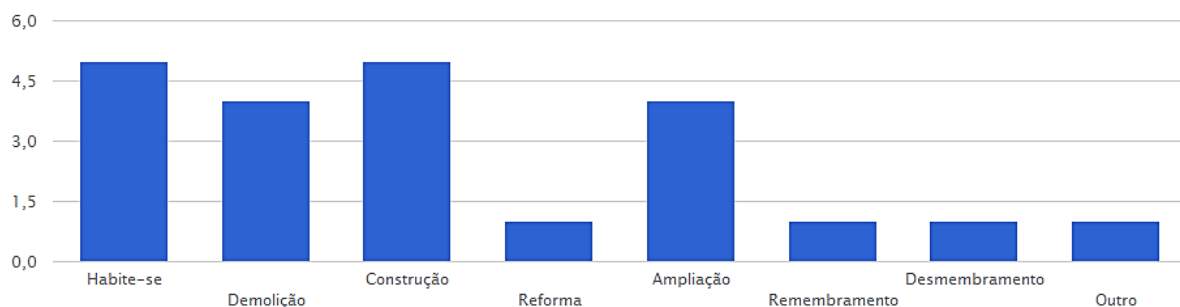


Gráfico 09: Número de processos correspondentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao Bairro Expedicionários por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

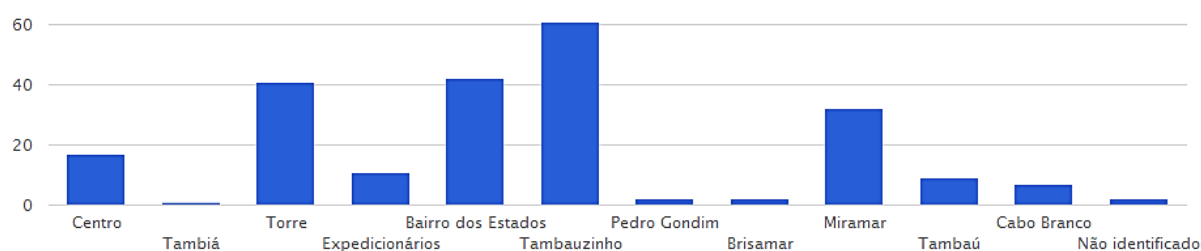


Gráfico 10: Número de processos vinculados ao uso comercial por bairros. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Além disso, vale ressaltar que os processos de solicitação referentes aos lotes/imóveis localizados no Trecho 2 estavam, em sua maioria, vinculados ao uso comercial – sendo 41 na Torre e 11 no Expedicionários (Gráfico 10). Desta maneira, conclui-se que esta área da Avenida Epitácio Pessoa caracterizou-se de forma expressiva pela substituição de edificações existentes e construção de novos prédios, os quais voltaram-se majoritariamente para o uso comercial. Tal fato revela o momento de transformação da Epitácio Pessoa de uma via eminentemente residencial para comercial, na sua concretização em um eixo central.

2.2.2.3 Trecho 3

Localizado entre a Rua Eugênio Lucena Neiva e a Rua Desportista Aurélio Rocha, o Trecho 3 compreende os lotes e imóveis que margeiam a Avenida Epitácio Pessoa situados no Bairro dos Estados. Observando-se as Ortofotocartas de 1978,

constata-se que esta área já apresentava a maioria dos seus lotes ocupados em tal ano (Fig. 37). Até 1998, observa-se que boa parte dos lotes vazios em 1978 receberam edificações (Fig. 38).

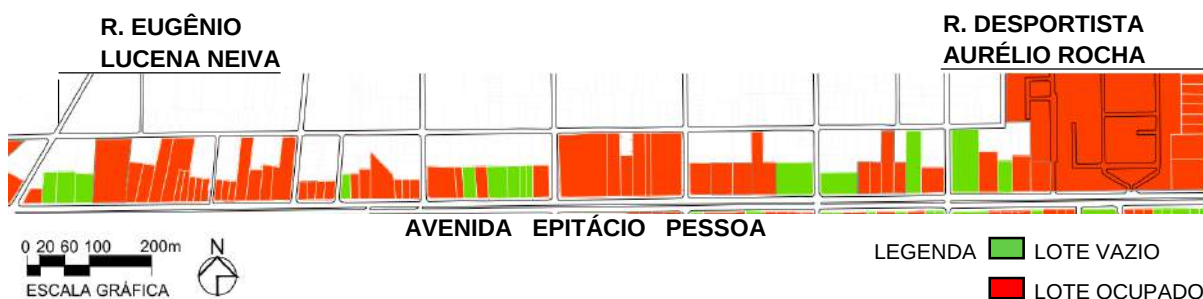


Figura 37: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 3. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).



Figura 38: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no Trecho 3. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Ao levantar a quantidade de processos solicitados para imóveis/lotes situados no Trecho 3, isto é, inseridos no Bairro dos Estados e localizados na Epitácio Pessoa, observa-se que ele apresentou o segundo maior número de processos encontrados em relação às demais áreas estudadas. Ao todo, foram encontrados 83 processos, entre os quais destacam-se as solicitações de Alvará de construção de edificações (21) e as de Alvará de ampliação (20) (Gráfico 11). Observa-se que até então este foi o trecho do percurso da avenida que apresentou a maior quantidade de novos prédios construídos, isto é, o processo de ocupação do solo foi marcado pela produção de novos espaços edificadas, superando a quantidade de ampliações nas edificações existentes.

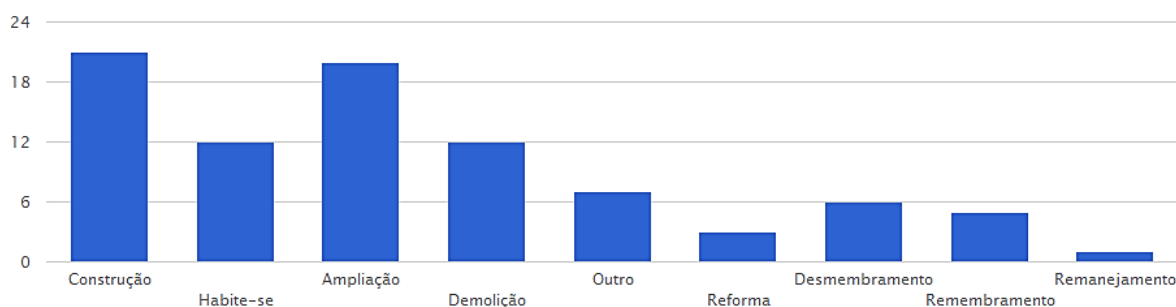


Gráfico 11: Número de processos referentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao Bairro dos Estados por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

A grande quantidade de novas edificações está diretamente relacionada ao fato de que neste trecho foram instaladas importantes empresas e órgãos federais, como a Caixa Econômica Federal, o Ministério da Fazenda, o Banco Itaú S.A. e o Banco do Estado da Paraíba S.A., assim como foram construídos alguns edifícios empresariais.

É possível identificar o interesse e investimento das empresas na ocupação dos lotes situados nesse trecho da avenida, a partir da análise dos tipos de requerentes dos processos, isto é, se eles se tratam de pessoas físicas ou jurídicas. Este bairro foi o que apresentou maior equilíbrio entre os tipos de requerentes dos processos, além de ter exibido o maior índice de pessoas jurídicas como requerentes (Gráfico 12).

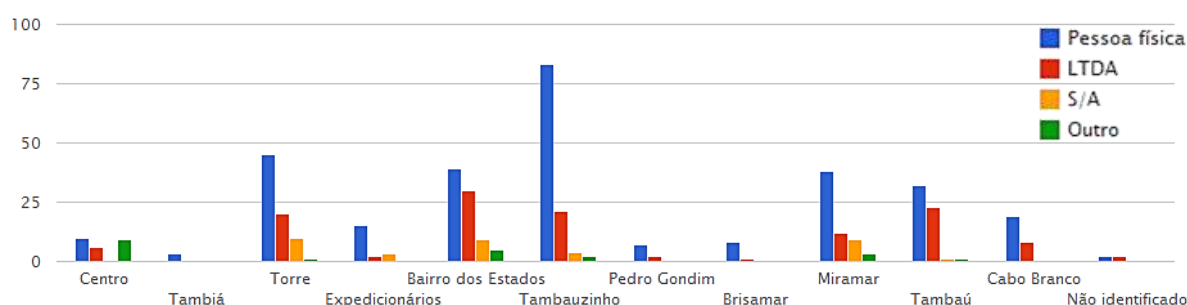


Gráfico 12: Tipo de requerentes de processos por bairros no período de 1980 a 2001. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

A grande quantidade de novas construções na área gerou por sua vez um elevado número de Cartas de Habite-se liberadas⁴² pela PMJP, correspondendo à

⁴² As Cartas de Habite-se liberadas pela PMJP são direcionadas individualmente para o edifício e para cada imóvel nele existente, isto é, se ele possuir 12 salas comerciais, a quantidade de Cartas emitidas será 13 (uma para o edifício e as demais para cada uma de suas salas). Já as solicitações de Habite-se referem à edificação como um todo, independentemente da quantidade de salas ou apartamentos que a mesma possui.

maior quantidade em relação aos demais trechos da avenida (Gráfico 13). Observando-se os processos referentes às solicitações de Alvará de construção e de Habite-se, constata-se que, ao longo do recorte temporal da pesquisa, foram construídas muitas salas comerciais, as quais localizavam-se nos mencionados edifícios empresariais construídos.

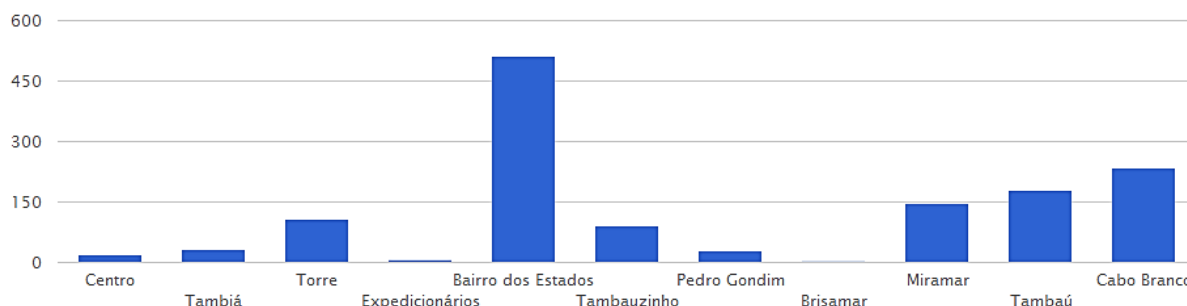


Gráfico 13: Número de Cartas de Habite-se liberadas pela PMJP por bairros. Fonte: Livros de Registro de Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Em relação aos usos do solo, constatou-se que a maioria dos processos – 43 deles - estava vinculada ao uso comercial (terciário), apresentando poucas solicitações relacionadas ao uso residencial⁴³. Deste modo, conclui-se que, entre os anos de 1980 e 2001, houve a intensificação da ocupação dos lotes localizados no terceiro trecho do percurso da avenida através, principalmente, da construção de edifícios empresariais e de importantes sedes de instituições.

2.2.2.4 Trecho 4

O Trecho 4 tem como limites a Rua Antônio Gama e a Rua Wandick Pinto Filgueiras. Compreendendo os lotes e imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa e no bairro Tambauzinho, esta área apresentava-se ainda pouco ocupada no ano de 1978, se comparada aos trechos já analisados (Fig. 39). Apesar disso, observando-se as Ortofotocatas produzidas em 1989, é possível identificar uma brusca alteração na ocupação dos lotes desta área (Fig. 40).

A intensa ocupação do solo desse trecho entre as décadas de 1970 e 1980 pode ter diversas causas, entre elas alguns acontecimentos no espaço intraurbano de

⁴³ Vale ressaltar, que neste trecho também foram solicitados alvarás de desmembramento, remembramento, remanejamento e outros (como construção de muro), os quais não foram relacionados a um uso específico (comercial ou residencial).

João Pessoa, como a implantação e ocupação dos conjuntos Castelo Branco I, II e III - áreas que possuíam poucos acessos em relação ao bairro do Centro, sendo o mais utilizado aquele referente ao da Avenida Epitácio Pessoa (LAVIERI e LAVIERI 1999); a abertura da Avenida Senador Ruy Carneiro, em 1972, que consolidou a expansão da cidade em direção à faixa litorânea e influenciou a expansão dos bairros litorâneos na direção Norte; a construção do Espaço Cultural José Lins do Rego⁴⁴, no início da década de 1980; entre outros.

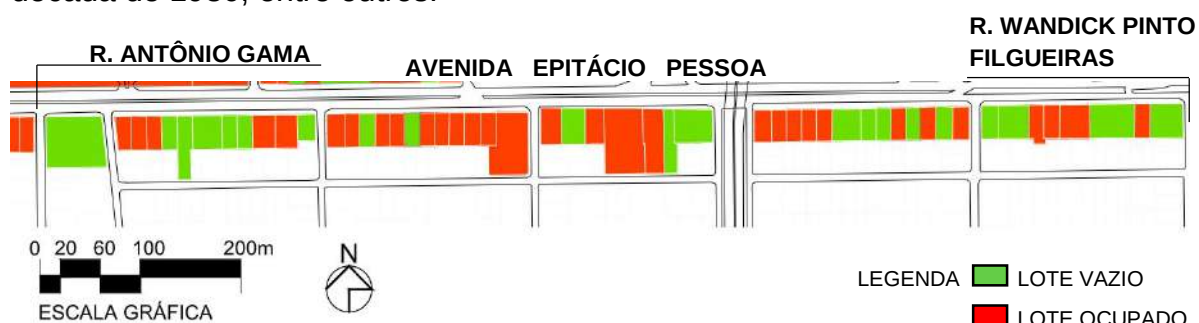


Figura 39: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 4. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).



Figura 40: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 4. Fonte: Ortofotocartas da João Pessoa (PMJP, 1989) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Ao levantar o número de processos de solicitação encontrados referentes aos lotes da Avenida Epitácio Pessoa localizados no bairro Tambauzinho, constatou-se que tal trecho foi aquele que apresentou a maior quantidade de solicitações à PMJP ao longo do recorte temporal da pesquisa (Gráfico 14).

⁴⁴ O Espaço Cultural gerou uma nova função para a área onde se localiza, com eventos, cursos e atividades culturais, atraindo uma grande variedade de usuários e conferindo uma nova função àquela área da cidade (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

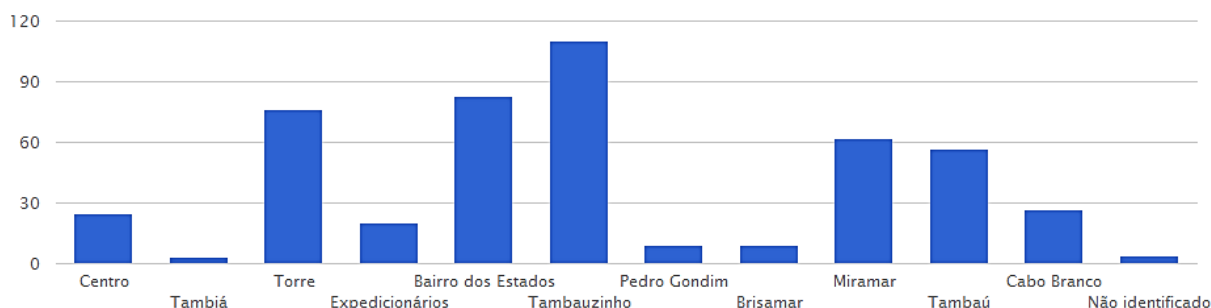


Gráfico 14: Número de processos solicitados por bairros. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Dos 110 processos nele localizados, 33 correspondiam a alvarás de ampliação, 28 a alvarás de construção, 8 a alvarás de demolição, 9 a alvarás de reforma, 10 a alvarás de remembramento, 1 a alvará de desmembramento e 21 a solicitações de Habite-se (Gráfico 15).

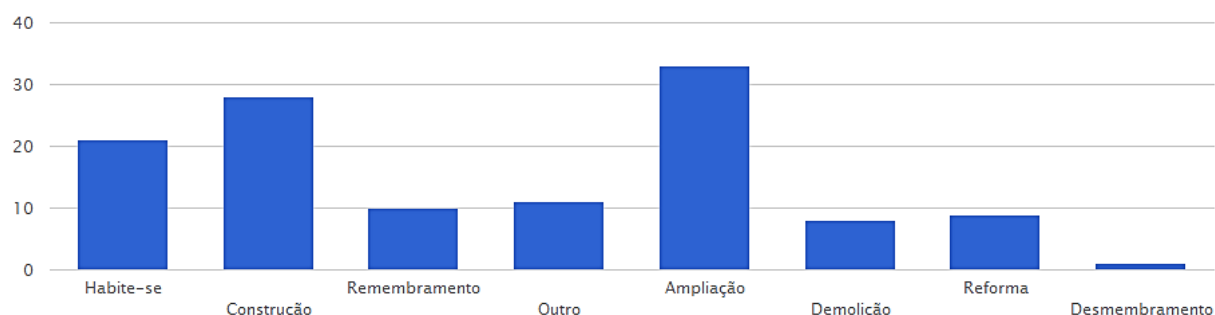


Gráfico 15: Número de processos referentes aos imóveis/lotos localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Tambauzinho por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Comparando-se as quantidades de solicitações de Alvará e Habite-se em relação aos demais setores estudados, constata-se que o trecho correspondente ao bairro Tambauzinho foi aquele que apresentou maior número de solicitações de Alvará de construção, de reforma, de ampliação, de remembramentos e de solicitação de Habite-se. Tal fato pode ser justificado pelo intenso processo de ocupação sofrido pela área entre o final da década de 1970 e o final da década de 1980, como foi visto anteriormente.

Além disso, vale ressaltar que este trecho foi o que apresentou a maior quantidade de processos vinculados ao uso comercial em relação aos demais da avenida (Gráfico 16), levando-se à constatação que boa parte dos seus lotes, inicialmente ocupados após 1978, já tiveram como primeiro uso o comércio, ao

contrário da Torre que, por exemplo, teve sua primeira ocupação marcada pelo uso residencial, como já foi apontado no primeiro capítulo.

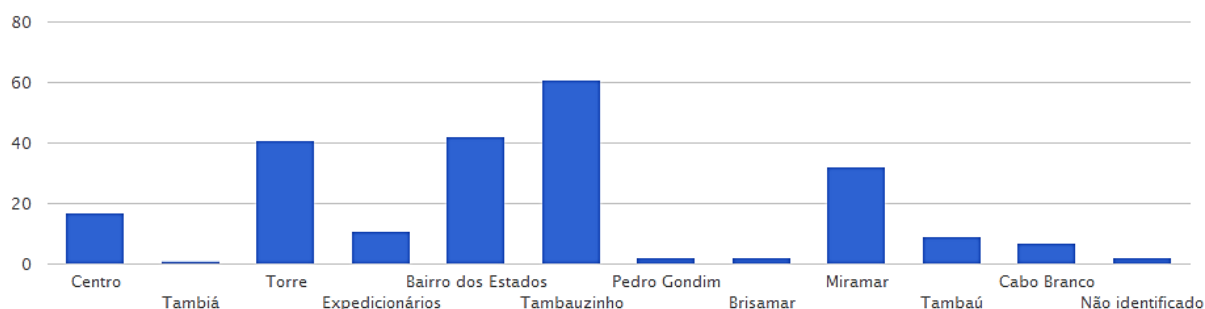


Gráfico 16: Número de processos vinculados ao uso comercial por bairro. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Desta forma, conclui-se que neste trecho não foi a alteração do uso do solo (de residencial para comercial) que se destacou entre os anos de 1980 e 2001 e, sim o intenso processo de ocupação dos seus lotes vazios por meio da construção de edifícios comerciais.

2.2.2.5 Trecho 5

O trecho 5, compreende os lotes e imóveis que margeiam a Avenida Epitácio Pessoa e que se localizam nos bairros Pedro Gondim e Brisamar, limitando-se pela Rua Desportista Aurélio Rocha e pela Avenida Ruy Carneiro. Os dois bairros estão entre as ocupações mais recentes da mencionada via: o Conjunto Pedro Gondim foi fundado no final da década de 1960 e o Conjunto Brisamar no final da década de 1970, conforme visto no capítulo primeiro.

Até o final da década de 1970, boa parte dos lotes localizados no Trecho 5 da avenida apresentavam-se desocupados, sendo alguns deles ocupados até o final da década de 1980 (Fig. 41 e 42), mantendo-se deste modo até 1998, como pôde ser constatado por meio da observação nas Ortofotocartas na PMJP.

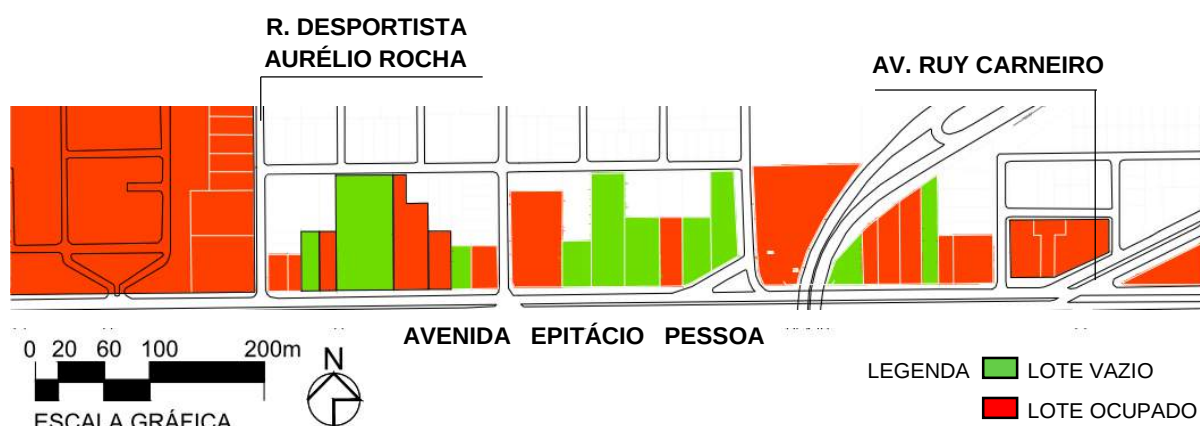


Figura 41: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 5. Fonte: Ortofotocartas da João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

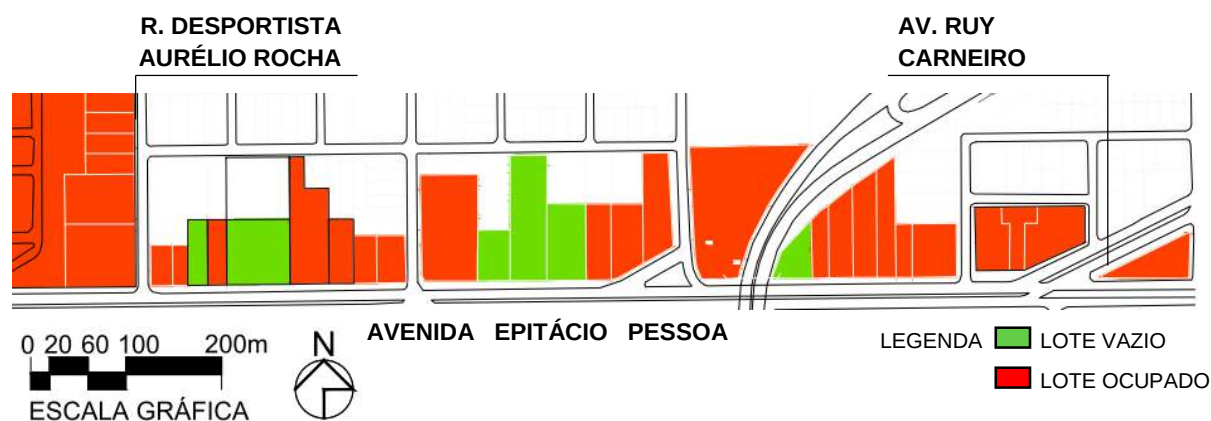


Figura 42: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 5. Fonte: Ortofotocartas da João Pessoa (PMJP, 1989) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Sobre os processos solicitados referentes a este trecho, foram encontrados 18 processos – 9 relacionados aos lotes da avenida situados no Pedro Gondim e 9 referentes àqueles situados no Brisamar. Se comparada aos demais trechos, verifica-se que esta área foi a que apresentou o menor número de processos, diferenciando-se bastante do perfil apresentado pelas demais áreas da avenida situadas próximo a ela (Gráfico 14).

Em relação aos lotes que margeiam a Avenida Epitácio Pessoa localizadas no bairro Pedro Gondim, destacaram-se os processos de ampliação – 8 solicitações – e a inexistência de processos destinados à construção de novas edificações (Gráfico 17), denotando que as novas edificações deste trecho identificadas na análise das Ortofotocartas de 1989 ou foram construídas entre os anos de 1978 e 1989 ou não possuíam Alvará da construção solicitado à PMJP.

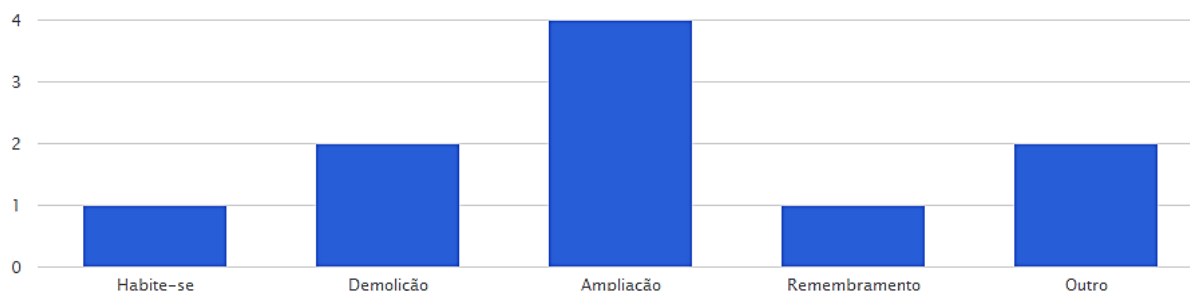


Gráfico 17: Número de processos referentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Pedro Gondim por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Da mesma forma ocorreu com os lotes do bairro Brisamar situados na avenida (Gráfico 18). Não houve nenhum registro da construção, apesar das Ortofotocartas indicarem a ocupação de um lote vazio entre 1978 e 1989.

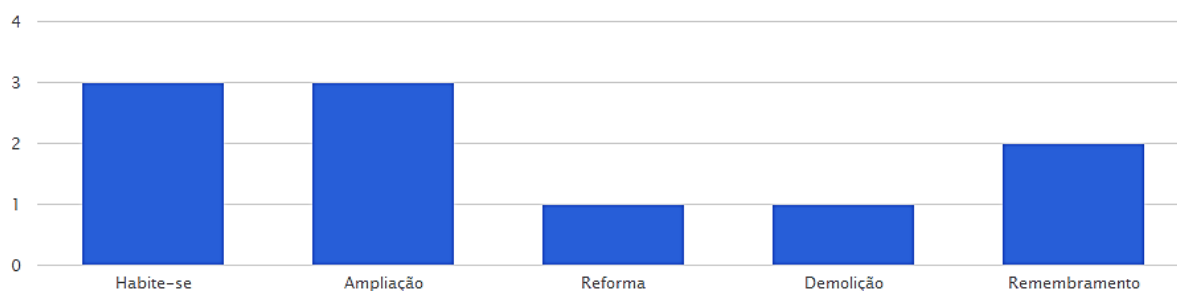


Gráfico 18: Número de processos referentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Brisamar por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Outro aspecto que chamou atenção nesta área foi a pouca quantidade de processos vinculados ao uso comercial – apenas 4 solicitações -, ao passo que os trechos próximos a ela apresentam a maioria dos seus processos vinculados a tal uso (Gráfico 16). Além disso, nenhum processo encontrado deste trecho foi atrelado ao uso residencial.

Muito embora seja visível que este trecho apresentou poucas alterações na ocupação do solo em relação ao processo ocorrido nos demais situados ao longo da avenida entre 1980 e 2001, não foi possível analisar se houve ou não alteração em seus usos, dada a incoerência ou, até mesmo, ausência de dados nos processos encontrados.

2.2.2.6 Trecho 6

Localizado entre a Rua Wandick Pinto Filgueiras e o Rio Jaguaribe, o Trecho 6 compreende os lotes situados nas duas margens da avenida, os quais encontram-se inseridos dentro do perímetro do bairro Miramar.

Muito embora não seja contíguo ao Centro, encontrando-se mais próximo à faixa litorânea, o Trecho 6 já apresentava, em 1978, boa parte dos seus lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa ocupados. Como já expresso no primeiro capítulo, a criação do Loteamento Jardim Miramar e a implantação do Clube Cabo Branco - que veio a ser um importante ponto de encontro das classes mais abastadas da cidade, a partir da década de 1950 - contribuíram para a ocupação do referido bairro (Fig. 43).



Figura 43: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 6. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Muito embora este trecho seja o mais extenso da Avenida Epitácio Pessoa e que possui mais lotes, a quantidade de processos encontrados referente ao mesmo foi mais baixa que as de Tambauzinho, Bairro dos Estados e Torre (Gráfico 14), o que indica uma maior permanência tanto da ocupação quanto do uso do solo anteriores ao período da pesquisa - provavelmente residencial - em relação às alterações sofridas pelos mencionados bairros. Foram levantados, ao todo, 53 processos, que abrangem solicitações de Alvará de construção, de demolição, de ampliação, de desmembramento e remembramento (Gráfico 19).

A partir das análises destes dados, percebe-se que, ao longo das décadas de 1980 e 1990, as solicitações de Alvará de ampliações de edificações existentes (22) prevaleceram em detrimento das solicitações de Alvarás de construções de novas edificações (12), constatando-se assim que boa parte do comércio instalado neste trecho resultou de alterações nas residências até então existentes.

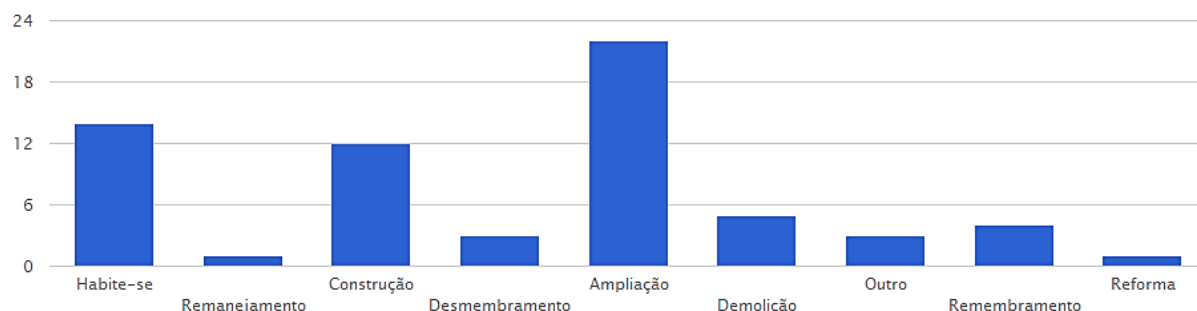


Gráfico 19: Número de processos vinculados aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Miramar por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Em relação ao parcelamento dos lotes, foram pontuais as alterações sofridas, sendo todas elas realizadas para a implantação de grandes edificações: dois edifícios multifamiliares e um supermercado.

Entre os 62 processos solicitados encontrados, 32 deles estavam vinculados ao uso comercial (Gráfico 16). Deste modo, constata-se que neste trecho não houve uma brusca mudança no parcelamento e na ocupação do solo, destacando-se as alterações nas edificações existentes por meio de ampliações, reformas e demolições a fim de abrigar o uso comercial.

2.2.2.7 Trecho 7

No Trecho 7, situado entre o Rio Jaguaribe e a Avenida Almirante Tamandaré, estão os lotes da Avenida Epitácio Pessoa localizados nos bairros litorâneos Tambaú e Cabo Branco. Analisando as Ortofotocartas da PMJP, verifica-se que no final da década de 1970, o mesmo já se encontrava parcialmente ocupado, principalmente nas quadras próximas à faixa litorânea. Seus lotes vazios foram quase todos ocupados apenas no final da década de 1990 (Fig. 44, 45 e 46).



Figura 44: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1978 no Trecho 7. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).



Figura 45: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1989 no Trecho 7. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1989) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).



Figura 46: Mapa - Exposição dos lotes vazios e ocupados em 1998 no Trecho 7. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

No tocante aos lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa inseridos no bairro Tambaú foram encontrados 57 processos de solicitação de Alvará e Habite-se entre os anos de 1980 e 2001, entre os quais destacaram-se 17 solicitações de Alvará de construção, 14 solicitações de Habite-se e 10 solicitações de Alvará de remembramento (Gráfico 20).

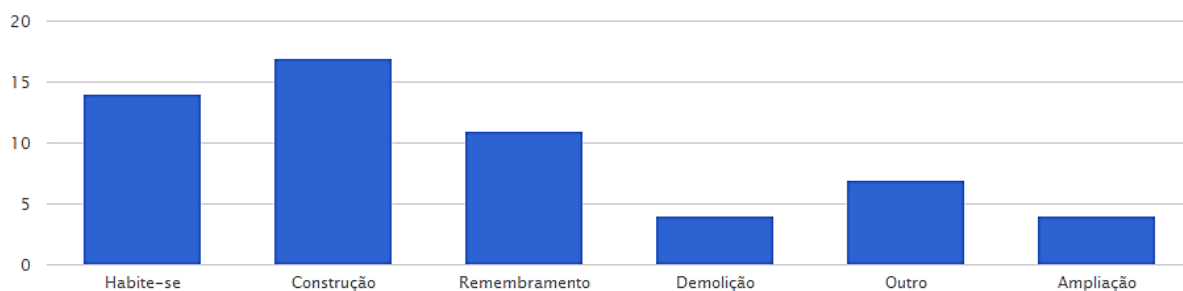


Gráfico 20: Número de processos referentes aos lotes/imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Tambaú por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Os processos, referentes aos lotes da mencionada via situados no bairro Cabo Branco, encontrados consistiram em 27 solicitações, aonde se sobressaem os 8 processos de Habite-se, os 7 de Alvará de construção e os 5 de Alvará de remembramento (Gráfico 21). Desta forma, constata-se uma semelhança entre os lotes dos dois bairros que compreendem o Trecho 7.

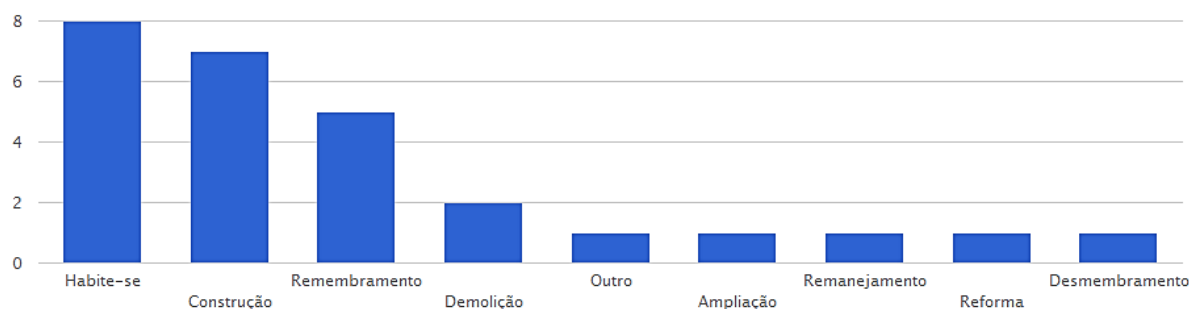


Gráfico 21: Número de processos referentes aos imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Cabo Branco por tipo de processo. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Comparando os dados acima expostos com os demais obtidos na pesquisa, foi possível constatar que até a década de 1980, o parcelamento dos lotes dos referidos bairros, cujas dimensões originais eram, em média, 14 metros de largura por 50 metros de profundidade, foi alterado por meio de remembramentos - unindo 2, 3 ou até 4 lotes -, aumentando assim as suas áreas e possibilitando um melhor aproveitamento do solo para a construção dos edifícios altos, os quais serão

abordados no próximo capítulo (Fig. 47). Dentre tais tipologias de construções, prevaleceu o uso residencial multifamiliar, sendo encontradas apenas duas solicitações de alvarás para construção de edifícios altos referentes ao uso comercial e misto.



Figura 47: Mapa - Trecho 7 da Avenida Epitácio Pessoa com localização dos processos de solicitação de Alvará de remembramento e destaque para os lotes onde foram construídos edifícios altos. Fonte: Livros de Registro de Alvará (PMJP) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2013).

Verifica-se neste trecho que poucos foram os processos encontrados vinculados ao uso comercial – os lotes de Tambaú apresentaram 9 solicitações e os de Cabo Branco apresentaram apenas 7 –, prevalecendo aqueles relacionados ao uso residencial. Tal fato apresenta-se de forma inédita ao longo de todo o percurso estudado no intervalo compreendido entre os anos de 1980 e 2001, denotando que no trecho litorâneo a alteração no parcelamento e na ocupação do solo, assim como a construção de novas edificações não decorreu em função apenas da instalação das atividades terciárias em sua área, mas, principalmente, da valorização da faixa litorânea como um local de amenidades para residência de classes de alta renda.

Neste trecho, o processo de verticalização resultou de diversas estratégias do setor imobiliário como a busca pelo maior adensamento, melhor aproveitamento do solo e multiplicação da sua área construída; a modernização do habitar; e a valorização da edificação a partir da possibilidade de vistas panorâmicas para o mar, símbolo de poder e status.

2.3 Considerações sobre a redefinição funcional da avenida

A grande quantidade de processos vinculados ao uso comercial - sejam eles de construção, ampliação ou reforma – em relação àqueles relacionados ao uso residencial, indicam um processo de redefinição funcional e social da avenida, o qual consiste na sua transformação em um local de concentração e atração de atividades voltadas ao comércio e ao serviço (CORRÊA, 2005), influenciando o processo de descentralização da cidade de João Pessoa e por ele sendo influenciado.

O mencionado processo de descentralização das atividades terciárias desencadeado na Avenida Epitácio Pessoa levou ao aparecimento de novos eixos comerciais próximos a ela, entre os anos de 1980 e 2001, como a Avenida Ruy Carneiro e a Avenida José Américo de Almeida (Beira-Rio), que consistiam em vias que também se conectavam com a faixa litorânea da cidade.

Vale ressaltar que os mencionados eixos caracterizaram-se pela instalação de atividades de comércio e serviços voltados, em sua maioria, para atender às classes abastadas da cidade, ao mesmo tempo que os serviços terciários localizados Centro Tradicional de João Pessoa passaram a atender às demandas das classes de baixa renda.

Com base nas análises dos dados obtidos na pesquisa documental foi possível observar não apenas como se processaram as modificações no solo da Avenida Epitácio Pessoa, mas como estas alterações reforçaram a sua centralidade, tornando-a um eixo viário central.

Na década de 1980, a Avenida Epitácio Pessoa, localizada em um sítio atrativo e com amenidades, já possuía uma boa infraestrutura instalada; uma legislação urbanística – mencionada no primeiro capítulo - que permitia um maior aproveitamento do solo; e a instalação de atividades ligadas à habitação, comércio e serviços, muito embora ainda apresentasse uma quantidade relevante de lotes desocupados em alguns trechos de seu percurso.

Os lotes situados ao longo da referida via passaram a ser alvo de disputas e palco da ação de empresas, as quais investiram cada vez mais em tais espaços em busca de visibilidade, facilidade de acesso e melhor localização. Tal fato pode ser constatado ao se analisar a quantidade de requerentes – pessoa física ou jurídica – que constam nas solicitações de Alvará e Habite-se a cada ano: é possível visualizar um decréscimo na quantidade de solicitações feitas por pessoas físicas,

principalmente a partir de 1991, em relação às empresas, as quais apresentaram a maior quantidade de solicitações em 2001.

À medida que a avenida foi ganhando importância no espaço urbano de João Pessoa e abrigando novos usos, ela passou a atrair os investimentos de empresas dos mais variados ramos, seja para a instalação de um estabelecimento comercial ou de serviços, seja para construir um centro comercial ou edifício empresarial ou multifamiliar (Gráfico 22).

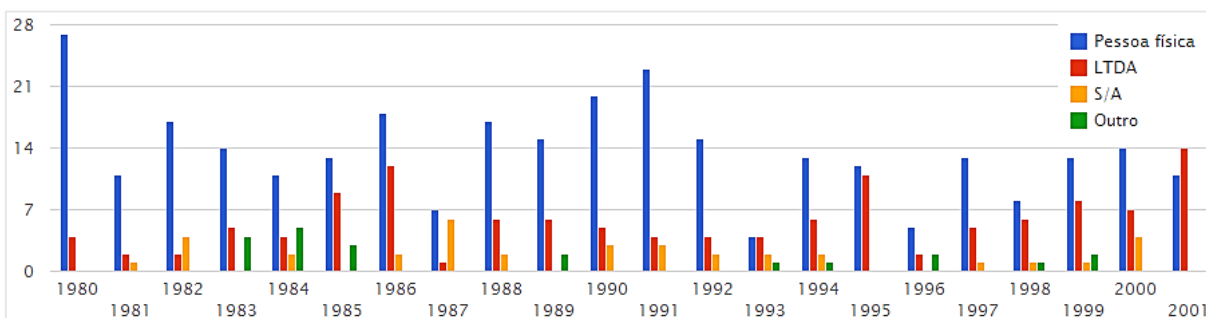


Gráfico 22: Número de processos solicitados por pessoas físicas e empresas por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

A intensificação da ocupação do solo foi efetuada por meio de ampliações nas antigas edificações e, também, pela construção de novos edifícios térreos e altos. Os dados quantitativos obtidos na pesquisa indicam um aumento considerável de área construída a partir da década de 1990, tanto em relação a ampliações quanto a construções (Gráficos 23 e 24). Ao mesmo tempo, a quantidade de área demolida, que manteve-se baixa ao longo da maior parte do período da pesquisa, apresentou-se excepcionalmente elevada em 1992 (Gráfico 25), fato que demonstra a intensa valorização sofrida pela área que, neste momento, passou a ser palco da construção de novas edificações.

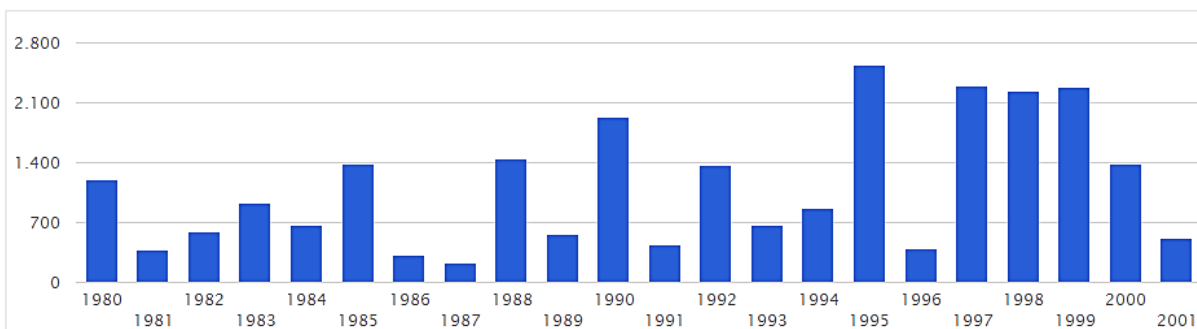


Gráfico 23: Quantidade de área construída (m²) – referente às ampliações - por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

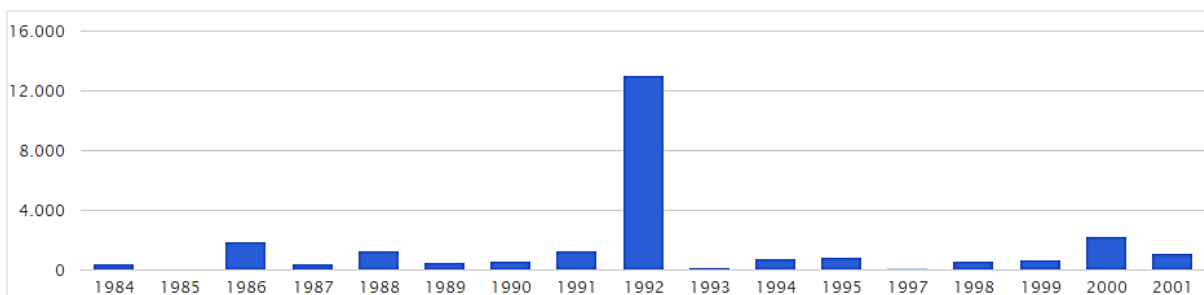


Gráfico 24: Quantidade de área demolida (m²) por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará (PMJP). Edição da autora (2013).

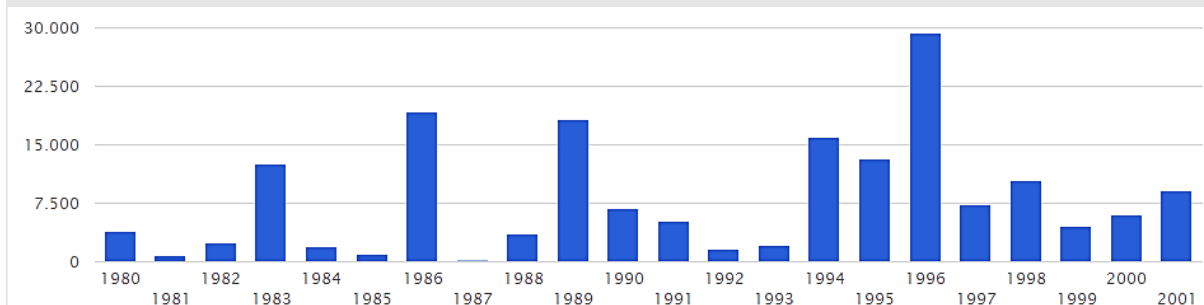


Gráfico 25: Quantidade de área construída (m²) – referente às construções de novas edificações - por ano. Fonte: Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP). Edição da autora (2013).

Através da junção desses dados é possível concluir que, a partir da década de 1990, à medida que a recorrência das empresas como requerentes dos processos tornou-se mais frequente, isto é, quando as empresas passaram a investir e intervir mais no solo da avenida, aumentou-se consideravelmente a área construída ao longo da mesma.

Muito embora esta constatação seja visível, é importante levar em consideração que as alterações no uso e ocupação do solo da Epitácio Pessoa não ocorreram de forma homogênea ao longo de todo o seu percurso e do recorte temporal da pesquisa, como foi verificado nas análises realizadas em cada trecho que o compõe, o que denota uma ausência de linearidade nas alterações da referida via, isto é, de uma ligação entre os processos e trechos vizinhos.

Devido ao fato de se tratar de uma rua que perpassa 11 bairros, com características diferentes entre si, e possui aproximadamente 5 quilômetros de extensão, foi possível identificar, ao longo do recorte temporal da pesquisa, algumas tendências de ocupação, uso e parcelamento em comum em determinados trechos.

Como foi demonstrado nos gráficos e mapas analisados, o processo de reprodução do espaço urbano, a partir das estratégias de acumulação do capital, engendrou uma nova forma espacial na avenida que não se limitou à alteração das

tipologias edificadas, mas abrangeu novas formas de ocupação e modificação do uso do solo localizado na área.

As ocupações mais antigas como as dos trechos 1, 2 e 6, sofreram alterações referentes ao novo uso – o comércio – a partir, geralmente, de adaptações das antigas residências para a instalação de novos estabelecimentos comerciais, por meio de ampliações, demolições e reformas.

O Trecho 3 destacou-se pela construção de grandes e importantes edifícios empresariais e institucionais. Vizinho a ele, o Trecho 5 sofreu poucas alterações, as quais se resumiram à um discreto aumento da ocupação dos lotes e a alguns remembramentos.

Já o Trecho 4 correspondeu a uma ocupação mais recente - onde boa parte dos lotes foi ocupada entre 1978 e 1989 – e teve muitas de suas edificações já construídas para abrigar o uso comercial.

Por fim, o Trecho 7, pela sua localização próxima à faixa litorânea, apresentou, ao longo do recorte da pesquisa, outro perfil no tocante ao uso e ocupação do solo. De acordo com Barbosa (2011),

Uma vez que a localização litorânea é o objeto de crescente valorização econômica e que esta se funda na apropriação privada, deve-se ter em conta que, do ponto de vista do espaço urbano, o solo constitui um dos elementos mais importantes para o movimento do capital e reprodução social. (p. 61).

Segundo Villaça (1998), a forma predominante de ocupação das orlas de alto-mar das cidades brasileiras consistiu naquela que viabilizou a demanda da burguesia por habitação por um dado preço, isto é, no edifício alto, com grande quantidade de apartamentos, o qual diluía o valor do solo no preço das moradias. Em João Pessoa, este processo teve início no referido trecho, que abrange o encontro da Avenida Epitácio Pessoa com a orla.

Os agentes imobiliários, produtores do espaço urbano, voltaram seus interesses para tal área devido ao fato do mesmo apresentar lotes vazios, boa acessibilidade, possibilidades de maior aproveitamento do solo – graças à legislação urbana -, além da proximidade com a orla. Deste modo, suas ações direcionaram-se no sentido de utilizar de forma mais rentável este solo valorizando seus potenciais, como bem retrata Murilo Marx ao abordar a ocupação das orlas nas cidades litorâneas brasileiras:

A beira-mar, a frente para a praia, a circulação privilegiada e descomprometida, as brisas restauradoras, a vista deslumbrante

supervalorizam os lotes marinhos. Verdadeiras muralhas de arranha-céus já caracterizam a orla de nossas cidades litorâneas de norte a sul. São muralhas que reforçam, se não limitam, o privilégio da bela vista, do vento fresco, do movimento alegre, e do bom negócio. (...) É a supervalorização da fachada, da testada do lote, a disputa pela relação com o espaço público, ainda que prejudicando o ambiente comum em que se quer sobressair. (MARX, 1980, p. 49).

Ao longo do Trecho 7, inicialmente foram realizados remembramentos dos lotes - devido às suas reduzidas dimensões originais -, a fim de obter área suficiente para possibilitar a construção dos edifícios altos. Posteriormente, a verticalização, como símbolo de status, como nova forma de morar, dotada de traços culturais próprios e como possibilidade de contato permanente com a orla marítima, foi o processo que marcou a transformação da referida área ao longo das duas últimas décadas do século XX.

Apesar da intensa alteração no parcelamento e no gabarito das edificações, o trecho litorâneo da Avenida Epitácio Pessoa não apresentou tantos processos vinculados ao uso comercial, no recorte temporal da pesquisa, destacando-se nele aqueles vinculados ao uso residencial multifamiliar voltado para as classes de alta renda.

Como foi possível observar nas análises dos processos de solicitação de Alvará e Habite-se da PMJP, a partir da década de 1990, o processo de redefinição funcional e de centralização da Avenida Epitácio Pessoa se intensifica, a partir da maior participação e investimento de empresas na construção de novos prédios e na reforma de antigos.

As alterações no uso, ocupação e parcelamento do solo abordadas, por sua vez, influenciaram as modificações nas edificações existentes e na construção de novos prédios, as quais são analisadas no capítulo seguinte.

3 AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO EDIFICADO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001

A análise morfológica, iniciada no segundo capítulo – com o estudo das alterações no uso e na ocupação do solo da Avenida Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001 –, prossegue neste capítulo com o estudo do “Edifício” (CAPEL, 2002), isto é, das fachadas, dos monumentos, da vegetação e do mobiliário (LAMAS, 2004) ou dos prédios públicos, das instalações militares, das construções religiosas, do casario, dos equipamentos e dos muros (MARX, 1980).

O edifício é o elemento mínimo que constitui e organiza os diferentes espaços com forma própria – como praças e ruas. Ele se caracteriza pela sua interdependência com a forma urbana. Sua planta – ou disposição no lote – compreende também um elemento do plano, visto que a sua implantação possibilita o estudo dos cheios e vazios, a partir da definição dos espaços ocupados e livres do lote, como o logradouro. Este é compreendido como um complemento residual do lote, isto é, um espaço privado não ocupado pela edificação e separado do espaço público. A partir dele é possível analisar-se o desenvolvimento das formas construídas nos lotes e no quarteirão.

De acordo com Capel (2002), o edifício realiza-se no interior do lote – adaptando-se ao seu formato e suas dimensões – e apresenta, geralmente, a tendência de se expandir para o interior do mesmo, ocupando o máximo de área permitida pela legislação urbanística vigente.

A fachada – ou plano marginal – determina a relação/comunicação da edificação com o espaço urbano, exprimindo as suas características funcionais, tipológicas e formais, isto é, “um conjunto de elementos que irão moldar a imagem da cidade” (LAMAS, 2004, p. 96). Além disso, ela constitui o marco de transição entre o meio exterior/coletivo e o meio interior/privado.

Marx (1980) aponta também outra função das edificações quando afirma que as construções caracterizam as cidades brasileiras não apenas pela sua configuração física, mas pelo que representam no cotidiano e no imaginário da cidade.

As áreas verdes e o mobiliário urbano são elementos que, apesar de não possuírem a permanência daqueles anteriormente tratados, possuem um papel relevante na forma e imagem do espaço urbano. A área verde – seja um canteiro, árvore, jardim ou parque – constitui um elemento de composição do desenho urbano

que organiza e define espaços. O mobiliário urbano é constituído por elementos móveis que equipam a cidade – como quiosques, paradas de ônibus, bancos, sinalização, etc. – e, desta forma, possuem um papel importante na organização e na qualidade do espaço.

Com o objetivo de analisar as alterações no espaço edificado na Avenida Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001, o presente capítulo dividiu a análise em três partes – de acordo com os elementos morfológicos definidos acima –, as quais foram os edifícios, o mobiliário urbano e as áreas verdes.

Assim como ocorreu no segundo capítulo, o estudo das alterações ora apresentado também foi realizado a partir dos dados obtidos na pesquisa documental. Para a sua elaboração, os dados coletados nos Livros de Registro de Alvará e de Habite-se da PMJP foram utilizados a fim de indicar quais foram as edificações construídas, demolidas e reformadas, assim como suas respectivas áreas de construção e seus gabaritos; as Ortofotocartas da PMJP serviram como base para a identificação das áreas verdes existentes na avenida e nos lotes que a margeiam nos anos de 1978 e 1998; e as notícias encontradas nos jornais da época foram usadas com o intuito de obter um material que, de certa forma, retratasse as modificações tanto nos edifícios, quanto no mobiliário e nas áreas verdes da Avenida Epitácio Pessoa.

De acordo com Martins (2009), ao abordar particularmente o bem edificado, a pesquisa histórica tem como direcionamento inicial a consulta aos arquivos e cartórios, os quais possuem documentos com informações referentes às propriedades, datações, localizações e usos dos imóveis. Já a utilização dos jornais consiste num modo de recuperar imagens do passado, as mentalidades e aspectos cotidianos, sob um olhar crítico e levando sempre em consideração a necessidade de contextualizar tais fontes, percebendo suas imprecisões e os interesses de quem as produziu.

Vale ressaltar, que a consulta aos jornais exigiu cautela na coleta de informações devido ao fato de tais meios de comunicação serem influenciados pelas “características produtivas que os concretizam: estruturas sensíveis, tecnologia, lógicas, poderes e limites” (FERRARA, 2002, p. 37).

As fotografias jornalísticas encontradas fazem parte da mesma dinâmica. Nela, o fotógrafo buscou o melhor ângulo, momento e movimento para captar ou dotar de sentido uma determinada realidade cotidiana. “A chave do sentido da imagem

fotográfica está na tentativa de criar uma inteligibilidade de um momento fenomenológico fisdado no cotidiano” (FERRARA, 2002, p. 42).

O estudo do espaço construído na avenida abrange não apenas seus aspectos externos, mas sua densa relação com o homem. De acordo com Ferrara (2002, p.15), “o espaço construído tem uma dupla caracterização: de um lado, demarca as formas de apropriação do espaço urbano; de outro, estas marcas representam o elemento comum de mútuo pertencer entre o espaço e a coletividade que o dinamiza.” O espaço construído não deve ser visto apenas como cenário, mas como ator. Sua criação é influenciada pelas relações sociais, assim como as influenciam.

Diante da variedade de fontes históricas, possibilidades e elementos de análise, visando tornar mais clara a leitura das transformações no espaço edificado da avenida, foram utilizadas notícias e fotografias encontradas em jornais da época, fotografias atuais de edificações construídas no período da análise, assim como modelagens tridimensionais, com o intuito de possibilitar a visualização espaço-temporal de algumas alterações.

3.1 Os edifícios

Como já mencionado, entre os anos de 1980 e 2001, a Avenida Epitácio Pessoa sofreu profundas mudanças. De acordo com o Jornal A União (17 nov. 1996), a referida via passou a ser “invadida” por estabelecimentos comerciais à procura de consumidores com maior poder aquisitivo, principalmente, a partir da década de 1980, ao passo que seus moradores passaram a residir em mansões ou edifícios na orla.

O comércio instalado nos lotes que margeiam a Avenida Epitácio Pessoa foi assunto recorrente em matérias, notícias e anúncios dos jornais entre 1980 e 2001. As matérias abordavam tais estabelecimentos em diversas ocasiões: ao tratar do aumento e expansão do comércio em João Pessoa; ao explicitar o processo de crescimento da cidade em direção ao mar; ao discutir acerca da falta de estacionamentos e da violência urbana; e ao tratar dos elegantes estabelecimentos comerciais da cidade, como no seguinte trecho:

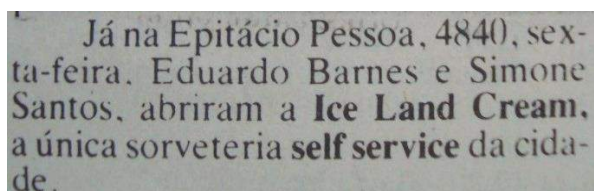
Frequentado pela classe que possui um certo poder aquisitivo, as casas de chá, que na maioria das vezes funcionam como restaurantes e doceria, como é o caso da Tia Nila e Chawan – ambas localizadas

na avenida Epitácio Pessoa -, nunca estiveram tão em voga nos últimos anos como agora. (A UNIÃO, 08 mai. 88, p. 1).

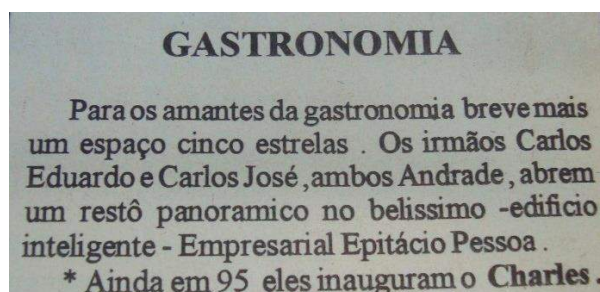
Nos textos jornalísticos, nota-se a ênfase na importância da avenida no processo de expansão urbana e nas transformações pelas quais a cidade passava no final do século. A imagem da avenida, em muitos casos, esteve atrelada à ocupação e transformação da orla de João Pessoa, aos problemas viários e acidentes de trânsito, à verticalização e à modernização da cidade, entre outros aspectos.

As notícias pertenciam, em sua maioria, às colunas sociais. Eram notas sobre eventos realizados nas lojas; reformas e obras pelas quais as edificações passavam; eventos culturais e educacionais promovidos na avenida; novos consultórios e escritórios que saíam do Centro para instalar-se na Epitácio Pessoa, entre outros, buscando valorizar tais empreendimentos, caracterizando-os como modernos, requintados e de qualidade.

Outro aspecto constatado na pesquisa realizada nos jornais foi de que muitas novidades relacionadas às atividades de comércio e serviços que chegavam à cidade geralmente instalavam-se na mencionada via. Em 1995, foi inaugurada uma sorveteria *self-service* e um restaurante panorâmico localizado na cobertura de um moderno empresarial – ambos inéditos em João Pessoa (Fig. 48 e 49).



Já na Epitácio Pessoa, 4840, sexta-feira. Eduardo Barnes e Simone Santos, abriram a **Ice Land Cream**, a única sorveteria **self service** da cidade.



GASTRONOMIA

Para os amantes da gastronomia breve mais um espaço cinco estrelas . Os irmãos Carlos Eduardo e Carlos José, ambos Andrade, abrem um restô panoramico no belissimo -edifício inteligente - Empresarial Epitácio Pessoa .
* Ainda em 95 eles inauguram o **Charles** .

Figuras 48 e 49: Anúncios de estabelecimentos localizados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (09 jul. 1995); A União (08 out. 1995) - da direita para esquerda.

Em matéria sobre o referido restaurante, publicada pelo Jornal A União, em 17 de novembro de 1996, seu proprietário explicou que a escolha da localização do mesmo se deu pelo fato da Avenida Epitácio Pessoa concentrar o poder aquisitivo da cidade, com seus bancos e centros comerciais e, também, por possuir uma vista privilegiada possibilitando a visualização do Centro Histórico e da orla, já que o mesmo estava instalado na cobertura do edifício mais alto da via – o Empresarial Epitácio Pessoa, com 12 andares.

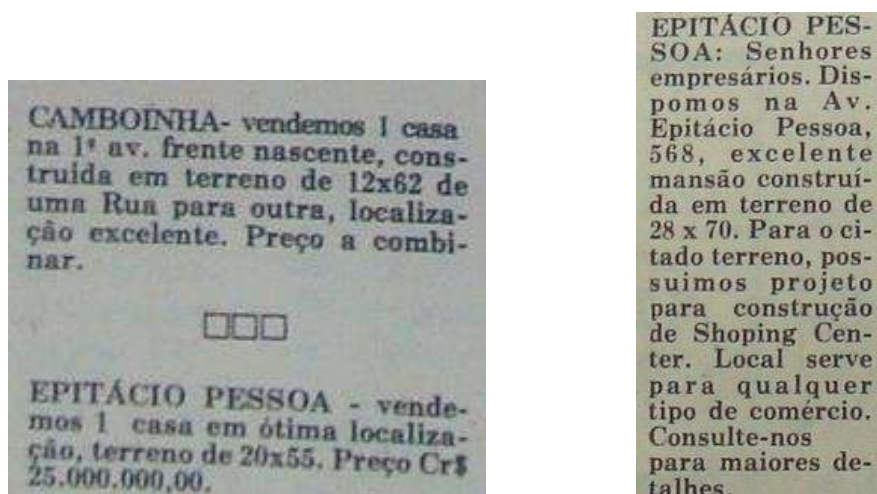
É importante ressaltar as mudanças que essas notícias apresentaram com o passar dos anos: durante a década de 1980, eram recorrentes notícias sobre

inaugurações de lojas de roupas e acessórios, clínicas e consultórios médicos e grandes agências bancárias (Fig. 50, 51 e 52); na década de 1990 até o ano de 2001, percebe-se o aparecimento de novas tendências na avenida a partir de recorrentes notas sobre a instalação de escritórios e consultórios em salas de edifícios empresariais, inaugurações de diversas lojas especializadas em artigos de decoração - móveis, revestimentos, iluminação, entre outros – e a instalação de escolas.



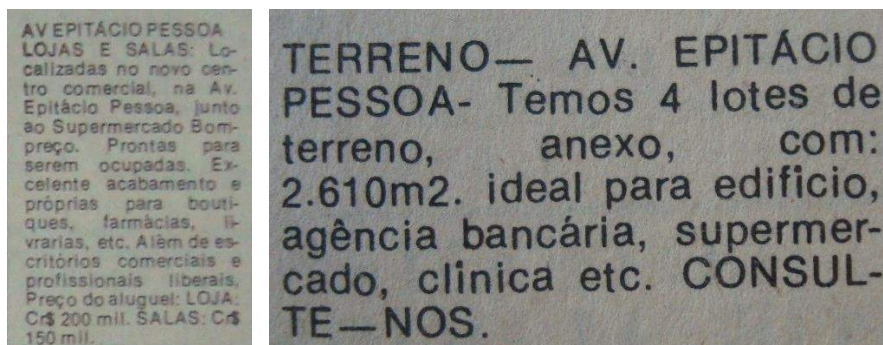
Figuras 50, 51 e 52: Anúncios de estabelecimentos localizados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (06 abr. 1980); A União (30 nov. 1980); A União (08 fev. 1981) – da direita para esquerda.

Os anúncios referiam-se tanto à publicidade de estabelecimentos como aos avisos de vendas e aluguéis de casas, salas comerciais, galpões e terrenos localizados na avenida. Os tipos de anúncios de vendas e aluguéis também se alteraram ao longo do recorte temporal da pesquisa: em meados de 1980, eles se referiam mais à venda de casas (Fig. 53 e 54), ressaltando seu potencial para instalação de clínicas, lojas e bancos; e, a partir de 1990, destacou-se a quantidade de anúncios de aluguéis de terrenos, galpões e salas comerciais.



Figuras 53 e 54: Anúncios de estabelecimentos localizados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (04 set. 1983); A União (01 jul. 1984) – da direita para esquerda.

Vale salientar que a localização dos lotes na Avenida Epitácio Pessoa era sempre enfatizada em todos os anúncios, ocupando o local onde geralmente explicita-se o bairro, ao qual o objeto do anúncio pertencia (Fig. 55 e 56). Isto nos faz constatar que, ao longo de todo o seu trajeto, a referida via denota uma localização com características e identidade próprias no espaço intraurbano de João Pessoa.



Figuras 55 e 56: Anúncios de estabelecimentos localizados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: O Norte (05 mai. 1985).

Em 1993, A União (28 out.), publicou uma matéria sobre o aumento do número de pousadas na capital, totalizando 19 estabelecimentos. Situadas majoritariamente na orla, elas passaram a ter plena ocupação durante o veraneio. Neste início de década, o turismo se estabeleceu como atividade geradora de emprego e renda e passou a incluir, com o apoio do governo local, outros atrativos em seu roteiro - como o carnaval e as festas juninas – e novos meios de acesso como o aumento de voos *charter* do sul, a passagem de cruzeiros pela cidade, entre outros.

O investimento e o crescimento do turismo na cidade geraram a demanda de hotéis e pousadas. Deste modo, no início de 1990 foram instalados na avenida edifícios voltados para tal uso: o Hotel Ávilla e o Tambaú Flat (Fig. 57 e 58) – investimentos da iniciativa privada - e um albergue (Fig. 59) – inaugurado pelo governo local.



Figuras 57 e 58: Notas sobre novos hotéis inaugurados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (01 mai. 1994); A União (07 ago. 1994) – da direita para esquerda.



Figura 59: Imagem do Albergue da Juventude inaugurado na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (05 ago. 1988).

As transformações nos estabelecimentos situados ao longo da Avenida Epitácio Pessoa resultaram não apenas da ocupação e consolidação dos bairros litorâneos, mas também dos diversos interesses e disputas pelos espaços na cidade, onde “a tendência da concorrência fundada na lucratividade do varejo é influir mais sobre as ruas. A tendência da concorrência fundada na atratividade do local de trabalho ou de moradia é influir mais sobre quarteirões, ou mesmo distritos inteiros” (JACOBS, 2011, p. 269).

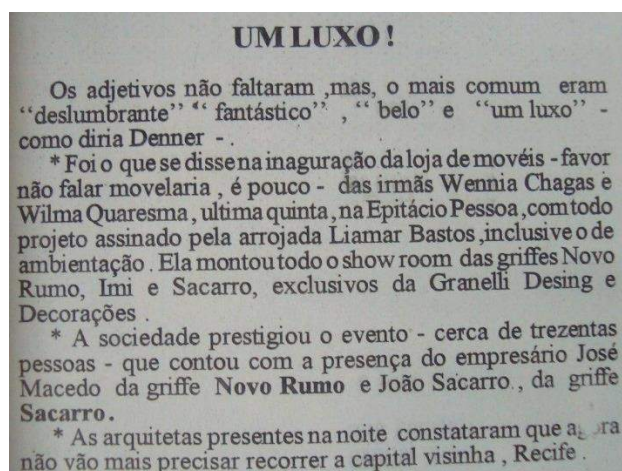
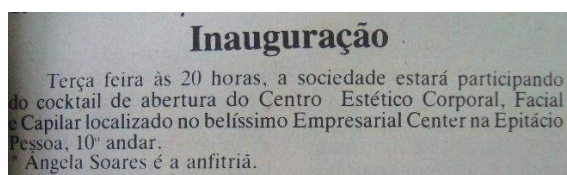
Em 1996, uma matéria publicada sobre o comércio no entorno da avenida destacou os tipos de estabelecimentos que existiam em maior quantidade, os quais eram: as lojas de móveis, que ao todo eram 20, e bancos, compreendendo 12 agências. Foram destacadas também as farmácias, os postos de combustível e as escolas – com 8 unidades – instaladas em vários pontos ao longo de sua extensão.

Essa concentração de estabelecimentos ao longo da Epitácio Pessoa, corresponde a uma tendência do espaço urbano onde o sucesso de um determinado local e sua diversidade acabam por se autodestruir. Segundo Jacobs (2011), a alta lucratividade alcançada em tal área faz com que a mesma torne-se alvo da concorrência, gerando uma disputa pela ocupação e domínio do espaço, na qual prevalecem aqueles mais poderosos, que mais lucram ou que possuem condições de permanecer instalados naquele local.

Por meio da consulta à Lista Telefônica – Guia de João Pessoa e Bayeux - publicada no ano 2000, foram identificadas 23 lojas de móveis, além de outras 11 empresas especializados na venda de produtos de construção e/ou decoração como luminárias, esquadrias, vidros, móveis, etc. Em relação aos bancos, naquele ano, o número de agência subiu para 21. Foram identificadas também 12 escolas/cursinhos

existentes, 17 farmácias e 8 postos de combustível. Vale ressaltar que o maior índice de estabelecimentos encontrados foi o de clínicas e consultórios, que totalizou 35.

Tal fato corrobora as afirmações de Jacobs (2011): na disputa pelo espaço numa rua vencem aqueles estabelecimentos mais lucrativos e, devido ao sucesso adquirido, outras empresas concorrentes são atraídas e passam a se instalar em áreas próximas (Fig. 60 e 61). Apesar de ser positiva para determinados estabelecimentos, tal repetição de um comércio/serviço, como aponta a autora, pode pôr fim à diversidade de usos antes existentes, os quais foram responsáveis pelo sucesso da área e acabaram transformando-o funcionalmente e esteticamente.



Figuras 60 e 61: Nota sobre estabelecimentos localizados em um edifício empresarial na Avenida Epitácio Pessoa (à direita) e Nota sobre inauguração de loja de móveis (à esquerda). Fonte: A União (02 jul. 1995) e A União (08 out. 1995), respectivamente.

Coutinho (2004) afirma que a concentração de lojas de móveis em determinado trecho avenida foi causada pelo aumento da demanda por tais mercadorias dado o crescimento do mercado imobiliário residencial na orla de João Pessoa e na orla de sua cidade vizinha – Cabedelo.

Na Avenida Epitácio Pessoa, este processo de concentração de usos ocorreu em boa parte de sua extensão, embora não tenha sido de forma total e homogênea. Como foi visto no capítulo anterior, a partir do levantamento e análise dos processos de Alvará e Habite-se, constatou-se que a mencionada via apresentou características específicas em determinadas áreas, tornando possível a sua divisão em trechos que foram analisados separadamente.

De modo geral, foram encontrados poucos registros fotográficos da avenida nos jornais pesquisados e, desta forma, não foi possível constatar um padrão arquitetônico predominante – no tocante a aberturas, materiais e ornamentos de

fachada -, pois as imagens pouco captavam as edificações existentes e não abrangiam o seu percurso por completo.

Apesar disso, foi possível identificar algumas alterações e permanências no espaço construído da avenida através das informações registradas nos Livros de Registro de Alvará e Habite-se da PMJP e de observações *in loco* de edificações construídas na época, as quais foram registradas por meio de fotografias.

As informações coletadas nos Livros de Registro de Alvará e Habite-se na pesquisa documental serviram como fonte para elaboração de uma modelagem geométrica tridimensional a fim de simular algumas transformações no espaço construído da Avenida Epitácio Pessoa ao longo do recorte temporal da pesquisa, dada a inexistência de registros fotográficos suficientes para a realização do referido estudo.

De acordo com Batty (2009), a modelagem urbana é uma ferramenta que, por possuir rigor tanto espacial quanto temporal, possibilita uma análise mais complexa de determinada realidade, reflete a heterogeneidade e diversidade do espaço urbano e, desta forma, contribui para o estudo e o conhecimento sobre o fenômeno urbano.

A simulação dos volumes construídos nos lotes da Avenida Epitácio Pessoa foi desenvolvida com o uso da plataforma *SketchUp* do Google, possibilitando uma visualização completa das transformações ocorridas nos referidos volumes entre 1980 e 2001. Para tanto, foram utilizados dados como as áreas construídas e os gabaritos especificados nos processos de Alvarás e Habite-se da PMJP, a Planta Base de João Pessoa cedida pela mesma instituição e os volumes edificados existentes no período anterior a 1980 - estimados de acordo com a observação das Ortofotocartas de 1978.

Aos referidos volumes, foram atribuídos *layers* que correspondiam aos anos em que foram edificados, possibilitando a visualização e análise espaço-temporal das alterações por meio de imagens e vídeos. Além disso, foram utilizadas cores a fim de diferenciar os espaços edificados existentes em 1978 (em cinza escuro) e as áreas construídas⁴⁵ entre 1980 e 2001 (em vermelho) (Fig. 62).

⁴⁵ As áreas construídas referem-se às novas edificações e/ou aos acréscimos de áreas (por meio de ampliações) feitos nos lotes/imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa que foram identificados nos processos de Alvará e Habite-se solicitados à PMJP, entre 1980 e 2001.

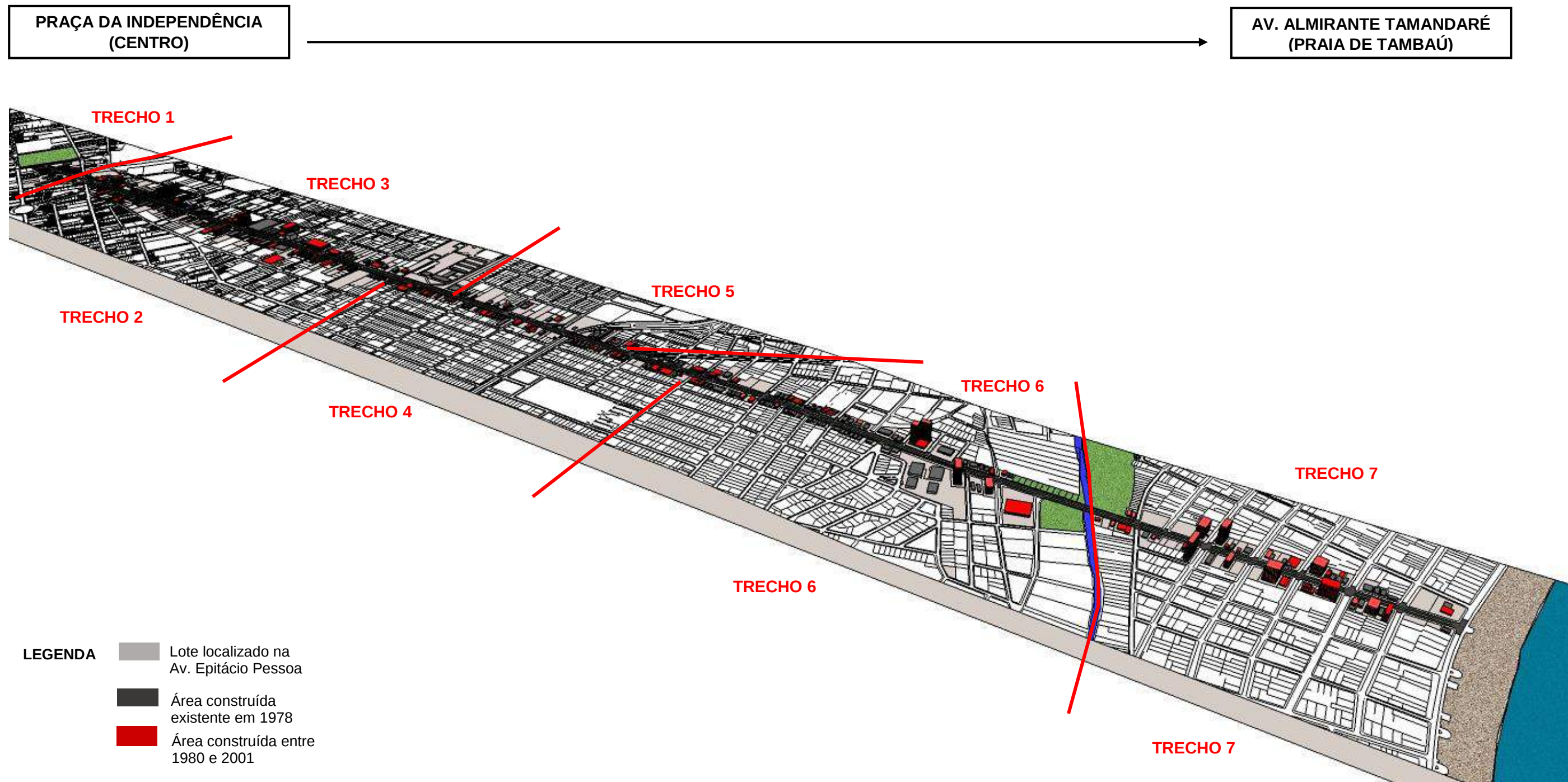


Figura 62: Modelagem tridimensional da Avenida Epitácio Pessoa e os dos lotes que a margeiam com a demarcação dos trechos definidos para análise. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição nossa (2014).

Ao observar o resultado obtido na modelagem, concluiu-se que o tipo de uso relaciona-se diretamente com os volumes construídos, isto é, a maior concentração de um determinado uso coincide com a semelhança nos edifícios construídos. Os trechos que apresentaram maior alteração nos volumes construídos, foram aqueles que compreendem os lotes localizados na avenida pertencentes ao Bairro dos Estados – Trecho 3 - e os bairros Tambaú e Cabo Branco – Trecho 7.

No Trecho 3, aonde houve uma intensa concentração de sedes de instituições e bancos, visualizou-se a construção de extensas edificações que ocuparam grandes áreas (Fig. 63 e 64) – como o Banco Itaú, o Ministério da Fazenda e o Banco do Estado da Paraíba (Fig. 65, 66 e 67) -, apresentando em alguns casos um gabarito mais alto.

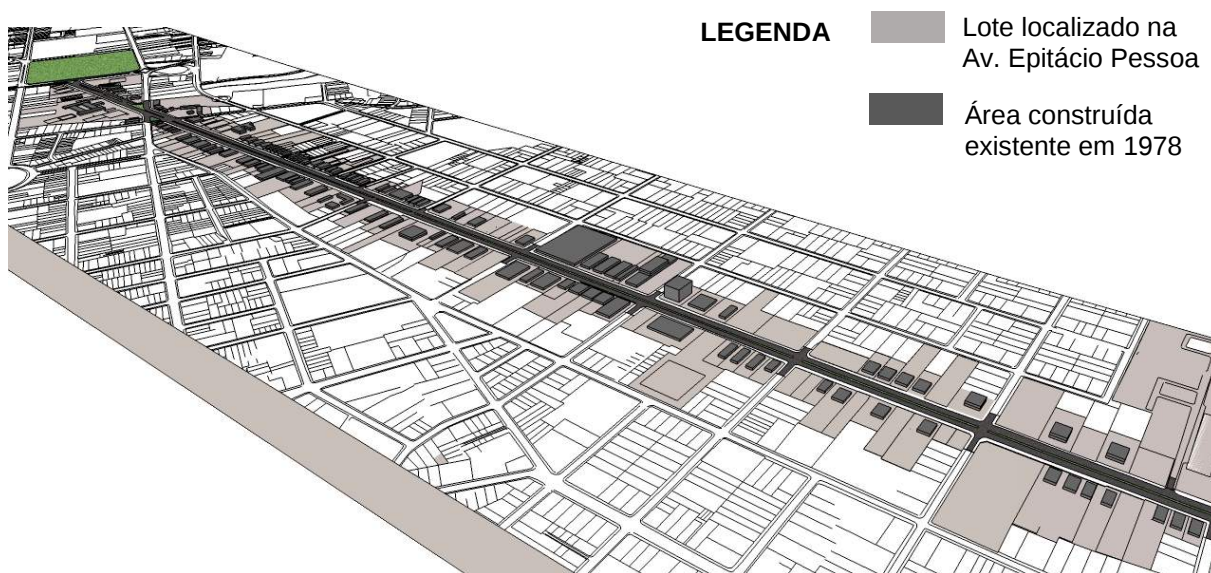


Figura 63: Maquete dos trechos 2 e 3 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

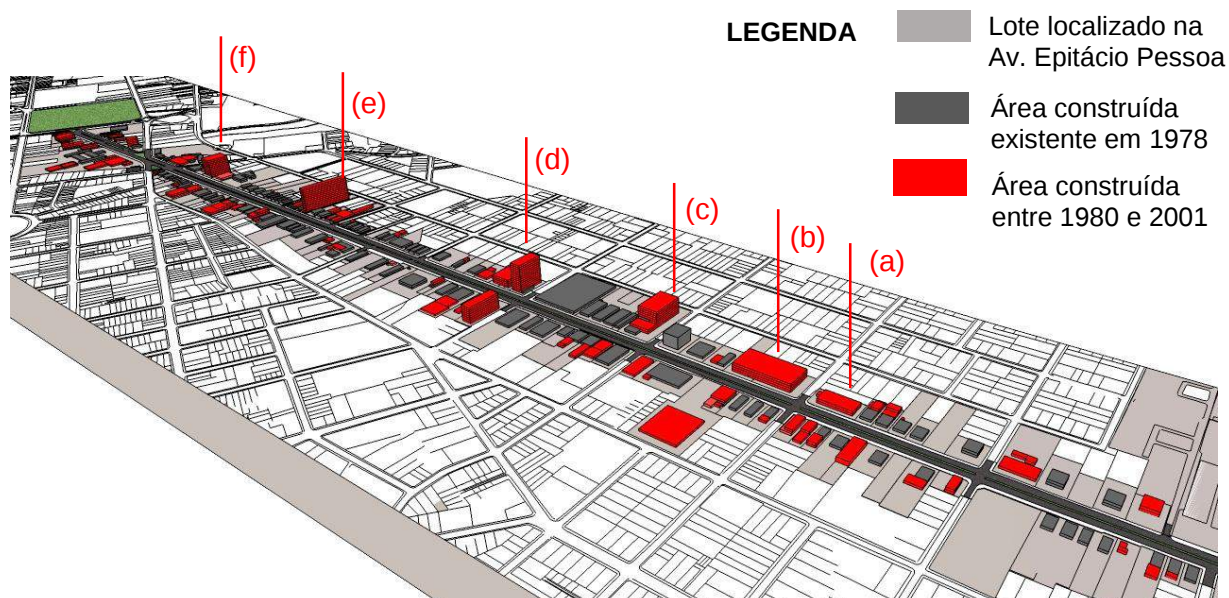


Figura 64: Maquete dos trechos 2 e 3 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001. Fonte: Livros de Alvará e Habite-se da PMJP e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).



Figuras 65, 66 e 67: Imagens do Banco Itaú (a), do Edifício do Ministério da Fazenda (b) e da antiga Agência do Banco do Estado da Paraíba (a). Fonte: Acervo da autora (2014).

Observando-se as edificações institucionais nota-se a ausência de semelhança entre as mesmas. A necessidade de se destacar e transmitir uma identidade faz dessas edificações elementos singulares que se destacam na paisagem por optarem por diferentes soluções de implantação, de fachadas, de aberturas, de volumetria, entre outros aspectos.

Através da leitura do material coletado nos jornais, constata-se que a partir de meados da década de 1980, devido à intensa ocupação dos lotes que margeiam a avenida e contínua demanda de espaço naquele local, iniciou-se um processo de verticalização a partir da construção de edifícios empresariais, os quais multiplicavam a oferta de salas comerciais e, desta forma, aproveitavam melhor o lote.

A consulta aos processos de Alvará e Habite-se corrobora tal afirmação, acrescentando ainda que este processo de verticalização caracterizou-se inicialmente pela construção de edifícios com - em média - três pavimentos, sendo posteriormente modificado, a partir da produção de edifícios altos⁴⁶.

O Trecho 3 foi o que apresentou maior quantidade desta tipologia edificada, nele foram construídos na década de 1990 três edifícios altos voltados para o uso comercial e de serviços, com gabaritos entre 8 e 12 pavimentos com cerca de 12 salas por pavimento (Fig. 68, 69 e 70).



Figuras 68, 69 e 70: Imagens do Edifício Empresarial Epitácio Pessoa (a), e do Edifício Empresarial Central Park (b), do Royal Trade Center (c), todos construídos no Trecho 3 da avenida. Fonte: Acervo da autora (2014).

De uma maneira geral, as referidas edificações apresentam características semelhantes, no tocante à implantação no lote, às fachadas e à volumetria. A necessidade de melhor aproveitamento do lote fez com que elas fossem projetadas ocupando o máximo de área permitida pela legislação urbana vigente, resultando em uma volumetria que se assemelha ao formato da parcela fundiária. As aberturas nas fachadas assim como o tipo de revestimento utilizado (cerâmico) são semelhantes, diferindo apenas em pequenos detalhes como no modelo das esquadrias e nas cores utilizadas.

⁴⁶ Edifícios com mais de 4 pavimentos.

No Trecho 7, a localização privilegiada em um sítio de amenidades fez da construção de edifícios altos a melhor maneira de aproveitar as potencialidades do lote (a vista para o mar e a ventilação) e a forma mais lucrativa de ocupá-lo. Dentre todos os tipos de processos de Alvará e Habite-se encontrados neste trecho da Avenida Epitácio Pessoa, destaca-se a quantidade de solicitações relacionadas à construção das mencionadas edificações que, ao todo foram 8, sendo o maior número de edifícios altos construídos na referida via em relação aos demais trechos entre os anos de 1980 e 2001 (Fig. 71 e 72).



Figura 71: Maquete do Trecho 7 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

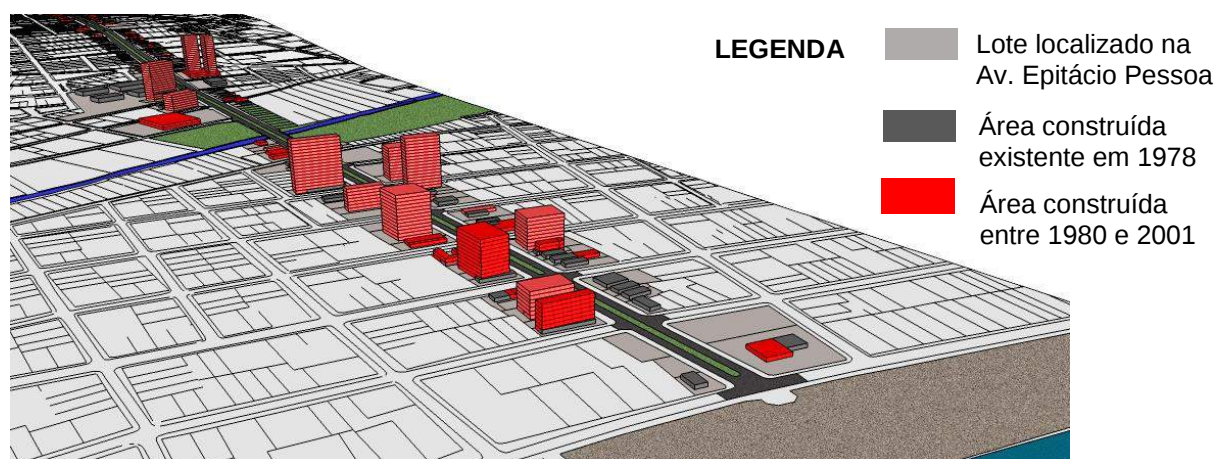


Figura 72: Maquete do Trecho 7 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

No ano 2000, uma matéria publicada no Jornal A União, que abordou o crescimento vertical da cidade, registrou que “Da Epitácio Pessoa, já não pode ver o mar – quadro comum para quem costumava transitar pela maior avenida da Capital há dez anos” (A UNIÃO, 05 ago. 2000, p. 7). Como foi possível visualizar a partir da

modelagem geométrica tridimensional, o processo de verticalização transformou a imagem dos bairros Tambaú e Cabo Branco, diferenciando-os dos demais trechos da avenida.

Nesse sentido, pode-se perceber claramente que as ações da especulação imobiliária centraram-se no trecho litorâneo por alguns motivos até óbvios: a proximidade da orla marítima e o que restava do seu “clima de balneário tranquilo”; a valorização dos terrenos como investimento garantido livre de riscos financeiros, além da facilidade de encontrar lotes maiores – e muitas vezes vazios – capazes de abrigar grandes edifícios. (COUTINHO, 2004, p. 125).

Observando-se imagens dos edifícios altos construídos neste trecho entre 1980 e 2001 nota-se que os mesmos apresentam aspectos semelhantes como gabarito, fachada, implantação no lote, entre outros aspectos (Fig. 73, 74 e 75). Buscando o melhor aproveitamento da área do lote, o formato de tais prédios assemelhasse ao da sua parcela fundiária – da mesma forma que ocorreu com edifícios empresariais do Trecho 3. As fachadas contam com grandes esquadrias e varandas voltadas para a orla, buscando tirar proveito da vista privilegiada e da ventilação natural.

A maioria dos edifícios altos deste trecho foi construída para o uso residencial multifamiliar, voltados para as classes de alta renda, com amplos apartamentos, com áreas livres no térreo, estacionamento privativo, portaria e piscina. Os demais foram construídos para fins hoteleiros e comerciais.



Figura 73, 74 e 75: Imagens de alguns dos edifícios altos construídos entre 1980 e 2001 nos lotes que margeiam a avenida pertencentes ao Trecho 7. Fonte: Acervo da autora (2014).

Os outros trechos da Avenida Epitácio Pessoa não apresentaram modificações tão intensas em relação ao gabarito e aos volumes edificadas, apesar deles também terem sofrido transformações em relação ao uso e à ocupação do solo.

No Trecho 1 – que compreende os imóveis/lotos localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes aos bairros Centro e Tambiá -, observou-se que houve a permanência de algumas edificações como o posto de combustível e o Colégio Nossa Senhora de Lourdes. De acordo com as solicitações de Alvará e Habite-se, neste trecho, edificações existentes sofreram ampliações, havendo a construção de apenas dois edifícios comerciais, um com 2 e outro com 4 pavimentos – o Hotel Ávilla, inaugurado no início dos anos 1990 (Fig. 76).



Figura 76: Prédio aonde funcionou o antigo Hotel Ávilla (atualmente é um edifício empresarial).
Fonte: Acervo da autora (2014).

No Trecho 2 - que compreende os imóveis/lotos localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes aos bairros Torre e Expedicionários, intensificou-se a ocupação já existente dos lotes para o uso comercial, não sendo alterado o gabarito das edificações, com exceção da construção de um edifício alto: o Empresarial Concorde (Fig. 77).



Figura 77: Imagem do Edifício Empresarial Concorde. Fonte: Acervo da autora (2014).

O Trecho 4 - que compreende os imóveis/lotos localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Tambauzinho -, que no início da década de 1980 apresentava muitos lotes ainda vazios, teve sua ocupação inicial voltada para o

uso comercial diferentemente do que aconteceu em outros trechos – como foi visto no capítulo anterior.

Apesar da intensa ocupação e instalação de estabelecimentos comerciais na área, a partir da análise dos processos de Alvará e Habite-se foi possível identificar a ausência de prédios comerciais altos construídos neste trecho da avenida. De 1980 a 2001, foram identificadas 7 edificações da referida tipologia, das quais duas possuíam o gabarito de 2 pavimentos e as demais possuíam apenas 1 pavimento. Deste modo, neste trecho prevaleceram as edificações comerciais térreas, não se verificando a construção de nenhum edifício acima de 3 pavimentos (Fig. 78 e 79).

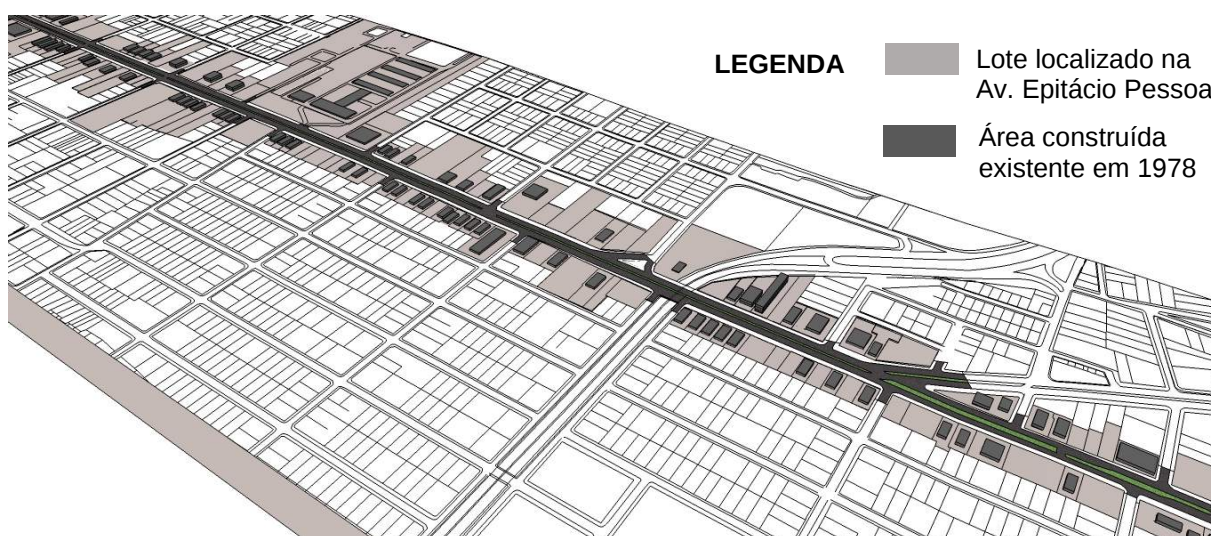


Figura 78: Maquete dos trechos 4 e 5 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

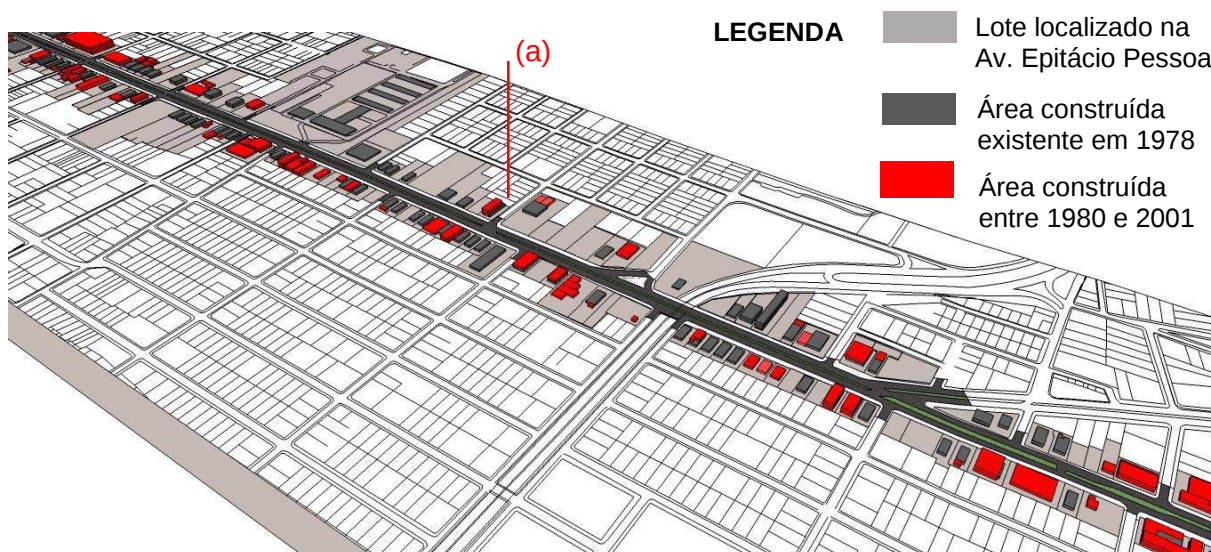


Figura 79: Maquete dos trechos 4 e 5 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

O Trecho 5 – que compreende os imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes aos bairros Pedro Gondim e Brisamar -, foi aquele que apresentou menos alterações em suas edificações ao longo do recorte temporal, apenas algumas ampliações, destacando-se a construção de um edifício empresarial com dois pavimentos (Fig. 80).

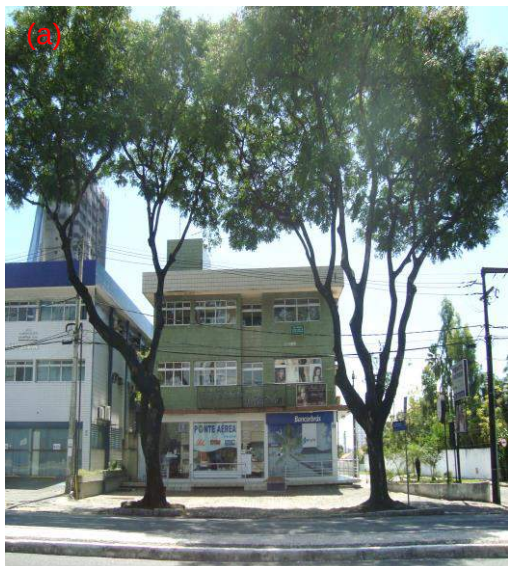


Figura 80: Imagem do Edifício Leonor Camboim (a). Fonte: Acervo da autora (2014).

O Trecho 6 - que compreende os imóveis/lotes localizados na Avenida Epitácio Pessoa pertencentes ao bairro Miramar -, com a maioria dos lotes ocupados já em 1980, apresentou construções pontuais de edifícios altos e grandes estabelecimentos de comércio e serviços (Fig. 81 e 82), os quais não chegaram a representar uma uniformidade em seu espaço construído.



Figura 81: Maquete do Trecho 6 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 1978. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta Base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

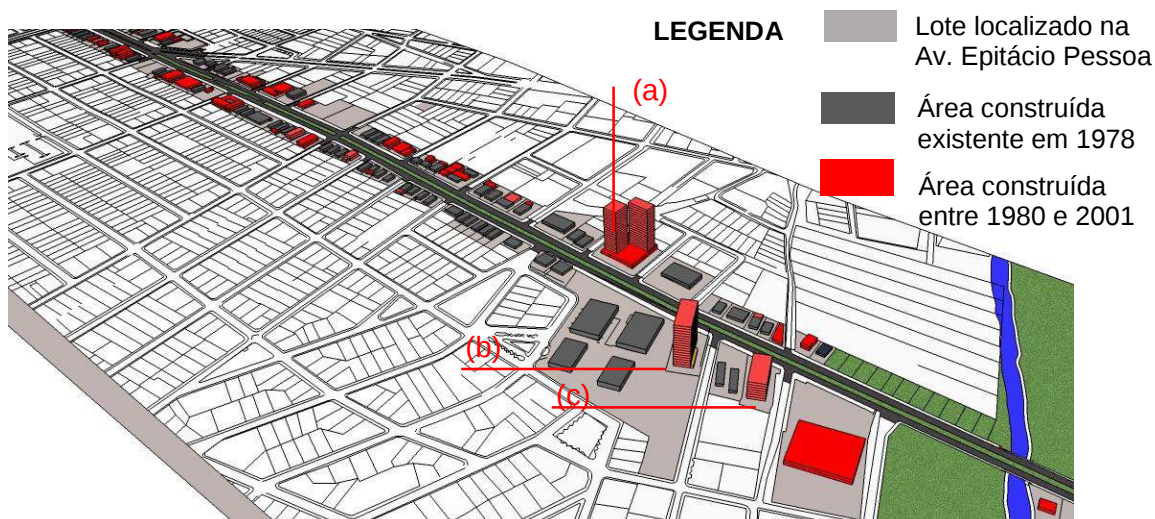


Figura 82: Maquete do Trecho 6 da Avenida Epitácio Pessoa e sua ocupação em 2001. Fonte: Ortofotocarta de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

São eles os edifícios Riviera, Reinos de Espanha e Tiffany (Fig. 83, 84 e 85), todos localizados próximos ao platô do bairro Miramar, caracterizado como uma área com vista panorâmica para o Rio Jaguaribe e para a orla de Tambaú e Cabo Branco. Destaca-se ainda nessa área a permanência de algumas de suas primeiras edificações destinadas ao uso residencial (Fig. 86 e 87).



Figuras 83 e 84: Imagens do Edifício Reinos de Espanha (a) e do Edifício Riviera (b), construídos no Trecho 6 na década de 1990. Fonte: Acervo da autora (2014).



Figura 85: Imagem do Edifício Tiffany (c),
construído no Trecho 6 na década de 1990.
Fonte: Acervo da autora (2014).



Figura 86 e 87: Imagens de residências construídas em período anterior
ao ano de 1980 que permanecem na avenida. Fonte: Acervo da autora
(2014).

3.2 O mobiliário urbano

Durante o recorte temporal da pesquisa foram encontradas algumas notícias que registraram a instalação de mobiliário e equipamentos ao longo da Avenida Epitácio Pessoa e, também, imagens através das quais foram identificados tais elementos. Tanto as notícias quanto as imagens coletadas referiam-se, em sua maioria, a dois assuntos: ao trânsito da avenida e à poluição visual causada pelo excesso de anúncios publicitários em sua paisagem.

Em relação ao trânsito, já no início da década de 1980, sua sinalização mostrava-se insuficiente para organizar o tráfego existente resultando em um elevado número de acidentes e congestionamentos. Como expõem Silveira (2004),

Desde o ano de 1983, segundo pesquisas da Companhia de Trânsito Estadual e do IML-PB, a avenida Epitácio Pessoa liderava o ranking de acidentes de trânsito entre as principais avenidas da cidade. O quadro perdurou nos anos mais recentes, entre os anos de 1998 e 2001, quando a avenida Epitácio Pessoa ainda liderava o ranking das avenidas onde mais ocorreram acidentes na cidade de João Pessoa. (p. 259).

Para solucionar tal problema, em 1983, foi elaborado pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT)⁴⁷ um projeto com os objetivos de ampliar os serviços de ônibus, dar mais segurança aos pedestres e proporcionar melhores condições aos corredores de tráfego do Centro e de vários bairros da cidade.

Vale salientar que para subsidiar a elaboração do referido projeto, foi realizado um levantamento da situação em que se encontrava o tráfego na cidade, identificando os pontos críticos e as possíveis áreas de intervenção. Esta pesquisa detectou que a Avenida Epitácio Pessoa⁴⁸ e a Avenida Cruz das Armas correspondiam aos dois principais corredores de massa da cidade.

As intervenções realizadas na Avenida Epitácio Pessoa corresponderam à instalação da “onda verde” (Fig. 88), à melhoria das vias alimentadoras e da sinalização e à implantação de abrigos e terminais.



Figura 88: Imagem de instalação da instalação da “onda verde” na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (25 mar. 1984).

⁴⁷ A GEIPOT foi uma empresa estatal do governo brasileiro, responsável pelo planejamento dos transportes do Brasil. Criada em 1965, ela foi extinta em 2008, sendo sucedida pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte Terrestre.

⁴⁸ De acordo com o Detran, tal via foi o local que mais apresentou problemas de tráfego naquele período, devido ao intenso fluxo de veículos e problemas com a sinalização (A UNIÃO, 13 nov. 1983).

Além dessas ações, outros corredores e espaços da cidade passaram por melhorias relacionadas ao tráfego de veículos: foi duplicada a Avenida Dom Pedro II (1984) (Fig. 89) – que liga o bairro Centro à zona sul - e foram executadas a Via de acesso oeste (1984) – nova opção de saída e entrada da BR101 e da cidade baixa - e a Via Norte (1984), atual Avenida Tancredo Neves, a fim de desafogar o trânsito da Avenida Epitácio Pessoa (Fig. 90).



Figura 89: Imagem da duplicação da Avenida D. Pedro II. Fonte: A União (16 set. 1984).

Na década de 1990, com o aumento do uso de automóveis, a Prefeitura Municipal de João Pessoa investiu no recapeamento de vias de tráfego intenso a fim de tornar o sistema viário mais “prático e racional, valorizando tempo e distância a uma só vez” (A UNIÃO, 29 jan.1995, p. 11) e, entre outros melhoramentos, “formar novos acessos ao centro e à orla marítima, desembaraçando o trânsito na Epitácio Pessoa” (A UNIÃO, 29 jan.1995, p. 11).

A cada ano que passava a mencionada via ganhava mais importância no espaço intraurbano de João Pessoa, tornando-se mais movimentada e, conseqüentemente, uma localização mais disputada. A concentração cada vez maior de estabelecimentos comerciais e de serviços nos lotes nela localizados fez com que fosse instalada uma grande variedade de mídia externa ao longo do seu percurso.

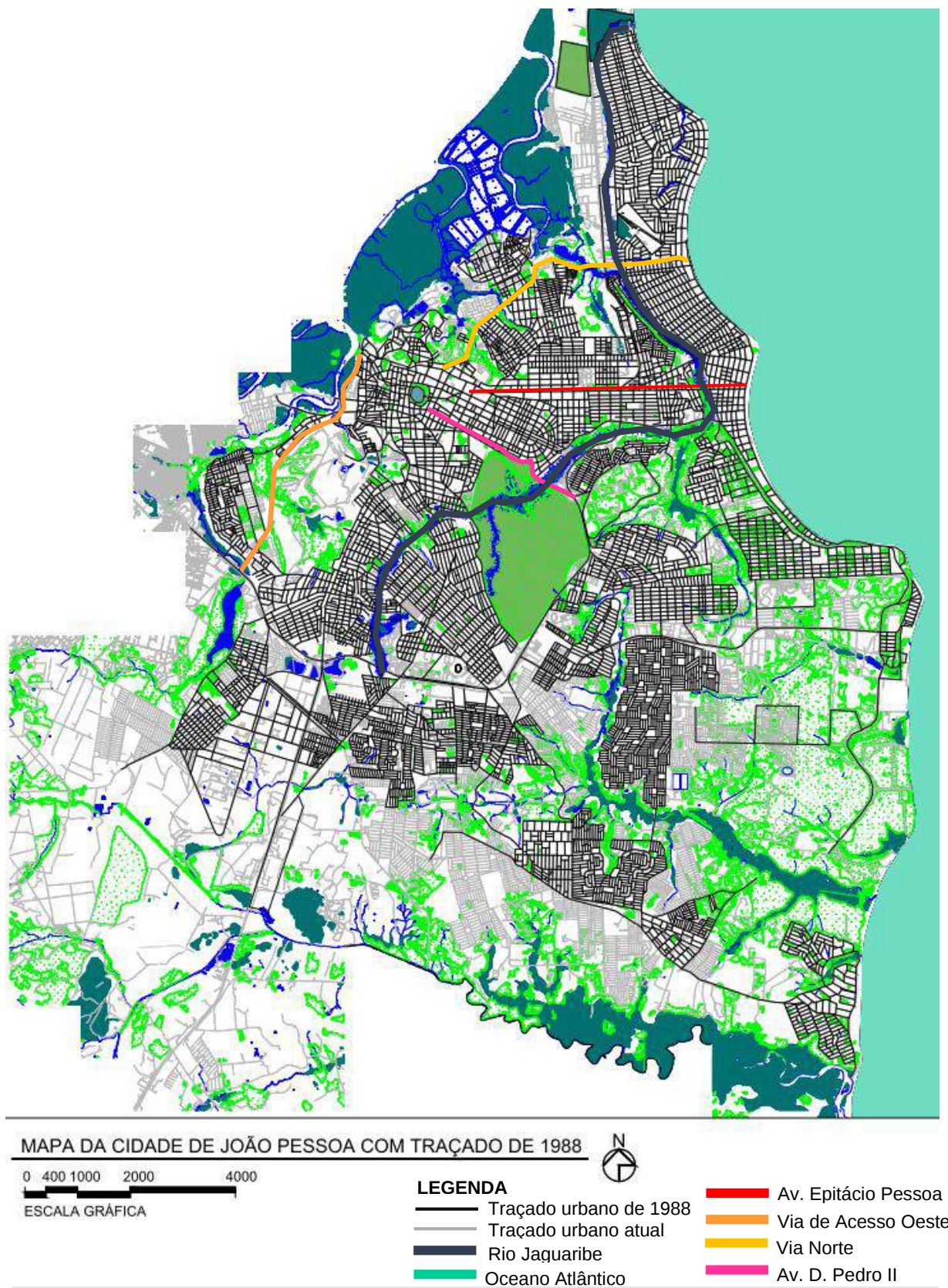


Figura 90: Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado de 1988 e localização dos principais corredores de tráfego que sofreram intervenções/foram criados na década de 1980. Fonte: “Planta do Município de João Pessoa” (PMJP, 1988) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição da autora (2013).

Como estratégia de comunicação na sociedade de consumo, os estabelecimentos de comércio e serviços necessitam ser identificados pela sua singularidade, para tanto uma série de artifícios são usados a fim de chamar a atenção das pessoas ou informá-las sobre a sua localização, seus produtos e sua identidade. A comunicação de tais estabelecimentos caracteriza-se pela rapidez/instantaneidade na transmissão da mensagem e pelo destaque que o mesmo almeja adquirir na paisagem.

De acordo com Mendes (2006), a forma que os estabelecimentos encontram de aparecer no espaço urbano é a partir da utilização da mídia exterior, isto é, um suporte que transmite informações na parte externa à edificação de modo que seja visível do espaço público, podendo ser classificada em cinco tipos de acordo com suas funções e características.

São eles: anúncios de identificação - indicam as atividades/serviços oferecidos pelo estabelecimento, assim como onde ele se localiza; anúncios de cooperação – aqueles que utilizam um ponto de vendas para divulgar produtos ou serviços de um determinado fabricante; anúncios de divulgação ou *out of home* – aqueles em que a mídia exterior se refere a objetos ou estabelecimentos situados fora da área onde os mesmos estão instalados; anúncios móveis – mídias que têm como suporte elementos móveis como automóveis, ônibus, caminhões, carros de som, etc; e mobiliário urbano – peças que são instaladas no espaço público a fim de atender a uma necessidade da população e dotar de identidade o espaço público da cidade (MENDES, 2006).

Por meio de imagens e notícias coletadas na consulta aos jornais veiculados na época, foram identificados na Avenida Epitácio Pessoa três tipos de mídias acima citados que são: o mobiliário urbano, os anúncios de identificação e os anúncios *out of home*.

Como foi visto no início deste subitem, ao longo do recorte temporal da pesquisa, foi instalado na avenida um mobiliário urbano voltado para otimizar o sistema viário da cidade e oferecer mais segurança e conforto aos pedestres, destacando-se as placas de sinalização (Fig. 91), semáforos e abrigos nos pontos de ônibus, relógios digitais (Fig. 92), entre outros.



Figuras 91 e 92: Imagem do relógio digital e de uma placa instalados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (04 out. 1987) e A União (26 jan. 1992) – da direita para esquerda.

Segundo Mendes (2006), os anúncios de identificação e *out of home* são aqueles que causam maior impacto visual na paisagem do lugar. Os anúncios de identificação são usados geralmente quando a fachada da edificação não é suficientemente capaz de expressar o seu conteúdo ou quando o alto adensamento da ocupação faz com que haja a necessidade de maior divulgação dos serviços/produtos e da localização exata de determinado estabelecimento. Tal fato pode ser constatado observando-se duas imagens da avenida (Fig. 93 e 94), onde foram instalados na calçada anúncios buscando identificar e indicar quais os estabelecimentos localizados no interior de dois edifícios comerciais.



Figuras 93 e 94: Imagens de anúncios de identificação instalados na avenida. Fonte: A União (17 nov. 1996) e A União (04 mai. 1997) – da direita para esquerda.

Os anúncios *out of home*, além de servir para indicar a localização de um determinado estabelecimento, busca induzir o consumo através do reforço da marca. Em registros fotográficos da avenida, foram identificadas a utilização de tais mídias, as quais, devido ao seu tamanho foram instaladas em terrenos desocupados ou vazios (Fig. 95 e 96).



Figuras 95 e 96: Imagens de anúncios *out of home* instalados na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (06 fev. 2000).

Em matéria publicada em 06 de fevereiro de 2000, o Jornal A União critica a quantidade de apelos publicitários nas principais vias da cidade, os quais passaram a disputar espaço com a arborização e a impedir a visualização da paisagem da cidade. Diante de tal realidade, foi elaborado pelo poder público um projeto que objetivava disciplinar a exposição de anúncios nos espaços públicos.

[...] Os principais corredores de acesso ao litoral pessoense são os locais onde há maior concentração de cartazes, out-doors, placas e faixas. A avenida Beira Rio é um exemplo, concorrendo com a Epitácio Pessoa. Tratam-se de vias com intenso movimento devido ao acesso às praias e à quantidade de estabelecimentos comerciais. (A UNIÃO, 06 fev. 2000, p. 25).

A intensa utilização da mídia exterior, de acordo com Vargas e Mendes (2002), tem um reflexo negativo na qualidade ambiental urbana e na imagem da cidade, assim como pode causar a desorientação do usuário e dificuldade de seu deslocamento.

3.3 As áreas verdes

As áreas verdes são elementos identificáveis na cidade que desempenham funções de climáticas, de ornamentação, de composição, de definição de traçados e de passeios. De acordo com Lamas (2004), até mesmo a vegetação existente nos

logradouros privados é relevante para a forma urbana de um local, visto que a mesma influencia no controle do clima, na qualidade do espaço e na sua aparência. Tal fato é ilustrado pelo autor a partir da menção ao caso de uma antiga rua de Lisboa:

A este título veja-se a destruição das árvores na Rua da Junqueira, em Lisboa, realizada em 1992. Uma rua histórica viu-se destruída pelas técnicas acéfalas do trânsito rodoviário, pela diminuição dos passeios e destruição das árvores, para o aumento da faixa de circulação. O seu aspecto e forma mudaram radicalmente para pior. (LAMAS, 2004, p. 106).

A Avenida Epitácio Pessoa, entre 1980 e 2001, apresentou uma redução considerável em suas áreas verdes com a retirada de algumas árvores existentes em suas calçadas, assim como com a destruição de jardins privados para a ocupação dos logradouros com novas construções e ampliações.

Em 1986, o Jornal A União publicou uma notícia que denunciava o envenenamento de árvores da Avenida Epitácio Pessoa realizado por empresários que possuíam lojas no local em busca de maior visibilidade dos anúncios publicitários, das vitrines das lojas e de maior espaço para estacionamento (Fig. 97).

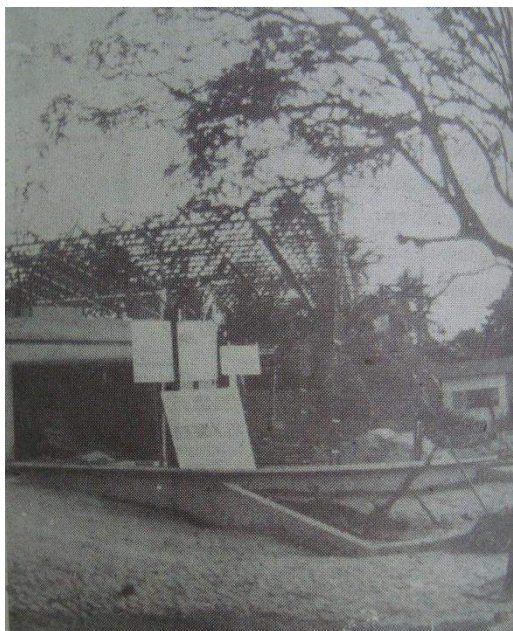


Figura 97: Imagem de árvore ameaçada na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (05 out. 1986).

A partir de análises realizadas nas Ortofocartas de João Pessoa de 1978 e 1998, foi possível identificar que a diminuição das áreas verdes de fato ocorreu em diversos trechos das calçadas da referida via, assim como aconteceu com a vegetação existente nos logradouros.

Para visualizar e evidenciar como o processo aconteceu nos diversos trechos da avenida, foram feitas manchas sob as imagens digitais das Ortofotocartas nos locais aonde foram identificadas as áreas verdes. Quando finalizados, tais

esquemas foram colocados lado a lado e comparados de acordo com o tamanho das manchas verdes detectadas.

Muitos são os fatores que podem ter causado a diminuição da arborização das calçadas da avenida como a necessidade de visibilidade – abordado em matéria já citada -, a busca por mais espaço livre para estacionamento e/ou acesso de veículos, a instalação de fios da rede elétrica e de postes, entre outros.

A diminuição das áreas verdes dos logradouros deveu-se à intensificação da ocupação dos lotes que margeiam a avenida por meio de ampliações e construções de novas edificações. Tal processo consistiu no resultado da valorização do solo do entorno da avenida e da mudança de uso do solo – processos que estão diretamente relacionados entre si. A valorização do solo/aumento do seu valor acarretou a necessidade de melhor aproveitamento de sua área pelos seus proprietários ou investidores, buscando a forma mais rentável de se ocupar o lote de acordo com o uso para ele previsto. A invasão dos estabelecimentos voltados para o uso comercial também colaborou com o processo de ocupação à medida que tal uso geralmente necessita mais de áreas construídas destinadas a depósitos, sala e lojas do que de quintais e jardins – mais recorrentes no uso residencial.

Observando-se os esquemas que identificam a vegetação existente nas calçadas e logradouros da Epitácio Pessoa, constata-se que em todos os trechos a diminuição de área verde ocorreu de forma discreta em suas calçadas, sendo a diminuição da área verde nos logradouros bem mais acentuada (Fig. 98 a 105).



Figura 98: Identificação da vegetação existente no Trecho 1 da avenida sob Ortofotocartas de 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978). Edição da autora (2014).



Figura 99: Identificação da vegetação existente no Trecho 1 da avenida sob Ortofotocartas de 1998. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998). Edição da autora (2014).



Figura 100: Identificação da vegetação existente nos trechos 2 e 3 da avenida sob Ortofotocartas de 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978). Edição da autora (2014).



Figura 101: Identificação da vegetação existente nos trechos 2 e 3 da avenida sob Ortofotocartas de 1998. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998). Edição da autora (2014).



Figura 102: Identificação da vegetação existente nos trechos 4 e 5 da avenida sob Ortofotocartas de 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978). Edição da autora (2014).



Figura 103: Identificação da vegetação existente nos trechos 4 e 5 da avenida sob Ortofotocartas de 1998. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998). Edição da autora (2014).



Figura 104: Identificação da vegetação existente no Trecho 6 da avenida sob Ortofotocartas de 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978). Edição da autora (2014).



Figura 105: Identificação da vegetação existente no Trecho 6 da avenida sob Ortofotocartas de 1998. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998). Edição da autora (2014).

Além disso, a diminuição das áreas verdes dos logradouros, principalmente no trecho litorâneo da avenida, pode ser atribuída também ao processo de verticalização. Tal fato, que pode ser visualizado nas imagens que identificam as alterações nas áreas verdes do Trecho 7 entre os anos 1978 e 1998 (Fig. 106 e 107), foi abordado por Coutinho (2004) ao tratar das transformações ocorridas na orla de João Pessoa como um todo a partir do processo de verticalização:

Sem qualquer alteração no desenho das quadras, a antiga estrutura urbana com o seu loteamento ortogonal e ruas de vinte metros de largura, passou a receber grandes construções com garagens subterrâneas. Essas operações de modelagem do terreno alinham-se ao nível da rua originando um piso artificial, livrando somente dois por cento da área do lote para fins de permeabilidade. Desta forma, a cobertura vegetal é a primeira a ser atingida. Onde havia espaço para árvores e solo exposto – encaminhando naturalmente as águas das chuvas – surge uma nova configuração de pequenos e modestos jardins cultivados em jardineiras impermeabilizadas e o encaminhamento da drenagem se dá através de simples tubulações – que muitas vezes não recebem manutenção adequada causando transtornos para a população. (p. 125).



Figura 106: Identificação da vegetação existente no Trecho 7 da avenida sob Ortofotocartas de 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978). Edição da autora (2014).



Figura 107: Identificação da vegetação existente no Trecho 7 da avenida sob Ortofotocartas de 1998. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1998). Edição da autora (2014).

Observando-se as imagens foi possível constatar que, apesar da sua importância visual e ambiental, a área verde não foi um elemento morfológico valorizado por aqueles responsáveis pela produção da paisagem da avenida entre 1980 e 2001, divergindo daquela produzida, principalmente, entre 1950 e 1970 marcada por residências inseridas em extensos lotes com generosos recuos ocupados por quintais e jardins.

Tal fato denota claramente a mudança de interesse dos agentes produtores do espaço, os quais passaram a ter como prioridade o máximo aproveitamento das áreas dos lotes tanto por meio de ampliações e/ou de construções de imóveis ocupando os logradouros até então existentes, quanto pela construção de edifícios altos, como foi possível visualizar na modelagem tridimensional dos volumes construídos na Epitácio Pessoa entre 1980 e 2001.

4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM NA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA - 1980 A 2001

A análise das alterações dos elementos morfológicos da Avenida Epitácio Pessoa realizada no segundo e terceiro capítulos da dissertação em tela, resultou em um diversificado acervo de dados, imagens e mapas que ilustraram, expuseram e localizaram as modificações ocorridas.

O capítulo ora apresentado utiliza-se dos resultados da referida análise para compreender o processo de alteração da paisagem da mencionada via, identificando quais os elementos morfológicos que foram mais relevantes neste processo e de que forma eles influenciaram as modificações ocorridas nos demais.

Vale ressaltar que, como manifestação formal da produção social e do urbano, a paisagem vai além da aparência e do perceptível, ela guarda diversos momentos do processo de (re)produção espacial, fornecendo elementos para a sua análise e discussão do seu desenvolvimento. Deste modo, o estudo da paisagem não se limita às suas formas, buscando também em seu conteúdo a explicação para sua alteração (CARLOS, 2001).

4.1 Paisagem, morfologia e reprodução do espaço urbano

Situado em uma linha de pesquisa que vem sendo desenvolvida em um campo interdisciplinar, o estudo da paisagem possui diferentes conceitos e metodologias que, além de variarem entre as áreas de conhecimento que o têm como objeto, apresentam diversas abordagens ao longo do tempo em uma mesma área de conhecimento, como é o caso da Geografia.

Surgido no século XV, o termo *landshaft* (paisagem) foi utilizado para definir quadros que apresentavam um recorte da natureza em um determinado enquadramento, no qual não se retratava a interação entre o cenário e a espécie humana.

Apenas a partir do século XVIII o termo passou a referir-se à natureza, por influência de descrições de viajantes que buscavam compreender e registrar os mais diversos locais que visitavam do mundo. Desta maneira, os geógrafos passaram paulatinamente a estudar não só as características físicas de uma localidade, mas as relações que se desenvolviam entre a sociedade humana e o ambiente em que ela

vivia, abordando a paisagem como uma interface entre os homens e a natureza, transformando assim profundamente as maneiras de analisá-la (CLAVAL, 2004).

A evolução do estudo da paisagem, que inicialmente, se caracterizava pela visão horizontal/oblíqua do observador, levou à representação dos locais por meio de mapas, os quais permitiam a apreensão eficaz de uma grande área em apenas um lance de vista, fazendo com que a visão do geógrafo se tornasse também vertical. Além da mudança no ângulo de visão, o conhecimento geográfico, para atender às transformações socioespaciais, não se limita à descrição da paisagem urbana, sendo esta insuficiente para a compreensão da cidade e dos seus problemas, exigindo a apreensão com mais intensidade da intimidade dos fatos sociais e sua tradução espacial. (CLAVAL, 2004).

No século XX, a partir de meados da década de 1970, a rediscussão das teorias do materialismo histórico fez com que o estudo da paisagem sofresse uma série de críticas e contestações, gerando novas abordagens e conceitos. Neste momento, analisada sob uma ótica exclusivamente morfológica, a paisagem passa a ser considerada uma construção social, impregnada de valores, símbolos e discursos daqueles que a construiu (CORREA e ROSENDAHL, 2004).

De acordo com Capel (2002), a paisagem é o reflexo da cultura, da economia e das funções urbanas: ela apresenta características diferenciadas nos setores ricos e pobres da cidade em muitos aspectos, inclusive na qualidade construtiva dos espaços públicos e dos edifícios, sendo possível identificar paisagens associadas à atividade econômica – comercial, residencial, industrial, lazer, etc.

Assim como Capel (2002), ao tratar da abordagem cultural no estudo da paisagem e do simbolismo ao qual à mesma pode ser atribuído, Cosgrove (1998) apontou dois tipos principais de paisagens, os quais se associam diretamente aos seus agentes produtores. São elas: a paisagem da cultura dominante e as paisagens alternativas.

A paisagem da cultura dominante é aquela produzida pelo grupo que detém o controle dos meios de vida – matéria prima, terra, força de trabalho, entre outros - sobre os demais. A sua alta capacidade de projetar, planejar e se comunicar - entre si e com outros grupos - garantem a manutenção e a reprodução do seu poder e a exposição de sua realidade “como reflexo verdadeiro da realidade de cada um” (COSGROVE, 1998, p. 112), isto é, uma ideologia.

Já as paisagens alternativas são aquelas que resultam de culturas menos visíveis que as dominantes, sendo classificadas como residuais – aquelas com antigos elementos que têm pouco do seu significado original -, emergentes – aquelas que, apesar de estarem em voga, são marcadas pela efemeridade e pelo pequeno impacto na paisagem – e culturas de grupos excluídos.

Relacionando a paisagem da Avenida Epitácio Pessoa produzida no final do século XX com os tipos de paisagens culturais simbólicas definidos por Cosgrove (1998), é possível classificá-la como uma paisagem da cultura dominante. Inserida num processo mais amplo de expansão urbana de João Pessoa, a paisagem da referida via foi produzida de acordo com os interesses de proprietários de terra, do Estado e de agentes imobiliários, conformando um setor exclusivo da população de alta renda, expandindo o setor terciário e consolidando a ocupação da região litorânea da cidade. Além disso, sua alteração serviu como base para a ocupação de outras vias principais de João Pessoa que, com o passar do tempo, tornaram-se eixos comerciais.

Resultado do interesse e da ação de diversos agentes, de acordo com Berque (1998), a paisagem expressa o sentido dado pela sociedade à sua relação com o espaço e a sua transformação ocorre em função de uma determinada lógica. Tal lógica é definida por Carlos (2001) como a reprodução espacial que se realiza de acordo com as necessidades de reprodução do capital.

Na produção do espaço há uma “ordem estabelecida” que, a partir da ação da gestão política, dos empreendedores imobiliários e dos sistemas financeiros, tende a se impor e a definir o modo como a cidade deve se reproduzir. Tal influência no processo de reprodução espacial se expressa na fragmentação dos espaços, na hierarquização e na homogeneização dos lugares (CARLOS, 2001).

A morfologia urbana fragmentada é resultado da divisão técnica e social do trabalho, já a hierarquização dos lugares ocorre a partir da especialização de tais espaços e das funções assumidas pelos mesmos na cidade. Ambas estão assentadas na propriedade privada do solo urbano. A homogeneização dos lugares consiste em uma estratégia do Estado para controlar, limitar e ordenar as apropriações e os usos dos espaços por meio de leis, normas e projetos urbanos.

A produção do espaço da Avenida Epitácio Pessoa, dada a sua importância no espaço intraurbano de João Pessoa, dá-se em consonância com outros processos que ocorreram na cidade, como a descentralização das suas atividades terciárias, a

deterioração do seu Centro Histórico e o direcionamento da população de baixa renda para a zona sul - devido ao alto custo da terra e dos impostos na zona leste e norte. Como bem afirmou Silveira (2004):

O percurso da avenida Epitácio Pessoa oferece elementos para a reconstituição da história do cotidiano e da lógica evolutiva do tecido da cidade de João Pessoa, desde a Área Central à orla marítima, enfatizando a segregação dos grupamentos sociais mais abastados. (p. 105).

A formação de setores das classes de maior poder aquisitivo no espaço urbano consiste em um processo voluntário, visto que são eles que escolhem qual local ocuparão de acordo com suas conveniências e como forma de dominação social, econômica e política. Já a concentração das classes de menor renda em uma dada área ocorre em função do estabelecimento do setor privilegiado da cidade, o qual é constituído por meio de ações e investimentos - tanto públicos quanto privados -, da valorização do solo urbano e do consequente afastamento daqueles que não têm condições financeiras para acessá-lo, distanciando cada vez mais as classes menos favorecidas (VILLAÇA, 1998).

O processo de descentralização ocorrido em muitas das cidades brasileiras é precedido pela saída das classes de alta renda do Centro Tradicional da cidade para a ocupação de novas áreas, as quais, por sua vez, atraíram as atividades comerciais e de serviços que serviam ao referido grupo, sendo transferidas para tais locais as lojas, os consultórios, os escritórios, os mercados e os bancos, constituindo assim uma nova centralidade no espaço intraurbano (VILLAÇA, 1998).

Em João Pessoa, este processo se iniciou com a aproximação e ocupação permanente das faixas litorâneas pelas classes de alta renda. Como eixo de ligação entre o Centro e a orla, a Avenida Epitácio Pessoa integrou todo esse processo ativa e passivamente, ganhando cada vez mais importância no espaço urbano da cidade, à medida que a nova ocupação se estabeleceu e atraiu atividades comerciais e de serviços antes restritas ao Centro Tradicional da cidade – como mencionado no primeiro capítulo. Silveira (2004), caracterizou bem o processo de consolidação do eixo da Avenida Epitácio Pessoa:

Mostrando tanto a produção quanto a reprodução de seu espaço urbano, influentes na questão da apropriação, o percurso constituiu dessa forma uma centralidade da cidade de João Pessoa, dado o potencial polarizador, a sua localização e as suas características de espaço referencial da cidade. (p. 272).

Por meio do processo de coesão que, segundo Corrêa (2005), caracteriza-se pelo movimento que “leva as atividades a se localizarem juntas” (p. 56), a avenida tornou-se um local marcado pela concentração de diversas atividades terciárias. Como visto no terceiro capítulo, foi possível identificar uma alta concentração de lojas de móveis e decoração, agências bancárias e escolas nos lotes situados na Epitácio Pessoa, processo que, com o passar dos anos, intensificou-se aumentando o número de estabelecimentos do mesmo gênero.

Ao se tornar uma das principais vias da cidade, a Avenida Epitácio Pessoa teve sua paisagem modificada. Tal alteração foi examinada por meio da análise de cada um dos seus elementos morfológicos corroborando a afirmativa de Capel (2002) – explicitada na introdução – de que é possível estudar e compreender os processos que se desenvolvem na paisagem a partir do estudo da morfologia urbana.

Muito embora possuam características formais bem definidas, os elementos morfológicos - o “plano”, os “usos do solo” e o “edifício” - estão conectados entre si, isto é, estão condicionados às relações físicas e funcionais uns dos outros. Apesar disso, vale ressaltar que os mesmos possuem diferentes tempos de resposta e são afetados de formas distintas às transformações das exigências funcionais da cidade: os elementos que compreendem o “plano” são mais conservadores e menos suscetíveis a alterações do que os usos do solo e os edifícios (CAPEL, 2002).

Sendo assim, como bem escreve Carlos (2001), não cabe à morfologia urbana o estudo da gênese de um determinado espaço, mas a análise de como as suas formas se fundem em um determinado momento histórico, revelando os limites e possibilidades de uso do mesmo pelos seus habitantes. Escreve a autora:

A forma da cidade que se infere como morfologia permite apreender estabilidades provisórias, equilíbrios momentâneos, coloca-nos diante da duração, daquilo que persiste e daquilo que se rompe, expondo dessa forma a dialética da continuidade/descontinuidade. (CARLOS, 2001, p. 46).

A análise morfológica da Avenida Epitácio Pessoa, à qual é inerente o contexto da cidade onde se localiza, possibilitou a visualização e compreensão das alterações e das permanências de suas formas nas duas últimas décadas do século XX, assim como a identificação do elemento que protagonizou o processo de transformação de sua paisagem no referido período, respondendo por conseguinte ao questionamento que motivou a realização da pesquisa em tela, apresentado desde a

introdução: Como se deu tal alteração na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa no período compreendido entre os anos de 1980 e 2001?

Entende-se, a partir de Carlos (2001), que as mudanças morfológicas ocorridas em um lugar derivam da necessidade de reprodução do espaço urbano gerada pela reprodução ampliada do capital e caracterizam-se de acordo com as funções, os modos de apropriação, as estratégias dos agentes produtores e as dimensões sociais (CARLOS, 2001).

Desta forma, para compreender as alterações da paisagem da mencionada via, deve-se levar em consideração não apenas as transformações que se sucederam em seus elementos morfológicos, mas também, os aspectos cotidianos que condicionaram e foram condicionados por tais processos. Para tanto, a análise da paisagem foi dividida em duas partes: as características morfológicas e os registros da vida urbana.

4.2 As características morfológicas da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa

Muito embora tenham sido encontrados poucos registros fotográficos da Avenida Epitácio Pessoa, foi possível analisar a transformação no uso e na ocupação do solo – nos lotes - em cada trecho da via, detectar e simular os volumes nela construídos e, também, identificar as alterações no seu mobiliário urbano e na sua vegetação utilizando os dados obtidos na pesquisa documental.

A transformação da paisagem da referida via - conforme foi constatado no estudo morfológico realizado - não ocorreu de forma homogênea ao longo de todo o seu percurso, apresentando trechos com características específicas relacionadas ora aos usos e ocupação do solo, ora aos espaços edificados.

Como foi visto no segundo capítulo, pouco foi alterado no traçado e no parcelamento do solo da Avenida Epitácio Pessoa. Neste momento, foram pontuais as modificações nas dimensões dos seus lotes se comparadas às mudanças que ocorreram nos demais elementos morfológicos.

Contudo, é visível o protagonismo que a alteração do uso do solo apresentou ao longo do referido processo de transformação da paisagem. Este apontamento justifica-se, principalmente, pela capacidade de tal elemento de influenciar e estimular a modificação das demais unidades morfológicas presentes na avenida. Tal fato foi também observado por Coutinho (2004) quando, ao analisar a

qualidade de vida na mencionada via, observa que “a Avenida Epitácio Pessoa vem perdendo sistematicamente suas características originais devido ao intenso processo de alteração no uso do solo” (p. 195).

O uso do solo foi um elemento que, tanto na análise quantitativa dos dados obtidos nos Livros de Registro de Alvará e Habite-se da PMJP, quanto na leitura das notícias de jornais, se destacou em relação aos demais. A nova função que a avenida passou a assumir no final do século XX no espaço intraurbano de João Pessoa - a de via principal - acarretou intensa alteração do uso do seu solo.

Lamas (2004) atribui às transformações da forma urbana à mudança de contexto, “à necessidade de resposta a situações diferentes” (p.48). A nova função e visibilidade adquiridos pela avenida com o passar do tempo, modificaram sua forma e, conseqüentemente, sua paisagem que, por sua vez, passou a reforçar sua centralidade por meio das novas edificações, tornando-a de fato um eixo central.

Vale ressaltar, que o interesse do setor terciário pelo uso dos lotes que margeiam a avenida resultou não apenas do processo mais amplo de expansão da cidade, do aumento demográfico e da sua localização privilegiada, mas também da mobilidade possibilitada por meios de transportes mais flexíveis, como o automóvel e o ônibus, e do interesse dos promotores imobiliários e proprietários fundiários em dominar tais áreas.

Tal fenômeno fez da avenida um subcentro da cidade, que segundo Villaça (1998), caracteriza-se pela aglomeração do uso terciário, diferindo do Centro Tradicional da cidade pelo fato de atrair apenas uma parcela da população⁴⁹. O subcentro da Epitácio Pessoa, principalmente a partir da década de 1980, passou a receber o comércio mais refinado que se deslocou do Centro Tradicional “buscando uma maior proximidade com os consumidores de alto poder aquisitivo” (SOUZA, 2005, p. 65).

A grande variedade dos tipos de comércio e serviços que se instalou nos lotes da mencionada via, fez da mesma um “subcentro diversificado” (VILLAÇA, 1998) que, pela diversidade e complementaridade das atividades por ele oferecidas, apresentou um alto poder polarizador.

⁴⁹ De acordo com o mencionado autor, o Centro Tradicional tem a capacidade de atrair constantemente um número maior de consumidores.

Apesar da concentração de determinados tipos de estabelecimentos e da tendência de sua acentuação ao longo do tempo – como visto no capítulo anterior -, observou-se que entre 1980 e 2001, diferentes tipos de empresas ocuparam os lotes da avenida como os supermercados, as clínicas médicas, os centros comerciais, as agências bancárias, os postos de gasolina, as farmácias, as escolas, as instituições do governo federal, estadual e municipal, os órgãos representativos de classes, as lojas de autopeças, as boutiques, as concessionárias de veículos, os hotéis, entre outros. Tal fato conferiu à Epitácio Pessoa uma grande relevância na dinâmica urbana da cidade e uma forte capacidade de atração do mercado consumidor, indo de encontro à formação de um “subcentro especializado”.

Como foi visto no segundo capítulo, a transformação no uso do solo da avenida não ocorreu de forma homogênea, havendo áreas onde tais alterações não foram tão significantes, como nos trechos 6 e 7. Apesar disso, a intensa instalação das atividades de comércio e serviços nos demais trechos da mesma foi um fator que influenciou direta e/ou indiretamente o aumento da ocupação do solo e a verticalização ocorrida nos referidos trechos, pois de certa forma provocou a valorização do solo e atraiu a população para tais áreas.

A modelagem tridimensional da Avenida Epitácio Pessoa e do seu entorno possibilitou visualizar a relação existente entre as áreas construídas⁵⁰ em seus lotes entre os anos de 1980 e 2001 e os seus respectivos usos (residencial ou terciário)⁵¹, assim como suas relações com a ocupação já existente em 1978. Para a diferenciação entre eles foram atribuídas cores para cada um: às áreas construídas entre 1980 e 2001 vinculadas ao uso terciário foi atribuída a cor laranja, àquelas construídas entre 1980 e 2001 vinculadas ao uso residencial foi atribuída a cor roxa e às edificações existentes em 1978 - estimadas a partir da observação das Ortofotocartas produzidas no mesmo ano - foi determinada a cor cinza escuro (Fig. 110).

⁵⁰ Como mencionado no capítulo anterior, as áreas construídas referem-se às novas edificações e/ou aos acréscimos de áreas (por meio de ampliações) feitos nos lotes/imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa que foram identificados nos processos de Alvará e Habite-se solicitados à PMJP, entre 1980 e 2001.

⁵¹ Como foi dito no segundo capítulo, os processos de Alvará e Habite-se identificavam o uso (residencial ou comercial – terciário) aos quais os mesmos eram destinados/vinculados.

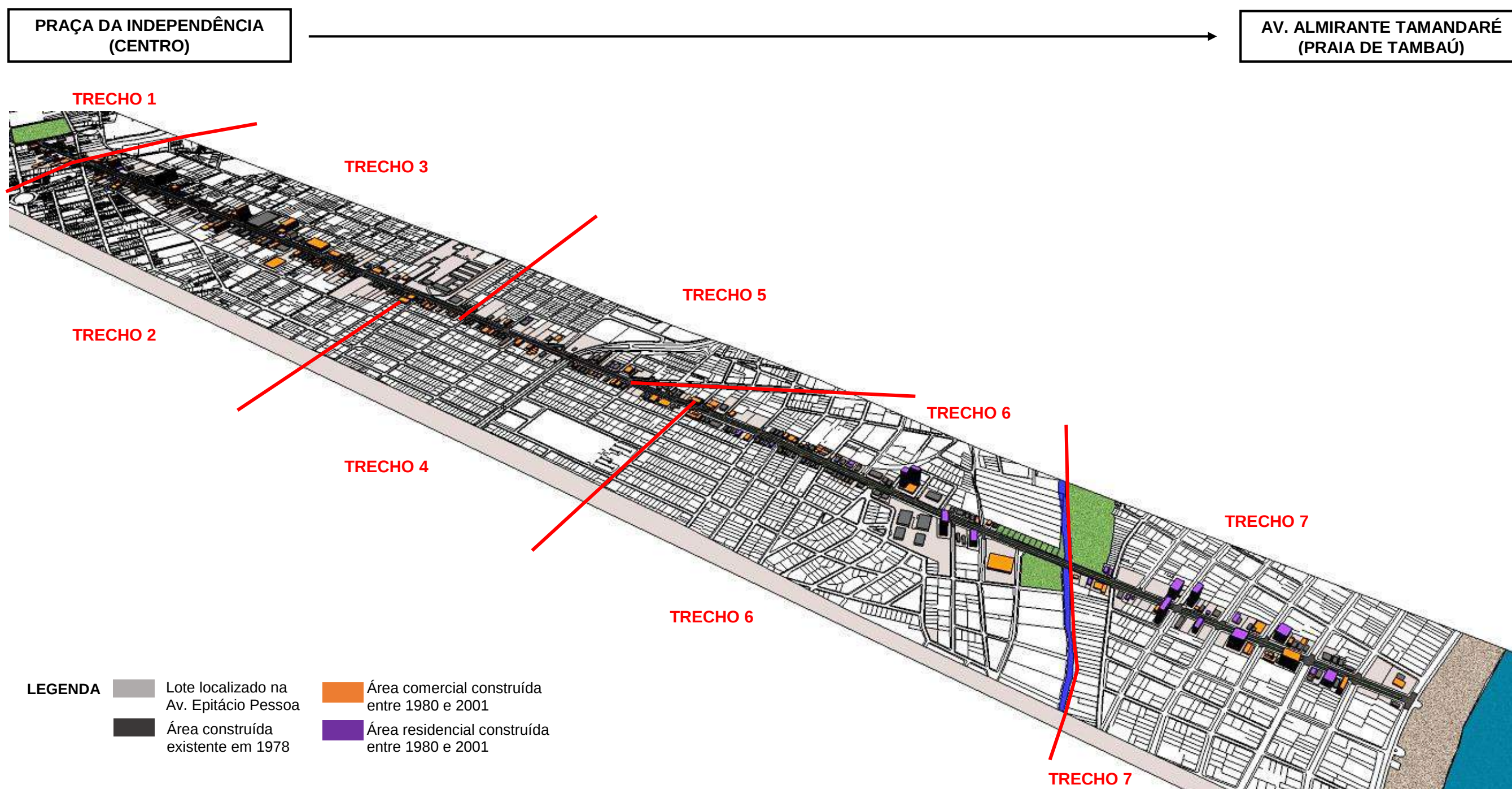


Figura 110: Modelagem tridimensional da Avenida Epitácio Pessoa e os dos lotes que a margeiam com a demarcação dos trechos definidos para análise. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição nossa (2014).

No período que antecede o recorte temporal da pesquisa, a ocupação dos lotes, em geral, era mais rarefeita: as edificações térreas ou com dois pavimentos apresentavam generosos recuos frontais e de fundos. Tal afirmação pode ser visualizada em vários trechos da avenida, como por exemplo no Trecho 2 (Fig. 111 e 112).

LEGENDA

	Lote localizado na Av. Epitácio Pessoa		Área comercial construída entre 1980 e 2001
	Área construída existente em 1978		Área residencial construída entre 1980 e 2001

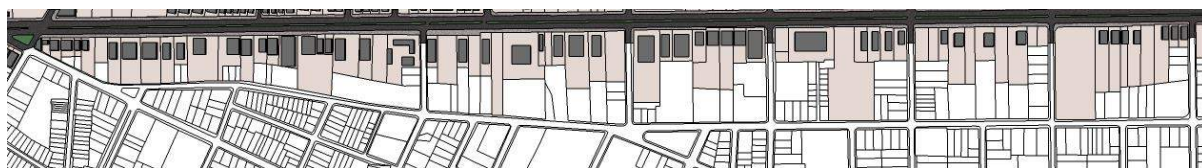


Figura 111: Imagem da ocupação do Trecho 2 da Avenida Epitácio Pessoa em 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

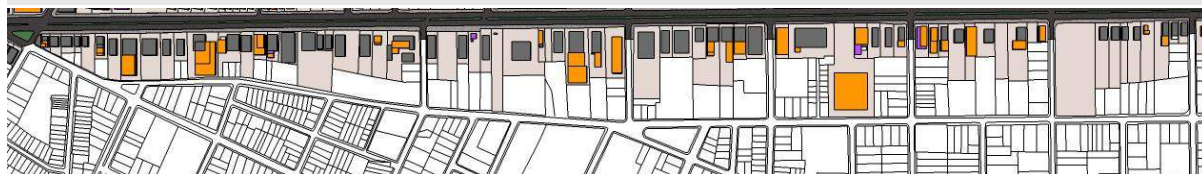


Figura 112: Imagem da ocupação do Trecho 2 da Avenida Epitácio Pessoa em 2001. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

Ainda no mencionado período é visível a inexistência da verticalização no entorno da avenida, havendo apenas um prédio residencial de dois andares construído: o Edifício Estrela Brilhante, localizado no Trecho 5 (Fig. 113).



Figura 113: Imagem do Edifício Estrela Brilhante. Fonte: Acervo da autora (2014).

No tocante às transformações ocorridas a partir da década de 1980, observando-se trecho por trecho, nota-se que aqueles mais próximos ao Centro Tradicional da cidade apresentaram muitas construções/ampliações vinculadas ao uso comercial (Fig. 114 e 115).



Figura 114: Modelagem – Alterações no Trecho 1 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

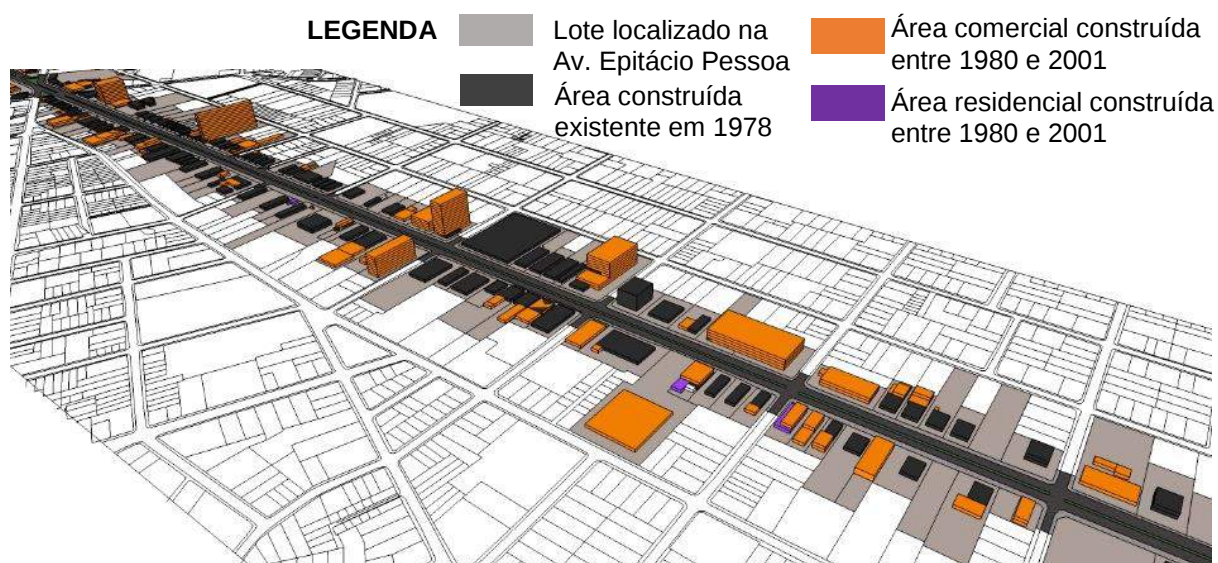


Figura 115: Modelagem – Alterações nos trechos 2 e 3 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

Nos trechos 1, 2 e 3 observou-se que as alterações consistiram tanto em ampliações de edificações existentes quanto na construção de novos edifícios. Por meio da análise da modelagem, constatou-se que a maioria desses novos volumes foram edificadas para comportar o uso terciário. Ao mesmo tempo, é visível a ausência de novas construções voltadas para o uso residencial, sendo identificadas apenas algumas ampliações nas casas existentes.

Os trechos 4 e 5 apresentam novas construções ou ampliações, mas não há alteração no gabarito das edificações, apenas a intensificação da ocupação do solo, principalmente para abrigar o uso comercial.

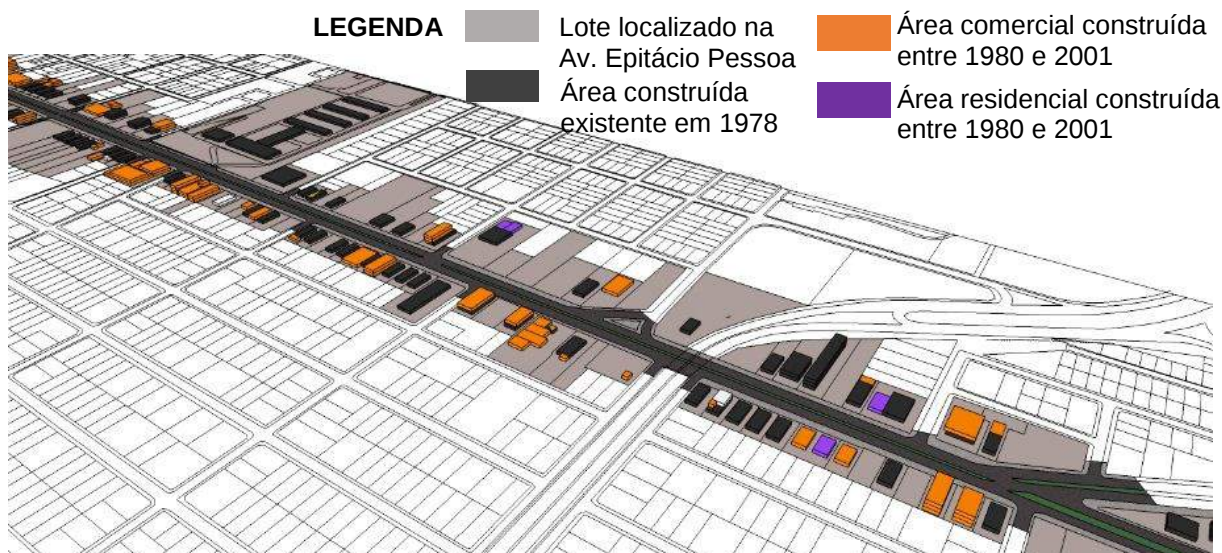


Figura 116: Modelagem – Alterações nos trechos 4 e 5 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

Contudo, nota-se que, à medida que os trechos distanciam-se do Centro Tradicional, as ampliações e as construções destinadas ao uso comercial e de serviços vão se tornando cada vez mais escassas (Fig. 116). Aproximando-se da faixa litorânea, nota-se que o Trecho 7 sofreu poucas alterações no espaço edificado vinculadas ao uso comercial, mas apresentou um intenso processo de verticalização voltado para o uso residencial multifamiliar (Fig. 117).

Conforme visto no terceiro capítulo, o Trecho 6 sofreu alterações no espaço edificado, mas ao mesmo tempo verifica-se a permanência de algumas residências remanescentes da sua ocupação inicial. Além disso, nele foram construídos três edifícios altos em uma área de platô com vista privilegiada para a orla (Fig. 118). A permanência e a continuidade que o uso residencial teve neste trecho podem estar vinculados à proximidade com a faixa litorânea, área caracterizada pela intensa ocupação destinada ao uso residencial.

O Trecho 7 foi aquele que revelou uma transformação mais diferente em relação aos demais. Nesta área não houve a predominância do uso terciário, sendo a mesma marcada pela construção dos primeiros edifícios altos voltados para o uso residencial multifamiliar do percurso da avenida. Além das referidas edificações, foram construídos neste trecho mais dois prédios altos, que se distinguem dos demais: os

flats, para o uso misto, podendo ser ocupados tanto por moradores permanentes quanto por temporários, oferecendo serviços de hotel como refeitório e lavanderia.

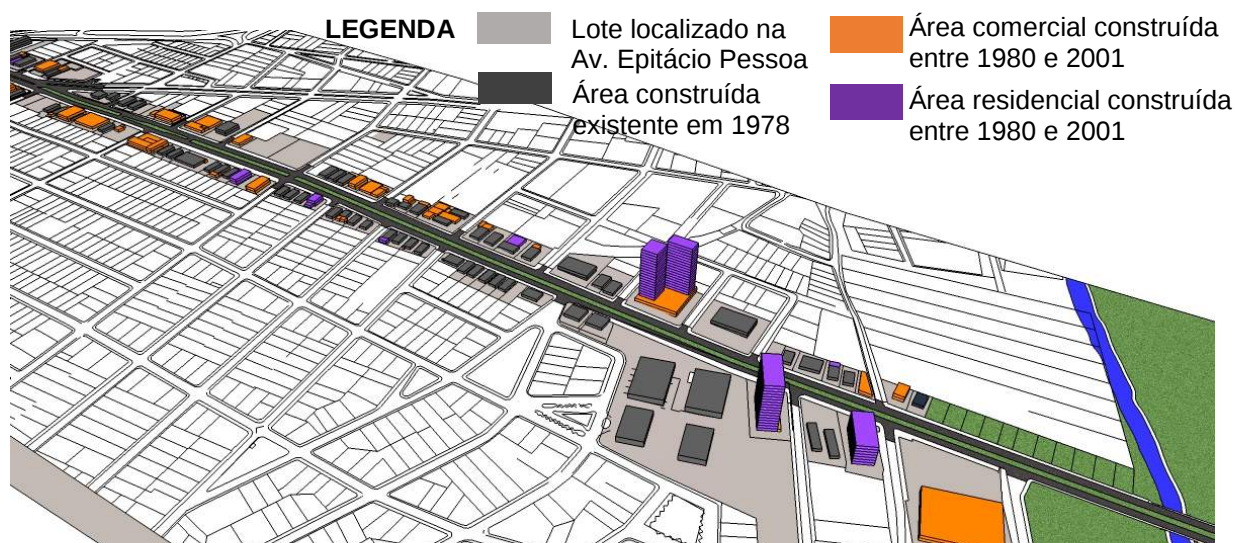


Figura 117: Modelagem – Alterações no Trecho 6 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

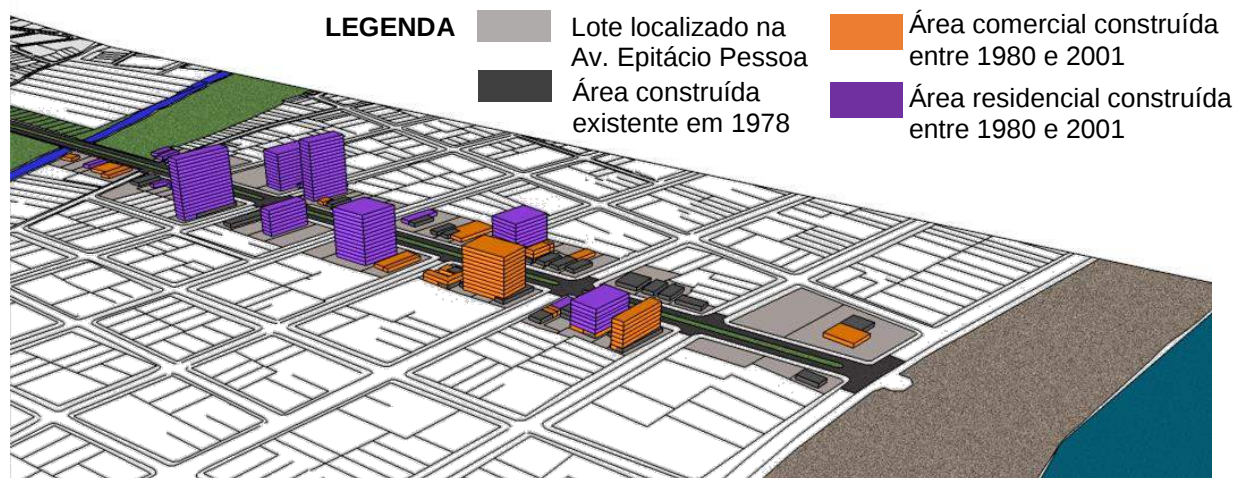


Figura 118: Modelagem – Alterações no Trecho 7 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição da autora (2014).

Segundo Kuchpil (2008), a verticalização é um processo que tem como fim multiplicar o solo disponível, elevando o potencial de seu aproveitamento a partir do aumento da quantidade dos usuários e/ou atividades realizadas em um determinado espaço. Na cidade moderna, o edifício alto torna-se um referencial urbano e consiste no “resultado formal da articulação de múltiplas formas do capital num objeto” (p. 48), ele associa interesses econômicos de construtores, de empreendedores imobiliários, de proprietários de terra urbana e do Estado.

Os trechos onde o mencionado processo se materializou formalmente foram os trechos 3, 6 e 7. Comparando o *skyline* da avenida em 1980 e 2001, é notável a concentração desse processo em pontos específicos do seu percurso (Fig. 119 e 120).

Várias são as possibilidades de impactos da verticalização na área onde são construídos os edifícios, os quais podem estar relacionados à infraestrutura (adensamento populacional, aumento do fluxo de tráfego e sobrecarga nas redes de abastecimento), à economia (aumento do preço dos imóveis e do solo urbano), à alteração do microclima com elevação da temperatura e maior sombreamento, ao uso do espaço urbano e à paisagem urbana (GREGOLETTO e REIS, 2012).

De acordo com pesquisa realizada por Gregoletto e Reis (2012), os impactos da construção de edifícios altos na paisagem urbana podem ser positivos ou negativos. Estes se dividem em dois tipos: os ambientais e os estéticos. Os primeiros consistem em alterações na luminosidade, no sombreamento e na ventilação do ambiente. Já os segundos correspondem à formação de barreiras visuais “que afetam a permeabilidade visual e encobrem as paisagens naturais das cidades” (p.19-20). Já os impactos positivos elencados pelos autores estão relacionados à capacidade de tais construções se tornarem símbolos e marcos referenciais de uma cidade e, também, de remeterem à ideia de progresso e modernidade.

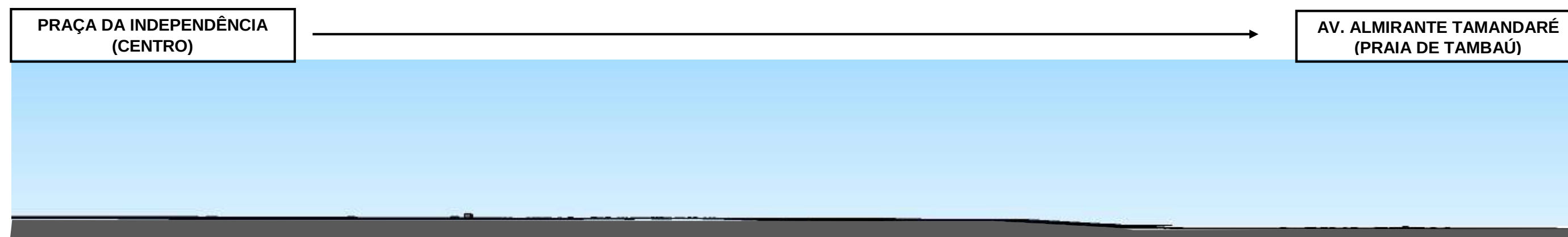
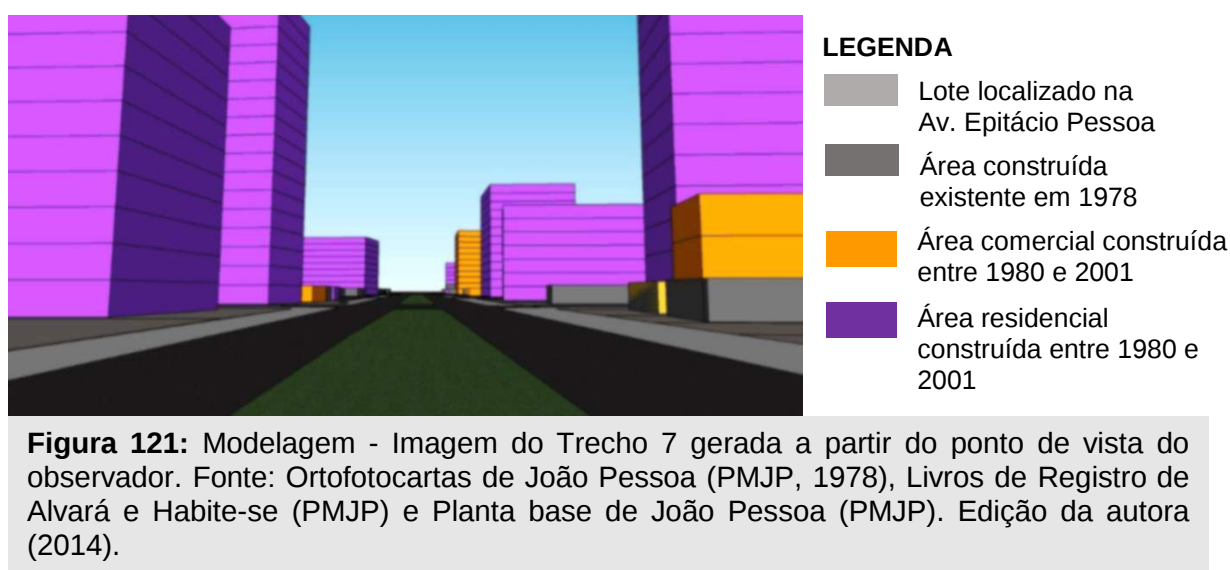


Figura 119: Modelagem - *Skyline* da Avenida Epitácio Pessoa em 1978. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição nossa (2014).



Figura 120: Modelagem - *Skyline* da Avenida Epitácio Pessoa em 2001. Fonte: Ortofotocartas de João Pessoa (PMJP, 1978), Livros de Registro de Alvará e Habite-se (PMJP) e Planta base de João Pessoa (PMJP). Edição nossa (2014).

No caso da Avenida Epitácio Pessoa, acredita-se que a verticalização, apesar de ser um símbolo de progresso, não foi um processo que gerou desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida para o local. De acordo com Coutinho (2004), a construção de edifícios altos provocou a diminuição da vegetação existente e da área permeável do solo, afetou sua ventilação e tornou-se uma barreira visual para a faixa litorânea (Fig.121). Deste modo, percebe-se que a verticalização consistiu em uma estratégia imobiliária que buscou a melhor forma de aproveitar as potencialidades dos lotes, causando impactos positivos, do ponto de vista financeiro, apenas para os seus investidores.



Além de ter possibilitado a consolidação da ocupação da faixa litorânea, a transformação da Avenida Epitácio Pessoa de uma via eminentemente residencial para comercial, provocou o aumento do fluxo de tráfego diário à medida que foram instaladas novas lojas, escritórios e agências bancárias e, foram construídos edifícios empresariais e residenciais multifamiliares. O trânsito intenso trouxe consigo uma série de modificações na avenida como a diminuição dos seus canteiros, a instalação de elementos publicitários, a diminuição das áreas verdes, entre outras consequências.

Registros fotográficos encontrados no Jornal A União nos anos de 1981, 1996 e 1997 (Fig. 122, 123 e 124), expõem claramente a mudança que ocorreu no fluxo de automóveis, ônibus e motocicletas. Colocadas lado a lado, as imagens, que correspondem à área ocupada pelo Trecho 1, retratam também outras mudanças decorrentes da transformação da avenida, como a alteração no desenho do seu

canteiro central e do seu jardim, a instalação de anúncios publicitários e a diminuição da quantidade de árvores existentes nas calçadas e logradouros.



Figuras 122, 123 e 124: Imagens do Trecho 1 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (22 mar. 1981), A União (17 nov. 1996) e A União (03 ago. 1997).

Outros aspectos do processo de transformação podem ser visualizados por meio de imagens encontradas no Jornal A União nos anos de 1996 e 2001 tomadas a partir do Trecho 3 (Fig. 125 e 126). Por serem fotografias panorâmicas, as imagens registram a paisagem não apenas da avenida, mas do seu entorno, desde o Bairro dos Estados até a orla: visualiza-se a intensificação do processo de verticalização com a presença de edifícios altos construídos nos bairros litorâneos Tambaú e Cabo Branco e no interior dos bairros que perpassam a avenida, denotando a intensificação da ocupação não apenas nas suas margens, mas em toda área próxima a elas.



Figura 125 e 126: Imagens dos trechos 2 e 3 da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (17 nov. 1996) e A União (05 ago. 2001) – da direita para esquerda.

Por meio da observação e análise das referidas imagens, reafirma-se a intrínseca relação existente entre o espaço construído e a vida urbana da avenida, a qual faz com que seja necessário o entendimento dessas duas dimensões para uma completa leitura da paisagem.

4.3 Os registros da vida urbana na Avenida Epitácio Pessoa

Como bem escreve Carlos (2001), as alterações na paisagem urbana consistem na materialização do processo de produção do espaço, sendo assim expressão das relações sociais. A forma possui uma ligação direta com o conteúdo da vida cotidiana, relacionando-se com os usos e apropriações dos lugares e com as práticas sociais. Silveira (2004), já apontou essa relação ao estudar a Avenida Epitácio Pessoa:

Representando uma forma específica dos processos de produção, reprodução e apropriação do espaço intra-urbano, do centro para a orla marítima, no que se referiu aos determinantes físico-territoriais, sócio-econômicos, políticos e culturais, o percurso mostrou que a dinâmica da cidade é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, apresentando-se mesmo como um modo de vida. (p. 274).

O levantamento dos registros da vida urbana na Avenida Epitácio Pessoa foi desenvolvido a partir da pesquisa documental – mencionada no segundo capítulo - que consultou os jornais A União veiculados aos domingos e nos dias 5 de agosto entre os anos de 1980 e 2001.

As ruas, assim como as praças e os mercados, são espaços marcados pela prática social. A partir do processo de reprodução do espaço urbano, elas passam por uma grande transformação em seus usos e no papel que desempenham na cidade, tornando-se um local de circulação de mercadorias, muitas vezes, carente de pontos de encontro, de referências, de memória social e esteticamente descaracterizados.

Apesar disso, de acordo com Certeau (2009), ao se inverter a perspectiva da observação do cotidiano de uma rua, isto é, utilizando-se como foco o consumidor ou o usuário do lugar, é possível encontrar formas individualizadas de utilização de um produto ou de um espaço. Nesta perspectiva, o consumo deixa de ser observado como uma atividade passiva e passa a ser visto como uma prática que tem origem e se desenvolve a partir de dois tipos de comportamento - a estratégia e a tática -, os

quais se realizam em todos os aspectos do cotidiano, sendo a sua concretização no ambiente urbano apenas um deles.

Segundo Certeau (2009), a estratégia é a ordem legitimada, dominante, do poder, do capital. Pode ser uma instituição, um estabelecimento comercial ou uma figura de poder, a qual investe tanto no espaço quanto no tempo, construindo edificações ou dominando territórios e impregnando-se na cultura e história da sociedade, respectivamente. A estratégia busca o desenvolvimento e a (re)produção do que produz e, portanto, visa à homogeneização do seu público alvo. Já a tática é a atitude do usuário, do consumidor. Baseando-se no improviso, ela tem como objetivo suprir uma necessidade individual ou de um grupo. Mais difícil de ser visualizada por não possuir local definido e dominado, ela compreende movimentos, modos de fazer, não podendo expandir suas propriedades ou benefícios.

Os problemas de mobilidade do tráfego viário na avenida foram encontrados em diversas matérias dos jornais pesquisados. Geralmente, tratavam-se de notícias que destacavam a avenida em relação às demais da cidade, dada à alta frequência de engarrafamentos e acidentes de trânsito que nela aconteciam. Diante dessa realidade, algumas estratégias - realizadas pelo Estado e pela classe dominante - e táticas – efetuadas pelos usuários da Avenida Epitácio Pessoa – foram identificadas.

A falta de locais para estacionar era uma constante reclamação na Avenida Epitácio Pessoa, pois – de acordo com as matérias jornalísticas - ela não foi projetada para ser via comercial, isto é, não possuía estrutura e dimensões físicas adequadas para a instalação de vagas de estacionamento que suprissem as demandas geradas pelos estabelecimentos nela situados.

O aumento do fluxo de automóveis ao longo da mencionada via, como abordado anteriormente, causou uma série de transtornos para os motoristas e pedestres. Como estratégia diante da dificuldade em encontrar vagas de estacionamento, alguns estabelecimentos - representantes do capital - invadiram as calçadas ao instalar vagas para automóveis, ocupando assim o espaço destinado à circulação dos pedestres (Fig. 127).



Figura 127: Imagem da diminuição da largura da calçada da avenida para instalação de vagas de estacionamento. Fonte: A União (21 abr. 1996).

Em 1996, o Jornal A União publicou outra matéria reclamando da transformação das áreas públicas da capital em estacionamentos privados, obrigando os pedestres a andar com os automóveis parados nas calçadas (Fig. 128):

Em cada trecho da avenida pode-se observar calçadas completamente tomadas por automóveis e com áreas demarcadas com tintas amarelas e uma placa informando que o local se transformou em estacionamento privado. [...] O prédio do Ministério da Fazenda foi ainda mais além. Não só pintou como também quebrou a calçada. (A UNIÃO, 21 abr. 1996, p. 7).



Figura 128: Imagem da invasão da calçada da Avenida por automóveis. Fonte: A União (21 abr. 1996).

Em nota publicada no dia 03 de março de 1996, a colunista social Hélia Botelho reclama do trânsito da cidade e, principalmente, da Avenida Epitácio Pessoa⁵²:

Circular, pela Epitácio Pessoa tem sido um transtorno. A bonita avenida, outrora residência da elite paraibana, está se transformando num grande Shopping Center, [...]. É preciso que os responsáveis pelo planejamento e circulação de carros ponha a casa em ordem. Planejando, traçando novas alternativas, abrindo novos caminhos. João Pessoa precisa ser melhor vista. (p.4).

⁵² A via com maior índice de acidentes de João Pessoa em 1998, de acordo com STTrans. (A UNIÃO, 08 ago. 99).

Com a publicação do novo Código de Trânsito Brasileiro em 1998, a estratégia encontrada para a redução do número de acidentes foi a realização de *blitzes* nas principais ruas da cidade a fim de fiscalizar o comportamento dos motoristas de acordo com a nova legislação.

Contudo, as *blitzes* nem sempre tinham como fim reduzir o número de acidentes. Consistindo em estratégias de controle e de ordem por meio da intervenção do Estado, elas tornaram-se cada vez mais frequentes e foram registradas recorrentemente nos jornais locais. Entre suas finalidades destacavam-se também o controle da segurança, da velocidade, do uso do espaço da rua, do pagamento de impostos que concediam o direito de circular na cidade e divulgação de campanhas de educação no trânsito (Fig. 129, 130 e 131).

Vale ressaltar ainda que, no mesmo ano da publicação do mencionado código, o referido jornal divulgou uma matéria que denota uma mudança de postura em relação à popularização do uso do automóvel até então incentivada: ela aponta, como solução para os problemas de tráfego enfrentados pela população, a melhoria do sistema de transporte público de modo a incentivar sua utilização e assim diminuir o fluxo de veículos particulares nas ruas.



Figuras 129, 130 e 131: Imagens de *blitzes* acontecendo na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (08 jun. 1997), A União (01 fev. 1998) e A União (19 nov. 2000).

Em 15 de julho de 2001, outro problema no trânsito da cidade foi retratado em matéria do jornal A União: a falta de ciclovias. O aumento do uso da bicicleta como meio de transporte e a falta de um espaço adequado para a circulação dos ciclistas aumentou a frequência de acidentes envolvendo os mesmos, pois a tática encontrada por eles para circular foi utilizar as faixas de rolamento de veículos. Esta situação era recorrente tanto nas rodovias quanto nas avenidas principais da cidade, como na Avenida Epitácio Pessoa (Fig. 132).



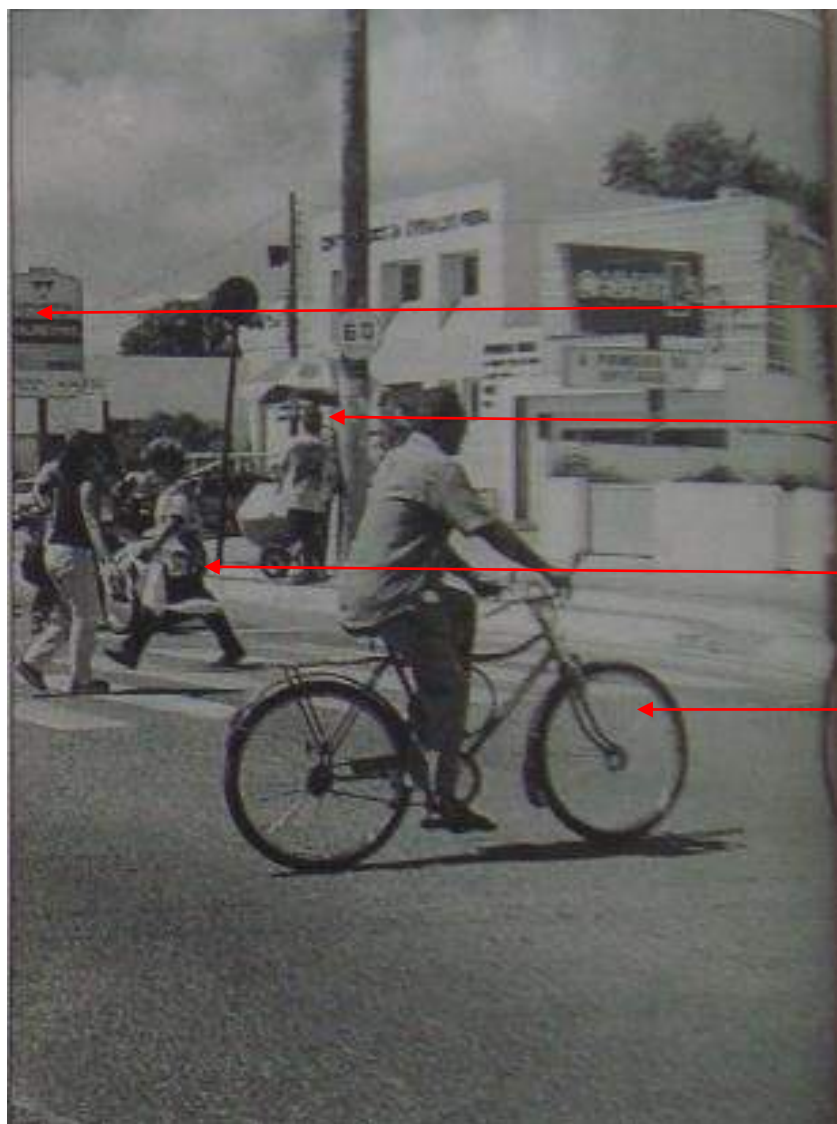
Figura 132: Imagem de ciclistas utilizando a faixa de rolamento da avenida para circular. Fonte: A União (15 jul. 2001).

Além da invasão das calçadas pelos automóveis, outra tática praticada em tais locais foi assunto de matéria do Jornal A União em 12 de agosto de 2001: a ocupação pelos vendedores ambulantes de vários produtos alimentícios, com “carrinhos de churrasco, bancas de frutas e bancas de milho verde” (p. 6). Este comércio informal localizava-se próximo às paradas de ônibus e, também, em locais que apresentavam alto fluxo de pedestres. De acordo com a publicação, as calçadas da mencionada via estavam entre os espaços mais disputados da cidade devido à grande quantidade de pessoas que por elas circulavam diariamente (Fig. 133 e 134).



Figura 133 e 134: Imagens de vendedores ambulantes ocupando as calçadas da Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (12 ago. 2001) e A União (08 ago. 1999).

Deste modo, entre os anos de 1980 e 2001, constatou-se que houve uma complexificação das relações, dos usos e das apropriações que aconteciam na Avenida Epitácio Pessoa. A mesma tornou-se, ao mesmo tempo, palco de conflitos e alvo de disputa em suas áreas livres e públicas (calçadas e faixas de rolamento): vendedores informais, ciclistas, pedestres, motoristas e mobiliário urbano passaram a concorrer a frações de tais espaços da referida via com a sua transformação em um eixo comercial e avenida principal (Fig. 135).



**Anúncios ocupando
espaços da calçada**

**Comércio informal na
calçada**

**Pedestres têm seus
espaços de circulação
cada vez mais reduzidos**

**Ciclistas disputam
espaço com os veículos**

Figura 135: Imagem de disputas por espaço nas áreas públicas da avenida. Fonte: A União (15 jul. 2001). Edição da autora (2014).

Além disso, outro aspecto que passou a ganhar destaque no cotidiano da avenida foi o sentimento de insegurança ao transitar no espaço público, o qual é atrelado muitas vezes ao aumento e popularização do uso do automóvel: as pessoas se isolam em seus veículos, estacionam sempre em locais próximos ao seu destino - servindo muitas vezes de barreira para a circulação de pedestres nos passeios -, evitando transitar pelas calçadas e observar os transeuntes.

Tais atitudes de isolamento, de acordo com Jacobs (2011), apenas tornam o ambiente mais propício à intensificação da insegurança e do medo, pois o que realmente é eficaz no combate aos mesmos é a ocupação das calçadas por pedestres durante todo o dia, é a diversificação dos seus usos – separando-se os espaços

públicos dos privados – e as edificações com aberturas para as calçadas, assegurando que as pessoas observem o que nelas acontece.

A concentração de lojas e consultórios na Avenida Epitácio Pessoa, fez com que o maior movimento de pessoas por ela ocorresse durante o período do dia, no horário comercial, tornando-a um espaço pouco frequentado no período da noite. Apesar disso, o contínuo fluxo de carros que passavam pela avenida à noite em direção aos bares e restaurantes da orla atraiu um novo tipo de atividade para a área: a prostituição.

Quando os estabelecimentos fecham suas portas, as prostitutas e travestis brigam pelos melhores locais de venda. Os pontos favoritos são aqueles onde há menor fluxo de pedestres, com facilidade para que os possíveis clientes possam reconhecer de longe. Tudo o que eles precisam é tomar cuidados com os policiais que ficam “de olho” na área para evitar e punir a prostituição. (A UNIÃO, 17 nov. 1996, p. 4).

Mattos e Ribeiro (1996) caracterizam a prostituição de rua como uma atividade que necessita de um ambiente para ser realizada, o qual se constitui um território – um local dominado por determinado grupo social – que existe apenas em um certo momento do dia. Tais territórios possuem fronteiras invisíveis que são delimitadas de maneira simbólica no espaço público em que as referidas atividades ocorrem. Para a maioria da população, os locais aonde são realizados esse tipo de atividade estão associados aos sentimentos de segregação, medo e hostilidade, devido à recorrência de conflitos gerados pela disputa de territórios entre os grupos de prostituição e pelos seus conflitos com a polícia.

Como foi retratado em notícia do Jornal A União, em 17 de novembro de 1996, coexistiam na Avenida Epitácio Pessoa dois territórios de prostituição de rua - o dos travestis e o das prostitutas -, durante o período da noite.

Além dos referidos aspectos da vida urbana acima tratados como os diferentes usos, apropriações e conflitos diários das áreas livres e públicas da mencionada via, outros importantes acontecimentos se passavam em tais áreas, apesar de ocorrerem em datas ou momentos específicos. Dada a sua importância e visibilidade no cenário urbano de João Pessoa, a Avenida Epitácio Pessoa passou a ser palco de importantes eventos da cidade como desfiles de bloco de carnaval, passeatas, protestos e campanhas.

Como já foi dito no segundo capítulo, desde meados da década de 1980, o carnaval passou aos poucos a ser comemorado na orla, perdendo força a tradicional festa no Centro e os bailes promovidos pelos clubes da cidade.

A Avenida Epitácio Pessoa foi também palco e personagem nesse processo, quando em 1986 foi criado o Bloco das Muriçocas do Miramar, que com o passar do tempo se tornou popular atraindo toda a população da cidade: “une todos os atores sociais numa mesma folia, independente de ideologias ou condições econômicas” (A UNIÃO, 13 fev. 94, p. 8). Seu trajeto começava em uma praça do Bairro Miramar, seguia pela Avenida Epitácio Pessoa e finalizava na orla de Tambaú (Fig. 136, 137 e 138).

[...] é impressionante como o Muriçocas vem conseguindo arrastar pessoas para o seu carnaval e se tornou ponto de encontro, na “quarta-feira de fogo”, de universitários, comerciários, professores, entre outros. [...] serão nove trios elétricos que farão a festa geral. A ideia dos organizadores é deixar a Epitácio Pessoa completamente livre de circulação de veículos. (A UNIÃO, 22 out. 92, p. 4).



Figuras 136, 137 e 138: Imagens dos desfiles do Bloco das Muriçocas pela Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (22 out. 1992), A União (23 jan. 1994) e A União (26 jan. 1997).

De acordo com Wellington Pereira (A UNIÃO, 13 fev. 94), o referido bloco redefiniu a cidade de João Pessoa e seu espaço urbano. Seu trajeto, atentou a

população para a importância da orla para a cidade e teve o poder de unir todos os bairros em direção à mesma⁵³.

Além das comemorações do carnaval, outras notícias trataram de divulgar ou registrar o acontecimento de passeatas realizadas por escolas da cidade em prol de campanhas beneficentes, *blitzes*, assim como protestos (Fig. 139, 140 e 141).



Figuras 139, 140 e 141: Imagens de eventos sociais, políticos e culturais na Avenida Epitácio Pessoa. Fonte: A União (08 jun. 1980), A União (13 set. 1992) e A União (30 mai. 93).

Foram encontradas algumas fotografias que registraram tais eventos. Nelas, é possível visualizar a forma como cada acontecimento se realizava no espaço. As formas de expressar seus objetivos ou suas causas podiam ser por meio de faixas e cartazes instalados em pontos específicos; através do contato direto com os usuários (pedestres e motoristas) que transitavam pela avenida nos seus principais cruzamentos; ou a partir da aglomeração de um grupo de pessoas a fim de chamar atenção da população para algum fato ou campanha.

Os referidos eventos denotam a importância adquirida pela Epitácio Pessoa em relação ao contexto social e urbano de João Pessoa por ter se tornado um espaço de convergência de fluxos, disputado, utilizado e apropriado por diversos grupos sociais, nas mais variadas formas.

⁵³ Vale ressaltar que o Bloco Muriçocas do Miramar faz parte do Projeto Folia de Rua, que possuía outros blocos carnavalescos de arrastão que passavam pelas ruas da cidade. A partir de 1994, o referido projeto que concretizou o carnaval em direção à orla, passou a resgatar as manifestações no centro da cidade, atraindo atividades culturais para tal área, como vinha ocorrendo em outras capitais do país (UNIÃO, 23 jan. 94).

A observação das imagens antigas, corrobora o fato de que à medida que o uso comercial passa a predominar ao longo do percurso da avenida, a sua paisagem, torna-se complexa tanto no que se refere à sua forma quanto às relações que nela se realizam, havendo mais disputas e conflitos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inquietação a respeito da produção do espaço urbano move uma série de pesquisas sobre as cidades em todo o mundo. Entender como um determinado espaço é construído, quais as causas e interesses para tanto, identificar seus agentes e suas repercussões nos aspectos da vida urbana dos seus usuários, são importantes maneiras de compor a história do espaço de forma ampla e complexa.

Diante das novas tecnologias da construção, das necessidades de reprodução do capital, da flexibilidade possibilitada pelos novos meios de transporte e de comunicação, a velocidade das alterações nos elementos morfológicos de um local aumenta, apagando muitos vestígios de um passado ainda próximo.

A análise do processo de alteração da Avenida Epitácio Pessoa no período de 1980 a 2001 permitiu a visualização da configuração da sua morfologia, constatando-se que relevantes mudanças aconteceram em um curto período, ao contrário de tantas outras transformações que ocorreram no espaço urbano de João Pessoa anteriores ao século XX que, mesmo provocando menores impactos no espaço e na vida urbana, levaram centenas de anos para serem efetuadas. O avanço técnico aliado aos ideais de progresso e de modernidade foram decisivos na alteração do processo de produção do espaço urbano ao longo do referido século.

Em menos de cem anos, a Epitácio Pessoa foi planejada, aberta, urbanizada – recebeu infraestrutura, teve suas margens loteadas e comercializadas -, foi ocupada por residências, transformada em uma via principal que ligava o Centro Tradicional da cidade à orla – então ocupada pela população de renda mais elevada – e caracterizada como um “subcentro diversificado”, devido à instalação de atividades terciárias em novas edificações e, principalmente, nas antigas residências.

Tal fato aponta a necessidade e a urgência do estudo e do acompanhamento do que aconteceu e do que vem ocorrendo na cidade e na avenida nos últimos anos, dada a sua acelerada transformação.

A dificuldade de encontrar dados e informações em referências bibliográficas – como em livros ou trabalhos acadêmicos sobre a história de João Pessoa - que embasassem a pesquisa fez necessária a realização da pesquisa documental com afincos a fim de compreender a produção da paisagem da avenida sobre um ponto de vista morfológico, mas também procurando registros sobre a vida urbana que ali se desenvolvia.

Quando devidamente organizado, o material coletado foi utilizado como base de dados e, com o auxílio de ferramentas computacionais, as informações foram sistematizadas - por meio de mapas, gráficos e modelagens tridimensionais – tornando possível a realização da análise do processo de transformação do uso e ocupação dos lotes da Avenida Epitácio Pessoa, assim como dos seus espaços edificados.

Deste modo, os resultados obtidos na análise das alterações das características morfológicas e dos registros da vida urbana da avenida, atendeu aos objetivos propostos, corroborando a hipótese sobre a qual a pesquisa ora apresentada foi desenvolvida.

Os procedimentos metodológicos utilizados demonstraram de forma clara a potencialidade da utilização das tecnologias digitais no estudo da História Urbana, em que a documentação pode consistir não apenas em um fim da pesquisa, mas em um meio de vivenciar, retratar e/ou simular realidades urbanas do passado.

Ademais, vale ressaltar que a documentação digital consiste em um importante meio de preservação da identidade cultural e da memória, visto que a salvaguarda dos documentos físicos não se mostra tão segura devido à suscetibilidade dos mesmos a diversos fatores, como intempéries, armazenamento e manutenção inadequados, a atos que destroem, rasuram ou danificam e, ainda, à negligência dos responsáveis.

As tecnologias digitais, além de possibilitarem a digitalização dos mais variados documentos – sejam eles textos, imagens ou sons -, oferecem ao pesquisador diversas ferramentas para a organização, sistematização e análise dessas fontes. Muitos desses instrumentos, além de registrar importantes dados, são capazes de auxiliar e enriquecer a análise do fenômeno urbano.

A identificação e estudo das alterações no uso e ocupação do lotes e imóveis localizados na Avenida Epitácio Pessoa, utilizando-se dos dados contidos nos processos de Alvará e Habite-se e nas Ortofotocartas da PMJP e da pesquisa em jornais veiculados na época, desvendaram uma série de particularidades no processo de transformação da mencionada via.

Constatou-se uma intensa mudança do uso residencial para o comercial em todos os trechos da avenida - principalmente naqueles mais próximos ao Centro Tradicional de João Pessoa -, com exceção daquele localizado na faixa litorânea que apresentou a permanência do uso residencial.

O processo de ocupação do solo, apesar de ter ocorrido ao longo de todo o recorte temporal da pesquisa, intensificou-se a partir da década de 1990, período em que foi constatado o aumento da participação de empresas como requerentes nos processos de Alvará e Habite-se encontrados e, também, foram construídos edifícios altos, multiplicando a quantidade de salas comerciais e unidades habitacionais disponíveis ao longo da avenida.

A verticalização na Epitácio Pessoa não ocorreu ao longo de todo o seu percurso, concentrando-se em um trecho próximo ao Centro – nele, foram construídos edifícios empresariais - e em outro próximo à praia – onde foram construídos, majoritariamente, prédios residenciais multifamiliares. Nos demais trechos, onde o processo de verticalização pouco ocorreu, outros tipos de mudanças foram realizados como ampliações, reformas e construções de edificações com um ou dois pavimentos, em sua maioria para abrigar o uso terciário.

Tais modificações bruscas no uso e ocupação do solo da mencionada via, causaram a diminuição das áreas verdes existentes em suas calçadas – para a implantação de vagas de estacionamentos, entre outros fins – e nos logradouros – por meio das ampliações e construções de novas edificações e destruição dos antigos quintais e jardins privados até então existentes. Além disso, vale ressaltar também a instalação de mobiliário e equipamentos nas calçadas da avenida - como anúncios publicitários, paradas de ônibus, sinalização de trânsito, entre outros - a fim de orientar os motoristas e pedestres.

À medida que a avenida passou a assumir uma nova função no contexto urbano de João Pessoa, pelo fato de ter se tornado um eixo de ligação entre o Centro e a orla – que, a partir da década de 1980, consolidou-se como uma área residencial de alta renda - e apresentado uma grande variedade de comércio e serviços, ela sofreu alterações também em seus aspectos cotidianos, os quais foram registrados em notícias e matérias de jornais da época.

Acidentes de trânsito; conflitos entre pedestres, ciclistas e motoristas; falta de estacionamentos; apropriações da calçada para comércio informal; formação de territórios de prostituição; poluição visual com anúncios publicitários, entre outros aspectos, alteraram a dinâmica e a paisagem da rua.

Além disso, ao levar em consideração o contexto urbano em que a Avenida Epitácio Pessoa estava inserida, o estudo do seu processo de transformação detectou que sua importância no espaço urbano foi além do fato da mesma consistir em um

subcentro/eixo comercial, ela se tornou um local público marcado pela grande visibilidade e exposição, sendo palco de manifestações culturais, civis e políticas.

Desta forma, a análise da paisagem foi capaz de identificar não apenas alterações na forma da avenida e dos seus espaços construídos, mas uma série de modificações nos aspectos da vida urbana, no uso da rua e de suas calçadas, as quais contribuíram para a sua transformação em um “*shopping center*” a céu aberto.

A partir da sua transformação em um eixo comercial, em um subcentro, a Avenida Epitácio Pessoa adquiriu não apenas uma nova imagem diante do cenário urbano de João Pessoa, mas uma nova paisagem que se tornou vitrine da modernização e do progresso da cidade, dos anseios da sua população e um reflexo nítido dos interesses dos agentes produtores do espaço urbano.

Acredita-se que a pesquisa ora apresentada contribui para a ampliação do conhecimento à medida que desenvolveu uma metodologia de análise da paisagem - a partir dos conceitos e elementos da Morfologia Urbana e dos aspectos da vida urbana que se desenvolvem no espaço – e a aplicou a um determinado objeto de estudo – a Avenida Epitácio Pessoa – em um recorte temporal previamente definido.

Ao mesmo tempo, a mesma não encerra a discussão sobre a mencionada via e sobre outras possibilidades de análise. Como foi dito anteriormente, a paisagem possui diversos conceitos e abordagens pertencentes a diferentes áreas do conhecimento e, desta maneira, existem distintas formas de estudá-la.

A partir dos dados levantados e das constatações feitas, alguns questionamentos podem ser levantados e podem servir para o desenvolvimento de futuras pesquisas sobre a cidade de João Pessoa e a Avenida Epitácio Pessoa, como, por exemplo:

- Visto que boa parte dos lotes situados na avenida, ao longo do recorte temporal da pesquisa, passaram por alterações no tocante ao uso do solo e/ou aos espaços edificados, como se caracterizou a ocupação no interior dos bairros onde os mesmos estão localizados?;
- Quais as modificações que ocorreram na Epitácio Pessoa ao longo da primeira década do século XXI? Elas seguiram as mesmas tendências de ocupação apresentadas no final do século XX?
- Quais as diferenças e semelhanças entre a paisagem da Avenida Epitácio Pessoa e aquelas referentes às demais avenidas principais da cidade no final do século XX?

Além disso, os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa ora apresentada podem também ser empregados no desenvolvimento de futuros estudos, independente dos mesmos terem como objeto de estudo uma rua. É possível aplicá-los na análise de outros espaços da cidade como bairros ou praças, utilizando-se das mais diversas fontes documentais, como fotografias, mapas, periódicos, documentos oficiais, cartões postais, entre outros.

Marcado pela diversidade de conceitos e metodologias, o estudo da paisagem nunca se esgota, seja pela sua complexidade, pela infinidade de aspectos e características a serem analisados separadamente ou conjuntamente, ou seja pela sua principal característica: estar em constante transformação.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, A. H. F. de; GARCIA, P. M. G. **A evolução urbana de João Pessoa em função do sistema de transporte urbano: o Bonde**. 1987. Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.
- ANDRADE, P. A. F. de. **Metamorfose dos Centros Urbanos: Uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970 – 2006**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2007.
- BARBOSA, A. G. Turismo e Produção do Espaço Litorâneo: modernização e contradições socioespaciais em João Pessoa – Pb. **Cadernos do Logepa**, João Pessoa, v. 6, n. 1, p.58-75, 2011. Disponível em: <www.geociencias.ufpb.br/cadernosdologepa>. Acesso em: 10 jun. 2014.
- BATTY, M. Urban Modeling. **International Encyclopedia of Human Geography**, Oxford, Elsevier, p.51-58, 2009. Disponível em: <<http://www.casa.ucl.ac.uk/rits/BATTY-Urban-Modelling-2009.pdf>>. Acesso em: 01 mai. 2014.
- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BERQUE, A. Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHAL, Z. (Org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 84-91.
- CAPEL, H. **La morfologia de las ciudades**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.
- CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.
- _____. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994.
- _____. **Espaço e Tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.
- _____. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CERTEAU, M. de. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petropolis: Ed. Vozes, 2009.
- CLAVAL, P. A Paisagem dos geógrafos. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHAL, Z.(Org.). **Paisagens, Textos e Identidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004. p. 13-74.

CORRÊA, R. L.; ROSENDAHAL, Z. Paisagens, Textos e Identidade: uma apresentação. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHAL, Z. (Org.). **Paisagens, Textos e Identidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004. p. 7-12.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 4. Ed. São Paulo: Ática, 2005.

COSGROVE, D. A Geografia está em toda parte: Cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHAL, Z. (Org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 92-123.

COUTINHO, M. A. F. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa**. 2004. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983

DAMIANI, A. L. **Espaço e Geografia: Observações de método – Elementos da Obra de Henri Lefebvre e a Geografia**. Tese (Livre-docência) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

FERRARA, L. D. **Design em espaços**. São Paulo: Edições Rosari, 2002.

GREGOLETTO, D.; REIS, T. da L. Os edifícios altos na percepção dos usuários do espaço urbano. **Cadernos do PROARQ Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n. 19, p. 90-110, 2012. Disponível em: <www.proarq.fau.ufrj.br/revista/public/docs/Proarq19_OsEdificiosAltos_GregolettoReis.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2014.

GUEDES, K. A. **O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da cidade da Parahyba (1850-1924)**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

JACOBS, J. **Morte e vida de Grandes Cidades**. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KUCHPIL, E. **O edifício vertical e a cidade** [imagens da modernidade sob o olhar do espaço público]. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, Junta Nacional de Investigação Científica E Tecnológica, 2004.

LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. Evolução urbana de João Pessoa – pós 60. In: GONÇALVES, R. C.; LAVIERI, M. B. F.; LAVIERI, J. R.; RABAY, G. (Org.) **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1999. p. 39-66.

LEFEBVRE, H. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LEITÃO, D. **As ruas de Tambaú**. João Pessoa, 1998.

LEMOS, C. A. C. **História da Casa Brasileira**. São Paulo: Contexto, 1989.

LUCA, T. R. de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: Pinsky, C. B. (Org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 111-154.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MAIA, D. S. **O Campo na Cidade**: Necessidade e Desejo. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

_____. **Tempos lentos na cidade**: Permanências e Transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

MARTINS, A. L. Fontes para o patrimônio cultural: Uma construção permanente. In: Luca, Tania R. de; Pinsky, C. B. (Org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. p. 281-308.

MARX, M. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Edições Melhoramento, 1980.

MATTOS, R. B. de; RIBEIRO, M. A. C. Territórios da prostituição nos espaços públicos da área central do Rio de Janeiro. **Território**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 59-76, 1996. Disponível em: <www.revistaterritorio.com.br/pdf/01_6_ribeiro_%20mattos.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2014.

MEDEIROS, C. **O Tambaú da minha infância**. João Pessoa: A União Editora, 1994.

MENDES, C. F. **Paisagem Urbana**: Uma mídia redescoberta. São Paulo: Senac São Paulo, 2006.

MOREIRA, R. C. C. **A questão do gabarito na orla marítima de João Pessoa** (bairros de Manaíra, Tambaú e do Cabo Branco). Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

MOTTA, F. **Roberto Burle Marx e a nova visão da paisagem**. São Paulo: Nobel, 1983.

OLIVEIRA, J. B. de. **O bairro de Jaguaribe na memória dos seus moradores idosos**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

OLIVEIRA, L. A. de O. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação de transportes e crescimento urbano**: O caso de João Pessoa – PB. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

PEREIRA, F. T. de B. **Difusão da Arquitetura Moderna na Cidade de João Pessoa (1956-1974)**. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

RIBEIRO, E. L.; SILVEIRA, J. A. R. Uma Abordagem Conceitual sobre a Acessibilidade Urbana. **Conceitos**, João Pessoa, v. 6, p. 171-176, 2006.

RODRIGUES, G. **Filipéia e outras saudades**. João Pessoa: A União Editora, ano desconhecido.

RODRIGUEZ, W. **Roteiro sentimental de uma cidade**. João Pessoa: A União, 1994.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SÁ, N. L. **A cidade da Parahyba e o Movimento Higienista**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

SÁ CARNEIRO, A. R. **Parque e Paisagem: um olhar sobre o Recife**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

SILVA, M. G. A praia e o imaginário social: discurso médico e mudança de significados na cidade. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001. p. 183-206.

SILVEIRA, J. A. R. da. **Percursos e Processo de Evolução Urbana: O Caso da Avenida Epitácio Pessoa, na Cidade de João Pessoa-PB**. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

SOJA, E. W. **Geografia Pós-Moderna: A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

SORBAZO, O. A. M. **Os Espaços da sociabilidade segmentada: a produção do espaço público em Presidente Prudente**. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SOUZA, M. L. de S. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TRAJANO FILHO, F. S. Do rio ao mar. Uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. **Arquitexto**, 2006. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298>. Acesso em: 05 mai. 2013.

VARGAS; H. C.; MENDES, C. F. Poluição visual e paisagem urbana: quem lucra com o caos? **Arquitexto**, 2002. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.020/816>. Acesso em: 10 jun. 2014.

VENTURI, R. **Complexidade e Contradição em Arquitetura**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fonte, 2004.

VIDAL, W. C. L. **Transformações Urbanas**: a Modernização da Capital Paraibana e o Desenho da Cidade, 1910 – 1940. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

Fontes Documentais

Jornais

A cautela e o medo da multa. **A União**, João Pessoa, p. 28, 8 ago. 1999.

A cidade cresceu. **A União**, João Pessoa, p. 4, 3 mar. 1996.

A Estrada de Tambaú. **A União**, João Pessoa, p. 5, 15 out. 1952.

A geopolítica do carnaval do Rio Sanhauá. **A União**, João Pessoa, p. 8, 13 fev. 1994.

A loja elegante de João Pessoa. **A União**, João Pessoa, p. 7, 06 abr. 1980.

A privatização das áreas públicas na capital. **A União**, João Pessoa, p. 7, 21 abr. 1996.

Abram alas para o Folia de Rua. **A União**, João Pessoa, p. 13, 23 jan. 1994.

Agência da Caixa. **A União**, João Pessoa, p. 3, 30 nov. 1980.

Ampliação da rede de abastecimento de água. **A União**, João Pessoa, p. 3, 12 jan. 1955.

Anarquistas vão as ruas. **A União**, João Pessoa, p. 4, 13 set. 1992.

Apan denuncia envenenamento das árvores. **A União**, João Pessoa, p. 8, 05 out. 1986.

Apartamentos. **A União**, João Pessoa, p. 19, 05 ago. 1984.

Avenida Pedro II: mais segurança com o Aglurb. **A União**, João Pessoa, p. 20, 16 set. 1984.

Beira-Rio: a corrida por um ponto comercial. **A União**, João Pessoa, p. 1, 22 mai. 1988.

Bloco Muriçocas de Miramar já se preparam para o carnaval. **A União**, João Pessoa, p. 4, 22 out. 1992.

Bombons e Ice Land Cream. **A União**, João Pessoa, p. 6, 09 jul. 1995.

Capital se prepara para cair no ritmo e no passo. **A União**, p. 7, João Pessoa, 26 jan. 1997.

Classificados. **O Norte**, João Pessoa, p.3, 05 mai. 1985.

Classiun. **A União**, João Pessoa, p. 10, 04 set. 1983.

Código de Trânsito dá freio na violência. **A União**, João Pessoa, p. 2, 1 fev. 1998.

Como nos grandes centros... . **A União**, João Pessoa, p. 7, 04 out. 1987.

Construções verticais em alta. **A União**, João Pessoa, p. 7, 05 ago. 2000.

Contraste. **A União**, João Pessoa, p. 2, 20 abr. 1980.

Cresce o número de estabelecimentos comerciais. **A União**, João Pessoa, p. 3, 30 abr. 1989.

Da tapioca ao churrasco. **A União**, João Pessoa, p. 6, 12 ago. 2001.

Diálogo com a cidade verde. **A União**, João Pessoa, 05 ago. 1981, segundo caderno, p. 1.

E a pavimentação continua. **A União**, João Pessoa, p. 3, 8 nov. 1952.

E a pavimentação continua. **A União**, João Pessoa, p. 3, 22 out. 1952.

Edifícios mudam os costumes da “orla marítima”. **A União**, João Pessoa, p. 1, 03 set. 1988.

Epitácio vira ponto central para investidor. **A União**, João Pessoa, p. 4, 17 nov. 1996.

Espaço Cultural: Um grande palanque de negócios para a Paraíba. **A União**, João Pessoa, p. 2, 14 jan. 1996.

Folião troca os clubes pelo carnaval na praia. **A União**, João Pessoa, p. 8, 01 mar. 1992.

Gastronomia. **A União**, João Pessoa, p. 3, 08 out. 1995.

Gincana 2001. **A União**, João Pessoa, p. 1, 30 mai. 1993.

Guerra no trânsito. **A União**, João Pessoa, p. 6, 15 jul. 2001.

Hoje, o quarto aniversário da atual administração. **A União**, João Pessoa, p. 1, 31 jan. 1955.

Homenagem ao artesão. **A União**, João Pessoa, p. 3, 27 jan. 1991.

Hotel Tambaú completa 25 anos. **A União**, João Pessoa, p. 1, 08 set. 1996.

Inauguração. **A União**, João Pessoa, p. 3, 02 jul. 1995.

Investimento. **A União**, João Pessoa, p. 10, 07 ago. 1994.

João Pessoa. **A União**, João Pessoa, p. 1, 05 ago. 1980.

João Pessoa privilégios e democratização numa cidade. **A União**, João Pessoa, p. 5, 05 ago. 1982.

João Pessoa uma visão urbanística do século XX. **A União**, João Pessoa, p. 8, 05 ago. 1995.

Lusardo. Ilustração. **A União**, João Pessoa, 13 jan. 1977.

Lusardo. Ilustração. **A União**, João Pessoa, 16 jan. 1977.

Matex Decorações. **A União**, João Pessoa, p. 3, 12 jan. 1977.

Mistura de idiomas na capital. **A União**, João Pessoa, p. 1, 04 mai. 1997.

Morosidade. **A União**, João Pessoa, p. 11, 01 jan. 1977.

No Governo Wilson Braga, a Paraíba tem novo Detran. **A União**, João Pessoa, p. 7, 25 mar. 1984.

Novidade é a Decore. **A União**, João Pessoa, p. 7, 18 jan. 1977.

Novo Hotel. **A União**, João Pessoa, p. 15, 01 mai. 1994.

Orla disciplinada. **A União**, João Pessoa, p.1, 26 jan. 1992.

O verde é vítima da ameaça colorida. **A União**, p. 25, João Pessoa, 06 fev. 2000.

Policiais continuam com blitzen. **A União**, João Pessoa, p. 11, 8 jun. 1997.

Polícia militar inicia trabalho de proteção ao turista na Paraíba. **A União**, João Pessoa, p. 9, 19 nov. 2000.

Pousadas. **A União**, João Pessoa, p. 28, 28 nov. 1993.

Presidente da Embratur afirma que Paraíba pode se tornar um modelo. **A União**, João Pessoa, p. 7, 05 ago. 1988.

Prosseguem as obras de calçamento do Jardim Miramar. **A União**, João Pessoa, p. 8, 14 mar. 1959.

Restaurantes chiques. **A União**, João Pessoa, p. 1, 08 mai. 1988.

Tambaú. **A União**, João Pessoa, p. 2, 21 set. 1997.

Uma clínica moderna. **A União**, João Pessoa, p. 3, 08 fev. 1981.

Uma trágica estatística. **A União**, João Pessoa, p. 1, 13 nov. 1983.

Um banho de asfalto. **A União**, João Pessoa, p. 11, 29 jan. 1995.

Um luxo! **A União**, João Pessoa, p. 3, 08 out. 1995.

Waldir Arcoverde verá programação... . **A União**, João Pessoa, p. 1, 8 jun. 1980.

Livros de registro de Alvará e Habite-se

Livro de Ementa n. 19 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 20 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 21 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 22 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 23 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 24 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 25 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 26 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 27 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Ementa n. 28 – Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 1 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 2 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 3 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 4 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 5 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 6 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 7 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 8 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 9 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 10 - Acervo DCU/PMJP

Livro de Registro de Habite-se n. 11 - Acervo DCU/PMJP

Plantas da cidade de João Pessoa

Planta da Cidade da Parahyba de 1855 - Acervo IHGP

Planta da Cidade da Parahyba de 1929 - Acervo IHGP

Planta do Município de João Pessoa de 1988 – Acervo Pessoal

Planta da Cidade de João Pessoa de 1944 - Acervo Biblioteca Nacional

Planta Base da Cidade de João Pessoa –Prefeitura Municipal de João Pessoa.
Disponível em: <geo.joaopessoa.pb.gov.br/digeoc/htmls/jampaemmapas> Acesso
em: 05 abr. 2014.

Legislação

JOAO PESSOA. Portaria Normativa C.E.R. nº 01/88. **Código de Urbanismo de João Pessoa**, PMJP, João Pessoa, 27 de jan. 1988, p. 198-199. Disponível em:
<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2012/03/codi_urba.pdf>. Acesso em: 20 maio 2013.

JOÃO PESSOA. Lei Complementar nº 3, de 30 de dezembro de 1992. **Plano Diretor da cidade de João Pessoa**, PMJP, João Pessoa, 1992, p. 12. Disponível em:
<<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/seplan/plano-diretor/>>. Acesso em: 20 maio 2013.

Ortofotocartas

Ortofotocartas de João Pessoa. João Pessoa: PMJP, 1978.

Ortofotocartas de João Pessoa. João Pessoa: PMJP, 1989.

Ortofotocartas de João Pessoa. João Pessoa: PMJP, 1998.

Outras publicações

Atlas Municipal de João Pessoa de 1985.

HOLLANDA, Camillo. Exposição do Governador apresentada à Assembleia Legislativa, 1920.

HOLLANDA, Camillo. Mensagem do Governador apresentada à Assembleia Legislativa, 1917.

Lista Telefônica – Guia Bayeux e João Pessoa, 2000.

REVISTA, Tambaú: uma revista do Nordeste. ano 1. João Pessoa, mai. 1966, p.24.

**ANEXO A – TRANSCRIÇÃO DO ART. 25, DA SEÇÃO II, DO CAPÍTULO II DA LEI
COMPLEMENTAR Nº 3, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1992**

Seção II - Da Orla Marítima

Art. 25. A restrição adicional da Orla Marítima visa a cumprir os Arts. 229 da Constituição Estadual e 175 da Lei Orgânica para o Município de João Pessoa, quanto a altura máxima das edificações situadas em uma faixa de 500 metros ao longo da orla e a partir da linha de testada da primeira quadra da orla em direção ao interior do continente, cujo cálculo será efetuado da seguinte forma:

I - toma-se a distância que vai do ponto media da testada principal do lote ou da gleba, ao ponto mais próximo da testada da primeira quadra contígua a orla marítima e mais próxima a ela;

II - a altura máxima da edificação, medida a partir da altura da linha do meio-fio da testada do imóvel até o ponto mais alto da cobertura, será igual 12,90 metros, mais a distância calculada no inciso anterior vezes 0,0442.

Parágrafo único - O Mapa 2, que e parte integrante desta lei, demarca a faixa de 500 (quinhentos) metros onde a altura máxima das edificações de todos os lotes ou glebas nela contidos devem ser calculados de acordo com o disposto neste artigo.