UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
Centro de Ciências Exatas e da Natureza -
Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento em Meio Ambiente – MESTRADO
Sub-Programa UFPB/UEPB

EVOLUÇÃO URBANA E QUALIDADE DE VIDA:
O Caso da Avenida Epitácio Pessoa

Marco Antônio Farias Coutinho

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento em Meio Ambiente pela Universidade Federal da Paraíba, sob a orientação do Prof. Dr Celso Rodrigues.

João Pessoa, Fevereiro de 2004

C 871 e

Coutinho, Marco Antônio Farias.

Evolução Urbana e Qualidade de Vida:
O caso da Avenida Epitácio Pessoa /
Marco Antônio Farias Coutinho. – João Pessoa, 2004.

220 p. : il.

Orientador: Celso Rodrigues.

Dissertação (mestrado) – UFPB /
PRODEMA

1. Urbanismo – Evolução Urbana 2. Meio Ambiente 3. Qualidade de Vida 4. Habitat Urbano.

UFPB / BC CDU: 911.375.5(0113)

EVOLUÇÃO URBANA E QUALIDADE DE VIDA: O CASO DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA

por

Marco Antônio Farias Coutinho

Dissertação aprovada em 27 de fevereiro de 2004

Prof. Dr. Nilton Pereira de Andrade
Examinador Externo – **UFPB / DTCC-CT**

Prof. Dr. Edson Leite Ribeiro
Examinador Interno – **UFPB / DAU-CT / PRODEMA**

Prof. Dr. Celso Luiz Pereira Rodrigues
Orientador – **UFPB / DEP-CT / PRODEMA**

João Pessoa – Paraíba – 2004

À cidade de João Pessoa, futura Cidade da Paraíba.

Que dias melhores venham.

Agradecimentos

Durante o período de gestação desse trabalho – 36 meses – muitas coisas aconteceram. Há quem diga que foi uma gestação longa, porém foi o tempo necessário para produzir algo, ao meu ver, com consistência.

No início conheci pessoas maravilhosas, algumas foram colegas de turma, outras meus professores, além dos três coordenadores com quem convivi e que bravamente lutam desde o início desse Programa de Pós-Graduação para melhorá-lo. Pessoal persistente, esse das Universidades pública. Professores como Edson Ribeiro e Nilton Andrade que entre diversas tarefas me ajudaram a dar os retoques finais nesse trabalho.

Contei também com a ajuda da amiga Rossana Honorato que leu, comentou e sugeriu melhorias. Amigos como George Dantas, Sales Trajano e Cláudio Nogueira que acompanharam o desenrolar do trabalho, conversando e dividindo as alegrias das descobertas de informaões e fotografias históricas. Alguns amigos como Hélio Costa Lima, Luciana Passos, Jean Fechine, Amélia Panet, Guilherme D'Ávila Lins, Sônia González, Rosângela Toscano, Álvares, Luciano Agra, Deoclécio Vieira, Eduardo Baron, Professor Abelci, André Feitosa e Cibelle Leitão me ajudaram quando dialogávamos, ou mesmo emprestando material, todos com grande curiosidade pelo que ia surgir.

Outros queridos amigos como Jorge Duré, Rosário Bezerril, Soraya Jordão, Paulo Adissi, Margareth Chillemi e Alessandra Chianca que me ouviram falar sobre a Avenida Epitácio Pessoa naquelas horas em que a gente não consegue conversar sobre outra coisa.

No meio do caminho encontrei-me com Mário di Lascio e sua prodigiosa memória urbana. Juntos desenhamos os cenários antigos da cidade de que tanto falo nesse trabalho. Com Antonio Augusto de Almeida, meu orientador de Trabalho Final de Graduação, mantive uma conversa deliciosa sobre o início da formulação da nossa legislação urbanística, coordenada por ele na década de 1970.

Gostaria de ter conhecido o médico e historiador Humberto Nóbrega para agradecer-lhe pessoalmente – e de quebra tocar uns dedinhos de prosa – pela sua dedicação em recolher milhares de fotografias, imagens, textos, enfim todo um

acervo sobre a nossa terra. O Dr. Humberto parece que anteviu o descaso das autoridades para com a memória da Paraíba e tratou de fazer a sua parte.

É bom poder privar da amizade de pessoas como Arturo Felinto, que nos úlltimos momentos traduziu a apresentação do trabalho, produzindo o abstract.

Nos últimos doze meses privei novamente da convivência diária dos meus eternos professores, Antonio Souto Coutinho e Lisete Farias Coutinho. Com eles tenho aprendido a valorizar os seres humanos independente da sua origem. Com eles tomei gosto pelos estudos dede pequeno, e com o tempo desenvolvi a curiosidade para descobrir coisas novas, o rigor para realizar até as mais simples coisas, além da paciência para aprimorar aquilo que produzimos com tanto trabalho.

Na reta final tudo fica complicado, o tempo se expira. A presença de determinadas pessoas a nos ajudar ganha uma relevância extra. Foi o que houve quando Marcelo Farias Coutinho aparceu para fazer a capa desse trabalho, como já havia feito as capas do meu trabalho de graduação. De quebra, durante esses últimos anos dividíamos discussões sobre os nossos trabalhos de pós-graduação, ele lá em Recife, eu por aqui na Cidade da Paraíba.

Celso Rodrigues parece que sempre esteve destinado para ser meu orientador de mestrado. Em 1991 iniciamos um trabalho após ingressar no mestrado em Engenharia de Produção. Quis o destino que somente dez anos mais tarde nos reencontrássemos, desta feita no PRODEMA. A sua tranquilidade e lucidez ao examinar e decidir pelos melhores caminhos é algo que revigora qualquer pessoa que prive da sua amizade. Muito educadamente tratou de apontar as minas espalhadas pelo caminho, me questionando, fazendo com que eu redimensionasse o meu “sonho de pesquisa”. Valeu Celsão!

A solidariedade é uma característica, infelizmente, muito difícil de se encontrar nas pessoas. Em Yara Rabay não! Sobra. Como o seu sorriso. Ela, com o seu Excel, me ajudou a sistematizar inúmeros dados, facilitando a visualização dos mesmos, sua especialidade. A vida tem apresentado vários desafios, Yara tem vencido todos eles e me ajudado a vencer os meus.

Nesses últimos doze meses tive que ficar distante de Luna e de Théo Rabay Coutinho. Reclamaram muito, pois as nossas brincadeiras e passeios tinham diminuído. É sempre muito ruim não poder jogar bola com o filho que temos, nem passear pela praia jogando conversa fora com a filha que não pára de crescer. Com

o tempo entenderam, mas ficaram ansiosamente esperando pelo ponto final. Que bom ! Chegou a hora filhos.

Lista de Figuras

Figura 01- Charge publicada na Revista Ilustrada: “D. Pedro dorme numa sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”. _____33

Figura 02- O Baile da Ilha Fiscal. _____35

Figura 03- Vista geral do Rio de Janeiro, 1890. Em primeiro plano o Morro do Cantagalo, ao fundo a cidade junto à Baía da Guanabara, com o Pão de Açúcar.__38

Figura 04- Plano inicial da Reforma Pereira Passos de 1902 a 1906. _____40

Figuras 05 e 06- Fotografias de 1904, do início das obras de abertura da Avenida Central e em 1910, após a sua inauguração. _____41

Figura 07- Desenho Parayba, Claes Vissher sobre a Invasão Holandesa em 1634._44

Figura 08- Cópia da Planta da Cidade da Parahyba feita em 1905 a partir do original de B. Rohan em 1855. _____46

Figura 09- Estrada do Tambiá em 1908. _____50

Figura 10- Estação da Cruz do Peixe, 1907._____51

Figura 11- Panorama da Cidade da Parahyba em 1902, em destaque o casario da Rua Direita. _____52

Figura 12- A Rua da Areia em 1909._____53

Figura 13- Usina de Tração Força e Luz da Cruz do Peixe, aproximadamente em 1912._____55

Figura 14- Praça Comendador Felizardo, ao fundo o prédio da Escola Normal construído na administração Camilo de Holanda em 1920._____60

Figura 15- A Balaustrada da Rua das Trincheiras protegia os pedestres do grande desnível do entorno._____61

Figura 16- Abertura da Avenida Epitácio Pessoa em 1918._____62

Figura 17- Obras de abertura e assentamento dos trilhos do bonde na Avenida Epitácio Pessoa._____63

Figura 18- Cópia de planta do projeto de esgotamento sanitário elaborado pelo Escritório Saturnino de Brito em 1922._____65

Figura 19- Vista aérea da Lagoa do Parque Solón de Lucena durante o governo de Guedes Pereira._____66

Figuras 20 e 21- Antigas Igrejas da Mercês e Mãe dos Homens no início da década de 1920._____67

Figura 22- Obras de construção da Praça Vidal de Negreiros em 1922._____68

Figura 23- O Ponto de Cem Réis em 1938. _____68

Figura 24- Foto aérea da Praça da Independência por volta de 1932._____69

Figura 25- A Cidade da Parahyba vista do Rio Sanhauá por volta da década de 1930._____72

Figuras 26 e 27- Antiga Ladeira Rosário – atual Avenida Guedes Pereira – em dois momentos, em 1917 à esquerda, e em 1929 à direita. _____73

Figuras 28 e 29- Antiga Igreja Nossa Senhora da Conceição antes e depois da demolição promovida por João Pessoa em 1929._____74

Figura 30- Fotografia aérea de 1933, com o seu traçado definitivo a avenida._____75

Figura 31- Estudo de Le Corbusier para o plano urbanístico do Rio de Janeiro, em 1929. _____78

Figura 32- O Centro Cívico imaginado por Nestor Figueiredo nas imediações da atual Avenida José Américo de Almeida._____79

Figura 33- Imagens da obra em 1933 mostrando o corte do platô litorâneo próximo ao vale do Rio Jaguaribe. _____80

Figura 34- Aterro das margens do Rio Jaguaribe durante as obras da Avenida Epitácio Pessoa em 1933._____81

Figura 35- Finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa durante o governo de Argemiro de Figueiredo._____82

Figura 36- Ilustração do conjunto educacional construído na Avenida Getúlio Vargas._____83

Figuras 37 e 38- Imagens do Parque Solón de Lucena após sua inauguração, no final do governo de Argemiro de Figueiredo em 1939. _____83

Figuras 39 e 40- Evolução de uma simples habitação no início da Avenida Epitácio Pessoa._____84

Figura 41- Vista aérea das imediações da avenida na década de 1950._____86

Figuras 42 e 43- Duas casas do início da construção de Miramar na década de 1950._____87

Figuras 44 e 45- Residência construída em 1959 por Acácio Gil Borsói para Cassiano Ribeiro Coutinho._____88

Figura 46- Entorno do Esporte Clube Cabo Branco em Miramar, 1968._____90

Figura 47- Vista aérea do final da Avenida Epitácio Pessoa, na chegada à Praia de Tambaú por volta de 1955. _____93

Figura 48- Vista aérea da região central da Avenida Epitácio Pessoa em 1968 tendo o Grupamento de Engenharia em destaque._____94

Figuras 49 e 50- Imagens da Praia de Tambaú antes e com o Hotel Tambaú construído, início da década de 1970._____95

Figuras 51 e 52- Imagens atuais do Rique Center e do Bompreço. _____95

Figuras 53 e 54- Imagens do atual Pão de Açúcar e do seu entorno em 1968.____96

Figuras 55 e 56- Ponto de Cem Réis e Viaduto Dorgival Terceiro Neto durante a década de 1970._____97

Figura 57- Vista aérea do espaço Cultural José Lins do Rêgo, por volta da década de 1980. _____100

Figura 58- Vista aérea do bairro São José e de Manaíra._____101

Figura 59- Detalhe do projeto viário da Avenida Epitácio Pessoa elaborado pelo PDTU em 1985._____103

Figura 60- Planta de João Pessoa – Zonas Especiais de Preservação, ZEPs e Zonas Especiais de Interesse Social, ZEIS._____105

Figuras 61 e 62- Exemplares invadindo o recuo frontal na avenida Epitácio Pessoa._____106

Figura 63- Vista do trecho litorâneo da avenida._____107

Figuras 64 e 65- Vista do trecho inicial – próximo à Praça da Independência – em contraposição à visão do trecho final vizinho ao Oceano Atlântico._____108

Figura 66- A Avenida Almirante Tamandaré em 1927._____109

Figura 67- Fase final das obras de retificação da avenida em 1936._____110

Figura 68- Vista aérea da área central, em primeiro plano a Praça da Independência._____111

Figura 69- Mapa da Torre e sua inserção no município de João Pessoa._____112

Figuras 70 e 71- Residência construída na década de 1940 e vista aérea do Grupamento de Engenharia de construções em 1968._____113

Figura 72- Vista aérea do bairro de Miramar por volta de 1955._____114

Figura 73– Primeira mansão da Avenida Epitácio Pessoa, atual Cultura Inglesa, fotografia de 2003._____115

Figura 74- Vista aérea do primeiro Estádio José Américo de Almeida durante 1968, atual Departamento Estadual de Desportos._____115

Figuras 75 e 76- Dois momentos distintos da atual Praça Apolônio de Miranda, no início da avenida, 1955 e 2003._____116

Figuras 77 e 78- Residência Cassiano Ribeiro Coutinho e Clínica Fiúza Chaves em fotografia de 2003._____117

Figuras 79 e 80- Residências que mantêm o mesmo uso desde a sua construção na década de 1940._____117

Figura 81- Edifício Estrela de Prata, imagem de 2003._____120

Figura 82- Edifício Camboriú, imagem de 2003._____120

Figura 83- Edifício Passárgada, imagem de 2003._____120

Figura 84- Residência unifamiliar projetada pelo arquiteto pernambucano José Amaral na década de 1980. _____120

Figuras 85 e 86- Exemplares reformados de forma superficial para abrigar novos usos._____121

Figuras 87 e 88- Reformas bem sucedidas em antigas residências da avenida.___121

Figura 89- Vista do bairro de Tambaú e parte do Cabo Branco em 1968._____123

Figura 90- Vista de Tambaú e Cabo Branco no entorno da Avenida Epitácio Pessoa em 2003._____123

Figura 91- O vale do Rio Jaguaribe na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa tendo ao fundo a verticalização dos edifícios residenciais._____125

Figuras 92 e 93- Residências construídas no decorrer das décadas de 1950 e 1960._____126

Figuras 94 e 95- Casas de Miramar reformadas para receber novo uso._____126

Figura 96- Antiga residência reformada para abrigar loja de móveis._____127

Figura 97- Exemplar de nova edificação com demolição total da antiga residência para abrigar loja de móveis._____127

Figura 98- Imagem atual do Banco Itaú._____127

Figura 99- Imagem atual do edifício da Receita Federal._____127

Figura 100- Vista da avenida a partir da Avenida Amazonas._____128

Figura 101- Vista do início avenida, imagem de 2003. _____132

Figura 102- Vista da copa das árvores do trecho inicial da avenida._____132

Figura 103- Imagem da demolição de lote contíguo ao supermercado Pão de Açúcar para ampliação do estacionamento._____133

Figura 104- Movimento noturno na calçada do Pão de Açúcar._____133

Figura 105- Residência planejada pelo arquiteto Acácio Gil Borsói durante a década de 1970, imagem de 2003._____134

Figura 106- Antiga residência projetada por José Amaral na década de 1970, imagem de 2003._____134

Figura 107- Imagem de residência da década de 1970 que ainda se mantém, imagem de 2003. _____136

Figura 108- Vista de edifício residencial de médio porte, imagem de 2003. _____136

Figuras 109 e 110- Dois momentos de uma residência projetada pelo arquiteto Carlos A. da Cunha._____136

Figura 111-Tambaú Flat, imagem de 2003._____137

Figura 112- Vila Dorita, último resquício da primeira ocupação de Tambaú, imagem de 2003._____137

Figura 113- Diagrama sobre Qualidade de Vida elaborado por Wilheim e Deák.__143

Figura 114- Mapa Acústico de Belo Horizonte._____148

Figura 115- Plano Voison de Le Corbusier, vista da perspectiva._____152

Figura 116- Vista do Edifício Caledônia no Parque Guinle, Rio de Janeiro, por Lucio Costa, imagem de 2002._____152

Figura 117- Vista da Avenida Epitácio Pessoa nas proximidades da Avenida Almirante Tamandaré, por volta de 1955._____163

Figura 118- Imagem atual das copas das árvores a fechar a iluminação pública da avenida._____163

Figura 119- Central Telefônica 03 da Telemar na Avenida Epitácio Pessoa._____164

Figura 120- Sede da Telemar na Avenida Epitácio Pessoa._____164

Figura 121- Planta do trecho inicial da avenida._____165

Figura 122- Imagem do trecho inicial em época de inverno, imagem de 2003.___166

Figura 123- Trecho inicial nas imediações do Colégio nossa Sra. de Lourdes em época de inverno, imagem de 2003._____166

Figura 124- Trecho inicial nas imediações do Colégio nossa Sra. de Lourdes em época de inverno, imagem de 2003._____166

Figura 125- Cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa e Bento da gama em época de inverno, imagem de 2003._____166

Figura 126- Tótem publicitário de posto de combustíveis executado sobre o passeio público, imagem de 2003._____167

Figura 127- Estacionamento do supermercado Bompreço ocupando o passeio público, imagem de 2003._____167

Figura 128- Imagem de uma calçada com inúmeros obstáculos construídos, fotografia de 2003._____168

Figura 129 – vista aérea do trecho inicial da Avenida Epitácio Pessoa, imagem de 2002._____170

Figuras 130 e 131- Imagens do trecho 01 por volta das 18:00 horas com intenso fluxo viário. _____171

Figura 132 – Vista aérea do cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa e Amazonas, foto de 2002._____174

Figuras 133 e 134- Imagens noturnas das calçadas do supermercado Pão de Açúcar._____175

Figura 135- Banco Itaú, situado na Avenida Epitácio Pessoa._____179

Figura 136- Loja da Oi Telecomunicações na Avenida Epitácio Pessoa._____179

Figura 137- Planta da avenida Epitácio Pessoa nas imediações com o cruzamento com a Avenida Rui Carneiro._____182

Figuras 138 e 139- Dois momentos do cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa e Rui Carneiro, 1955 e 2003._____183

Figuras 140 e 141- Edifícios residenciais convivendo com antigas residências.____187

Figura 142 – Imagem atual de cruzamento do trecho 04 em Miramar com farta arborização._____191

Figura 143- Vista aérea do trecho 01 com a maior cobertura vegetal da Avenida Epitácio Pessoa._____191

Figura 144- Vista do alto do Edifício Epitácio Pessoa mostrando a descontinuidade na vegetação de grande porte nos trechos 02 e 03._____193

Figuras 145 e 146- Descaso para com a cobertura vegetal no litoral da Avenida Epitácio Pessoa desde 1955 até 2003. _____194

Figuras 147 e 148- Conjuntos de jardineiras sem qualquer tipo de vegetação a dificultar o trânsito dos pedestres no canteiro central._____194

Figura 149 – Foto atual da Praça Apolônio de Miranda._____196

Figura 150- Imagem atualizada da Praça Oswaldo Trigueiro._____196

Figuras 151, 152 e 153- Placas publicitárias distribuídas no percurso da Avenida Epitácio Pessoa._____198

Figuras 154 e 155- Publicidade fechando as aberturas do edifício e criando barreira visual em lote._____199

Figuras 156 e 157- Excessos da publicidade na Avenida Epitácio Pessoa._____200

Figuras 158 e 159- Publicidade irregular na Avenida Epitácio Pessoa._____200

Figuras 160 e 161- Pintura excessiva agredindo projeto arquitetônico._____200

Figura 162- Detalhe de croqui com recomendações para propostas viárias._____207

Lista de Gráficos

Gráfico 01 – Distribuição da Poluição Sonora por faixa de ruído – Trecho 01_____172

Gráfico 02 – Distribuição da Poluição Sonora – Trecho 01_____173

Gráfico 03 – Distribuição da Poluição Sonora por faixa de ruído – Trecho 02_____176

Gráfico 04 – Distribuição da Poluição Sonora – Trecho 02_____177

Gráfico 05 – Distribuição da Poluição Sonora por faixa de ruído – Trecho 03_____180

Gráfico 06 – Distribuição da Poluição Sonora – Trecho 03_____181

Gráfico 07 – Distribuição da Poluição Sonora por faixa de ruído – Trecho 04_____184

Gráfico 08 – Distribuição da Poluição Sonora – Trecho 04_____185

Gráfico 09 – Distribuição da Poluição Sonora por faixa de ruído – Trecho 05_____188

Gráfico 10 – Distribuição da Poluição Sonora – Trecho 05_____189

Lista de Tabelas

Tabela 01 – Crescimento Demográfico do Brasil (1890 – 1940) 37

Tabela 02 – Crescimento Demográfico do Brasil (1950 – 2000) 91

Tabela 03 – Levantamento de Uso do Solo 131

Tabela 04 – Intervalos de conforto auditivo 147

Tabela 05 – Volume de tráfego UCP/dia. 149

Tabela 06 – Volume de tráfego UCP/h. 150

Tabela 07 – Tabela de distribuição dos telefones públicos 164

Tabela 08 - Tabela da distribuição da pavimentação nos passeios e na via 169

Tabela 09 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 01 171

Tabela 10 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 02 174

Tabela 11 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 03 178

Tabela 12 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 04 183

Tabela 13 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 05 186

Tabela 14 – Tabela das áreas públicas da Avenida Epitácio Pessoa 190

Tabela 15 – Tabela da cobertura vegetal arbustiva 192

Tabela 16 – Distribuição da publicidade 197

Apresentação

Esta pesquisa irá estudar a Avenida Epitácio Pessoa que serve de principal ligação entre o Centro e a Orla Marítima de João Pessoa. Este eixo viário nos revelará uma série de problemas que podem afetar a Qualidade de Vida daqueles que moram, trabalham e transitam diariamente pelo local. À luz do entendimento do processo histórico urbano de João Pessoa são investigadas as alterações sofridas pela paisagem da avenida ao longo de oito décadas. Revelar-se-ão as deficiências de um processo conduzido pela especulação imobiliária, descompromissado com a identidade do lugar e com a população a que se destina. A lentidão como se renova a legislação urbana da capital paraibana também é outro fator que em vez de direcionar o processo de crescimento, vem seguindo a reboque das resoluções clandestinas do nosso cotidiano.

Palavras – chave: Planejamento Urbano; Qualidade de Vida; Identidade da Paisagem.

Abstract

This research will be study the Epitácio Pessoa Avenue that serves as main connection between downtown and the beach region of João Pessoa City. This main avenue will reveal us a series of problems that can afect life quality of those who live, work, and transit by the avenue. Trying to understand the urban historical process of João Pessoa City some aspects as the alterations suffered by the landscape of the avenue during eight decades are investigated. The deficiences of a process driven by the real state speculation, without engagement with the identity of this city place and its population will be revealed. The slowness as the urban legislation of the capital occurs is also another factor that instead of adressing to a increasing process, it passes by the resolutins of our daily growth.

Key word : Urban Planing; Urban evolution; Life quality; Urban Habitat

Sumário

Lista de Figuras VI
Lista de Gráficos XVII
Lista de Tabelas XVIII
Introdução 21
Capítulo 1 – A evolução da cidade – do Centro até o litoral 33
1.0 – O panorama Brasileiro no final do século XIX 33
1.1- A Reforma de Pereira Passos 36
1.2 – As bases da fundação da Cidade de Nossa Senhora das Neves 43
1.3 – A República chega à Parahyba 47
1.4 – O início da Reforma Urbana 53
1.5 – As primeiras obras de vulto 57
1.6 – Guedes Pereira e a Segunda Reforma Urbana 65
1.7 – João Pessoa e a Revolução de 30 72
1.8 – O Estado Novo e as novas obras 78
1.9 – A Conquista definitiva do litoral 86
1.10 – Do Golpe Militar de 1964 à chegada do século XXI 91
Capítulo 2 – A leitura da paisagem 109
2.1 – A formação da paisagem 110
2.2 – Paisagem em transição 112
2.3 – A Mutação da paisagem 120
2.4 – Consolidação da paisagem 123
2.5 – A divisão da paisagem em trechos 130
2.5.1 – Levantamento de uso do solo 131
2.5.2 – Trecho 01: da Praça da Independência à Avenida Amazonas 132
2.5.3 –Trecho 02 – da Avenida Amazonas à Avenida Piauí 133
2.5.4 – Trecho 03 – da Avenida Piauí à Avenida Rui Carneiro 135
2.5.5 – Trecho 04 – da Avenida Rui Carneiro ao Rio Jaguaribe 136
2.5.6 – Trecho 05 – do Rio Jaguaribe ao Oceano Atlântico 138

Capítulo 3 - Cidadania e Qualidade de Vida 139
3.1 – Poluição Sonora 146
3.2 – Qualidade da Paisagem 152
3.2.1 – Recife 157
3.2.2 – Distrito Federal 158
3.2.3 – Curitiba 159
3.2.4 – Um breve comentário 161
Capítulo 4 – Apresentação dos dados 163
4.1 – A Infra-estrutura Urbana 163
4.1.1 – Abastecimento d'água, Esgotamento Sanitário, Energia Elétrica e Iluminação Pública 163
4.1.2 – Telefonia 164
4.1.3 – Drenagem de águas pluviais 165
4.1.4 – Pavimentação – Via e Calçadas 168
4.2 – Poluição Sonora 171
4.2.1 – Posto 01 – Colégio QI Sigma – n° 60 171
4.2.3 – Posto 02 – Supermercado Pão de Açúcar – n° 1277 173
4.2.3 – Posto 03 – Banco Itaú – n° 1739 174
4.2.4 – Posto 04 – Cruzamento da Avenida Rui Carneiro – n°3050 176
4.2.5 – Posto 05 – Cruzamento da Av. N. Sra. dos Navegantes – n° 5034 178
4.3 – A Qualidade da Paisagem na Avenida Epitácio Pessoa 180
4.3.1 – A cobertura vegetal 181
4.3.2 – A distribuição da publicidade 186
Capítulo 5 - Conclusões 192
5.1 – Recomendações para trabalhos futuros 195
6.0 – Anexos 198
7.0 – Referências Bibliográficas 200

Introdução

A capital da Paraíba, com mais de 415 anos, chega aos 600 mil habitantes polarizando cidades como Cabedelo, Bayeux, Santa Rita, Conde e Lucena, gerando um aglomerado urbano litorâneo de mais de 800 mil habitantes. A falta de uma reflexão contínua sobre as pressões geradas por essa estrutura urbana vem deixando a cidade órfã de um planejamento que possuiu em outras épocas, notadamente nos anos 20 e 30, e durante a década de 1970, quando surgiu toda a base da atual legislação urbanística[1].

No século XXI, a capital conta com a crescente desigualdade social, característica básica da sociedade brasileira e típica dos países subdesenvolvidos, colecionando vários problemas urbanos. Amparados por seus estratégicos e generosos índices de área verde por habitante, suas belas e tranquilas praias, as últimas gestões deixaram de investir em planejamento urbano. A postergação, sempre que possível, de ações urbanísticas que agregarão possibilidades reais de um desenvolvimento estruturado, baseado nas necessidades da população, é outra realidade. A rica paisagem natural, já bastante agredida pela colonização européia, se mantém distante da realidade deste planejamento efêmero, e vê-se cada vez mais os vales dos rios que cortam a cidade serem ocupados, seja por favelas, shopping centers ou postos de gasolina, numa clara demonstração de descaso com o Meio Ambiente Urbano.

Esse planejamento do imediato vem levando a municipalidade a atacar os principais problemas de forma desarticulada. Pode-se sentir isto claramente no Sistema Viário da cidade. Imaginado para fazer fluir um trânsito radial, do Centro Histórico para os bairros, o sistema mantém sete corredores por onde passam o transporte coletivo e particular, além dos veículos de carga e descarga. A falta de investimentos na abertura de novas rotas alternativas, na introdução de um transporte coletivo mais eficiente, além da própria manutenção das vias, faz com que

1- Durante a década de 1920 a capital paraibana contou com planejamentos urbanísticos para a área central elaborados pelo escritório Saturnino de Brito que implantou todo o sistema de esgotamento sanitário do Centro (TRIGUEIRO, 1978, p.65). Durante o Estado Novo, o interventor Gratuliano de Brito contratou os serviços do arquiteto-urbanista Nestor Figueiredo. O primeiro Plano Diretor para a cidade foi divulgado pela imprensa, mas não foi implementado (SALES TRAJANO, 1999, p.22). Somente em 1975 é que a municipalidade estudaria e implantaria um Plano Diretor que se tornou o marco da legislação urbanística da capital (FARIAS, 1997, p. 307).

a população usuária comece a sofrer problemas ao tentar circular pela cidade e cumprir seus compromissos de uma forma efetiva.

Esse estudo estará centrado em um desses corredores, notadamente aquele que abriu o caminho para o mar, a Avenida Presidente Epitácio Pessoa – comumente denominada por Avenida Epitácio Pessoa – que ao ser implantada promoveu o maior crescimento urbano que a cidade já conheceu. À sua margem situam-se bairros residenciais de padrão elevado, equipamentos como o Grupamento de Engenharia de Construções, o Espaço Cultural José Lins do Rêgo, setores comerciais e de serviços que firmaram a condição de capital litorânea na década de 1950, quando a população deu início à ocupação dos antigos balneários de Tambaú e Cabo Branco.

Justificativa

Por ser o elo inicial de ligação do centro constituído com a orla, a avenida abrigou inicialmente residências das famílias mais abastadas, dando continuidade ao tipo de ocupação que ocorria na antiga Avenida Tambiá, hoje Odón Bezerra/Monsenhor Walfredo Leal. Ali, sedes de pequenas chácaras acolhiam aqueles que procuravam se distanciar do burburinho da área central. Essa tendência de ocupação é típica do processo de urbanização, sempre amparada por um meio de transporte. Nesse caso, a abertura da avenida garantia espaço para os emergentes automóveis e, principalmente para o bonde que permitia o transporte da população tanto para Tambaú, como para as adjacências da própria Avenida Epitácio Pessoa.

Além do uso residencial, a área passou a abrigar um campo de pouso, no antigo Sítio da Imbiribeira, hoje o bairro de Tambauzinho. Alguns edifícios educacionais e posteriormente o Grupamento de Engenharia de Construções, também se instalaram na área. Somente com a pavimentação, na década de 1950, é que começa a se consolidar a ocupação das áreas adjacentes e, novos bairros residenciais vão se cristalizando. Na década de 1970, a avenida começa a receber equipamentos de comércio e de prestação de serviços, iniciando sua vocação de artéria empresarial.

Da década de 1980 para cá, assistiu-se ao fortalecimento dos setores comercial e de serviços, além da introdução de grandes edifícios residenciais na porção litorânea da avenida. Nos últimos anos as demolições de antigas edificações têm sido constantes, reforçando as modificações no uso do solo. Até mesmo as primeiras residências se revestem de novas cores, passando a abrigar clínicas médicas, cartórios, escolas de idiomas, escritórios empresariais etc.

A Avenida Epitácio Pessoa foi oficialmente aberta em 1920. Observa-se que antes de completar seu centenário já vive um crescente processo de reconstrução de sua paisagem. Estão demolidas partes significativas da memória urbana da capital. Às alterações de uso do solo manteve-se a mesma estrutura urbana. Com a crescente circulação de veículos públicos e privados, nenhuma obra viária de vulto foi feita para ampliar as alternativas de percurso em seu entorno imediato, permanecendo a avenida como o principal trajeto para a orla, gerando problemas de congestionamento em horários de pico. O problema viário hoje caracteriza-se como um dos principais. Além de reduzir a velocidade do fluxo, gera poluição sonora e atmosférica.

No universo do planejamento urbano local a principal lacuna é a falta de reflexão sobre a política urbana adotada para o município. A cidade conta com um Plano Diretor elaborado em 1995 que já deveria ter sido revisado na virada do milênio. Por sorte, a legislação já previa instrumentos bastante avançados de uma gestão participativa e flexível no tocante às operações urbanas e no manejo sustentável do meio urbano. Porém, a legislação decorrente e cotidiana, os Códigos de Obras e de Urbanismo remontam 1979, gerando uma distância cada vez maior entre o que prevê a lei e o que acontece no dia a dia.

Ao analisar-se o principal corredor viário da capital, certamente surgirão elementos que traduzam as deficiências da política urbana como um todo. Afinal, toda essa legislação é fruto de um grande esforço para pensar as cidades que remonta a Carta de Atenas, as idéias dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAM. O monitoramento da aplicação dessas políticas tem sido questionado já há um bom tempo. Novas correntes de pensamento sobre os problemas das cidades recebem hoje não somente as reflexões dos arquitetos e dos urbanistas, mas de profissionais de várias vertentes. Juntos, têm conduzido

discussões e implementado ações, encarando a cidade como um organismo vivo e dinâmico que exige legislações específicas, capazes de garantir a peculiaridade de cada lugar, indo de encontro à estandardização, tão nefasta à diversidade.

É neste sentido que pode-se contribuir para ampliar a reflexão desse que é um dos principais símbolos do processo de urbanização da capital da Paraíba. Todas as peculiaridades que revestem essa história merecem um tratamento diferenciado, capaz de garantir a preservação da memória e a consolidação da vocação empresarial que vem se cristalizando já há alguns anos.

Objetivo Geral

A partir da leitura detalhada da paisagem e do entendimento do processo histórico, estudar os reflexos, na Qualidade de Vida dos seus usuários, da principal artéria viária da capital paraibana, responsável pela consolidação do processo de crescimento em direção à orla marítima.

Objetivos Específicos

a) Estudar a evolução urbana da avenida Epitácio Pessoa;

b) Proceder a uma leitura da paisagem da avenida, registrando os principais sinais do processo histórico;

c) Estudar a legislação urbanística que condicionou a sua ocupação e uso do solo;

d) Analisar a influência das alterações com relação aos seguintes critérios de qualidade de vida: poluição sonora e visual e oferta de infraestrutura (água, esgotos, energia elétrica, iluminação pública, telefone, drenagem, limpeza urbana e pavimentação).

Revisão Bibliográfica

O panorama das principais cidades do mundo sofreu uma brutal transformação após a Revolução Industrial. O traçado intrincado das ruas marcava a

escala da cidade estruturada a partir da Idade Média. O desenvolvimento da indústria e o incremento do mercado internacional promoveram uma intensa mobilização dos camponeses que passaram a habitar as áreas centrais das cidades, desprovidas de qualquer infraestrutura. Os novos símbolos da cidade passaram a ser as chaminés, as ferrovias além dos bairros miseráveis.

Da superpopulação às epidemias, não se passou muito tempo. As agitações sociais insufladas pelo nascente socialismo são os ingredientes necessários aos principais governos para promoverem suas primeiras reformas urbanas. O século XIX é marcado por uma série de intervenções, primeiramente na Europa, e depois nas Américas. Pinheiro (2002) detalha uma série de intervenções postas em prática pelo prefeito de Paris, Georges-Eugène Haussmann, entre 1853 e 1870 rasgando quarteirões e gerando ruas mais largas e arborizadas, redesenhando quarteirões e fachadas inteiras, construindo praças, monumentos e destacando os já existentes. Os objetivos de conter movimentos como a Comuna de Paris (1848) produzem uma nova cidade, de caráter monumental e dotada de instalações sanitárias capazes de evitar as pestes e epidemias do século anterior (PINHEIRO, 2002, p. 56).

Outras cidades que sofriam com as chagas da industrialização entraram nesse processo de reestruturação, promovendo também as suas reformas urbanas. Em paralelo, uma série de estudiosos, cientistas e profissionais se dedicaram a pensar a cidade. Trata-se do nascedouro do pensamento urbanístico. Choay (1979) leva a discussão, separando didaticamente as duas principais correntes que se convencionou chamar de pré-urbanismo. O modelo progressista impregnado de um cientificismo que iguala lógica e estética, e o modelo culturalista, que a partir da crítica dos agrupamentos humanos propõe um retorno a um estágio anterior à industrialização.

Posterior a esta fase inicial de reflexões, estrutura-se uma nova versão do modelo progressista tendo no arquiteto franco-suíço Charles-Edouard Jeanneret, o Le Corbusier, seu principal e incansável ideólogo. Através dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, Le Corbusier (1971,1989) divulga suas lições, modelos de edificações e de projetos de cidades. Imprimindo todo o rigor de sua personalidade, o arquiteto buscava uma organização extrema da cidade e a vinculava à utilização de novos materiais capazes de dotar o espaço urbano de uma

escala monumental. O interesse maior era aproximar a rotina projetual dos arquitetos-urbanistas aos métodos de estandardização e de mecanização da indústria. Esse “espírito novo” preconizado pelo arquiteto estava intimamente ligado ao planejamento extremo da economia e, por conseguinte da vida.

É na Inglaterra, berço da industrialização, que o movimento culturalista ganha corpo através das obras de William Morris e John Ruskin (CHOAY, *op. cit.*). Sentindo de perto os efeitos da indústria, os ingleses propõem um modelo baseado na cultura, e não no “progresso”, uma “nova ordem urbanística” capaz de contemplar a sucessão histórica além das particularidades da paisagem de cada lugar. Apesar de se opor ponto a ponto ao modelo progressista, são os culturalistas quem primeiro põem em prática suas idéias através das *garden-cities* de Ebenezer Howard (CHOAY, *op. cit.*). No interior da Inglaterra cria-se Letchworth, embrião de um ordenamento pensado para agrupar 30mil habitantes, envolto por um cinturão verde onde outras “células” se agrupariam no mesmo esquema, tendo por capital uma cidade maior de 58 mil habitantes. Permeava o corpo teórico dos culturalistas uma evocação ao passado e um controle tão rígido da expansão urbana que tratou de divorciá-los das necessidades do desenvolvimento econômico.

A crítica aos progressistas se avoluma entre urbanistas norte-americanos que estruturam o seu discurso antiurbano através de Brodacre-City desenvolvida por Frank Lloyd Wright entre 1931 e 1935. Aqui também há uma busca da natureza como um dos componentes esquecidos na vida do homem. Wright propõe também um menor adensamento, não tão rígido quanto Howard e Unwin. Porém, o que se convencionou chamar de urbanismo naturalista nunca iria promover concretamente qualquer mudança em um universo voltado para a produção em massa (BENÉVOLO, 1983).

Longe do cotidiano dos urbanistas e construtores, avolumava-se uma crítica ao urbanismo progressista que Choay classifica de humanista. Trata-se do trabalho desenvolvido, entre outros, por um conjunto de sociólogos, historiadores, economistas, juristas, psicólogos pertencentes na maioria a países anglo-saxões. Parece interessante enfocar aqui os estudos desenvolvidos pelo biólogo escocês Patrick Geddes, pela jornalista e crítica de arquitetura norte-americana Jane Jacobs e pelo arquiteto norte-americano Kevin Lynch.

Geddes, antecedendo o discurso atual dos urbanistas, procura marcar seu pensamento pelo evolucionismo de Darwin e entende a cidade como um organismo vivo onde todo o acervo de informações deve ser utilizado no momento da intervenção. Da mesma forma exalta a interdisciplinaridade no fazer a cidade ao comentar:

> "É o momento em que o geógrafo deve colaborar com o higienista e os dois com o sociólogo do concreto" (GEDDES, Patrick, 1989, p. 130).

Diferentemente dos culturalistas, Geddes tem uma noção exata de tempo e propõe uma apropriação do passado ao nível de patrimônio. Seu objetivo é contextualizar, particularizar o objeto de intervenção procurando o entendimento do todo. É óbvio que esse método de trabalho só funciona com um grupo de profissionais e não de forma isolada, como os urbanistas trabalhavam.

Após a Segunda Guerra Mundial a necessidade de reconstrução de uma série de cidades européias torna-se o momento propício para a prática do ideário moderno. Inúmeros conjuntos urbanísticos são construídos, uma ênfase maior nas habitações é dada, sempre buscando o melhor arranjo para a máquina de morar. Também no Novo Mundo as experiências se avolumam. Nos Estados Unidos o setor imobiliário promove renovações em diversos trechos das malhas urbanas construindo novos centros empresariais, centros comerciais e conjuntos habitacionais, dando condições para um novo adensamento nunca dantes visto. No Brasil, Lucio Costa procura traduzir as lições do mestre franco-suíço desenhando a nova capital do país que receberá de Oscar Niemeyer a atenção no planejamento das principais edificações (COSTA, 1995). Esta fase desenvolvimentista cristaliza o projeto moderno, que se desdobra em legislações urbanísticas e conduzem o crescimento das principais cidades do país. A padronização do pensamento urbanístico começa a gerar zoneamentos e usos do solo urbano que não levam em conta o patrimônio natural e muitas vezes esquecem o patrimônio colonial, causando uma série de descaracterizações e distorções que só se iria sentir nos anos seguintes.

É a partir destes reflexos que Jacobs (2001), antecipando as ondas de protestos da década seguinte, escreve *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Esse relato jornalístico do cotidiano nova-iorquino traz uma série de situações urbanas onde os conjuntos habitacionais mais se assemelham a campos de batalha do que o

desejado doce lar. Prestes à inauguração da pérola do urbanismo moderno no planalto central brasileiro, Jacobs condena veementemente a setorização exacerbada das funções urbanas. Demonstra através de casos, no maior aglomerado urbano do planeta, que a escala monumental de determinados conjuntos urbanísticos causa isolamento, esvaziamento e é o cenário ideal para a proliferação de gangues de bairro. Em vários momentos de seu relato a jornalista defende os locais onde sempre existem pessoas circulando e trabalhando nas ruas como fator da garantia da segurança dos transeuntes.

Essa diversidade de usos e ocupações do espaço urbano também é observado por Lynch (1982) que procura analisar a cidade inicialmente através da observação dos sentidos. A ligação com a Psicologia e a Antropologia, ampliou o olhar de Lynch que terminou por desenvolver um método de legibilidade urbana. Aqui também surge uma forte componente de auxílio ao planejamento das cidades que visa particularizar e ampliar a visão do objeto de estudo, sempre com a intenção de traçar uma identidade própria.

Também o arquiteto britânico Gordon Cullen (1983) desenvolvia maneira semelhante de observar a cidade. Cullen procura percorrer as reentrâncias da malha urbana identificando monotonia, surpresa e revelações nos mais variados ângulos edificados nas diversas épocas de construção da cidade. A observação precisa do construído, bem como das reações daqueles que vivem o dito espaço interessam a este tipo de leitura. Na introdução da primeira edição de Paisagem Urbana reforça que o convencionalismo é uma fonte de tédio, mas a aceitação da disparidade se revela uma fonte de animação. Essa crítica ao aspecto monótono das composições modernas com seus partidos prismáticos e geométricos revestidos com suas *curtain-walls* não busca um retorno às composições *art-noveau* ou ecléticas, mas uma reflexão levando em conta aspectos que garantam uma maior diversidade de soluções.

Os protestos no final da década de 1960 inauguram uma nova forma de ver o mundo e animam aqueles que trabalhavam sobre essa óptica. É o caso do geógrafo chinês Yi-fu Tuan (1974) que soma à importância do olhar, o estudo da percepção dos valores, atitudes em relação ao Meio Ambiente. Em *Topofilia*, Tuan parte da compreensão dos cinco sentidos humanos em busca da verdadeira leitura

do espaço. A meticulosidade oriental é levada à observação de uma série de ambientes no globo onde os costumes e, muitas vezes os rigores do meio, definem comportamentos e formas de ocupação.

Dos anos oitenta para cá, diversas cidades reorientam o seu planejamento e lentamente procuram alterar as suas antigas fisionomias. Del Rio (1990) passa em revista ao panorama urbano da pós-modernidade identificando o atual movimento das grandes cidades que se re-estruturam buscando novos negócios. Centros antigos desabitados e áreas degradadas são alvos de projetos grandiosos que muitas vezes dão novo rumo as já combalidas metrópoles. Diversos concursos internacionais de projetos – com enfoque na valorização cultural – terminam por renovar o entorno e conferir novo ânimo aos habitantes. É claro que nos países pobres esse processo se faz bastante penoso, uma vez que os problemas estruturais não conseguem ser atacados plenamente. Quando a cidadania for alcançada em sua totalidade essas transformações se farão sentir muito mais facilmente.

Os protestos da sociedade ao reclamar os seus direitos introduzem, primeiro nos meios acadêmicos, e depois nos setores organizados da sociedade civil, a necessidade de encaminhar as discussões de maneira a garantir a ampliação dos direitos do cidadão. É neste contexto, em plena década de 1970, que o tema Qualidade de Vida passa à ordem do dia.

Por definição, Qualidade de Vida é um tema de grande abrangência e subjetividade (WILHEIM, 1976). Mesmo assim, tem sido estudado por aqueles que acreditam orientar a formulação das políticas públicas e o próprio entendimento da sociedade. É fácil entender que a realização dos principais objetivos da vida de uma pessoa conferirão, necessariamente, uma melhor Qualidade de Vida, comenta Almeida (1997) iniciando a discussão a partir do indivíduo. Entretanto, o que se observa é que a realização destas aspirações pessoais passam obrigatoriamente pela resolução dos problemas da coletividade. Caso contrário, estaremos diante de um arquipélago de realizações pessoais rodeadas por um oceano de frustrações. Este cenário que nos é bastante conhecido leva inevitavelmente à perda gradual da Qualidade de Vida e a instalação da insegurança urbana. Em uma série de metrópoles brasileiras isto é uma realidade.

Um trabalho como esse, que procura analisar um recorte do sistema viário de João Pessoa – notadamente o seu principal corredor – deveria contemplar um estudo desse sistema e os seus desdobramentos na avenida. Quais sejam: medições do volume do tráfego, índices de poluição atmosférica e acidentes de trânsito. Devido à falta de recursos e da escassez do tempo para realizá-los procurou-se elencar três níveis de estudo: **necessidades básicas** (água, esgoto, energia elétrica, iluminação pública, telefone, limpeza, drenagem, cobertura vegetal e pavimentação), e **poluição** (sonora e visual).

Metodologia

O Capítulo um tratou de contextualizar os dados históricos a partir de uma breve descrição da situação nacional no início do século XIX. No seu desenrolar – já na realidade paraibana – o texto se revestiu de informações sobre a capital paraibana de uma maneira geral e sobra a Avenida Epitácio Pessoa em especial. Nesse sentido a pesquisa histórica em bibliotecas públicas e privadas procurou contribuir na formação de um arcabouço teórico que norteou o desenvolvimento desse trabalho. Os levantamentos nos arquivos dos jornais A União e O Norte, além de publicações como as revistas Era Nova e Almanaque da Parahyba, buscaram ampliar as informações textuais e gráficas (fotografias, desenhos, plantas, mapas, gravuras etc) sobre a evolução da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa.

O arquivo pessoal dos fotógrafos profissionais e de historiadores que atuaram e ainda atuam na cidade foi outra fonte preciosa para a recomposição da paisagem. O contato direto, através de entrevistas com profissionais que através de políticas e projetos contribuíram para a formação da paisagem da cidade serviu para elucidar informações anteriormente discordantes, bem como tecer um panorama da vida social de determinadas épocas. A visão sobre os vários momentos da avenida no decorrer dos anos é de grande valor para uma avaliação mais ampla que contemple a identidade da população que a construiu.

No Capítulo segundo foi feito um esforço para informar o leitor sobre as várias etapas da evolução da paisagem da avenida. A leitura de textos de época em jornais, além da interpretação das várias fotografias encontradas serviram para

elucidar dúvidas quanto às particularidades do processo de crescimento urbano proporcionado pela abertura da Avenida Epitácio Pessoa. O levantamento de uso do solo também é analisado e é mostrada em detalhes a forma de divisão metodológica da avenida em cinco trechos – trecho 01 da Praça da Independência a Avenida Amazonas; trecho 02 da Avenida Amazonas a Avenida Piauí; trecho 03 da Avenida Piauí a Avenida Rui Carneiro; trecho 04 da Avenida Rui Carneiro ao Rio Jaguaribe e o trecho 05 do Rio Jaguaribe a Avenida Almirante Tamandaré.

No terceiro capítulo é feita a apresentação da base teórica relativa à Qualidade de Vida, poluição sonora e visual. Nesse último caso foi feito um estudo das legislações de Brasília, Recife e Curitiba com o intuito de balizar as falhas na elaboração da legislação local. Este levantamento forneceu valioso material na análise da poluição visual a que está exposta uma das principais áreas comerciais da cidade. As NBRs 10.151 e 10.152, da Associação Brasileira de Normas Técnicas, adotada neste trabalho, preconizam uma série de instruções para a coleta do ruído urbano visando o conforto da comunidade.

O Capítulo quatro foi o momento de expor os dados coletados. Os levantamentos foram tabelados por trechos, reunindo as diversas informações por assunto específico. As informações sobre a Infra-estrutura prosseguiu junto às concessionárias de serviços públicos essenciais (CAGEPA, SAELPA e TELEMAR), além da Prefeitura Municipal que forneceu dados sobre a limpeza urbana, drenagem, pavimentação e sistema viário. Os dados foram comentados e alguns deles tabelados por trecho buscando uma relação entre os mesmos, além da sua distribuição na avenida.

Durante os dias 14 a 18 de outubro de 2002 foram medidos os níveis de poluição sonora em cinco horários diferenciados – 7:00 as 7:15; 9:30 as 9:45; 12:00 as 12:15; 15:30 as 15:45 e das 17:45 as 18:00 horas – durante quinze minutos ininterruptos, objetivando traçar um mapeamento da distribuição do ruído na avenida. O resultado dessas medições foi colocado em tabelas Excel 2000. Foram elaborados gráficos de distribuição do ruído por faixas e por desenvolvimento do ruído coletado. Dessa forma foi possível identificar os picos, os horários de maior produção de poluição sonora relativo a cada um dos cinco trechos pesquisados.

A definição de quadros informativos com as diversas formas de publicidade, sua localização nos diversos trechos da avenida, a área que cada uma ocupa por trecho, além do registro de diversas situações de ilegalidade puderam ser apresentadas nesse capítulo.

Por fim, são apresentadas as conclusões juntamente com as recomendações para trabalhos futuros.

Capítulo Um
A Evolução da cidade – do Centro até o litoral
1.0 – O panorama Brasileiro no final do século XIX

O Brasil mantinha duas instituições características da fase colonial: a Monarquia e a Escravidão. Toda a América já era republicana e havia libertado seus escravos nos últimos quinze anos do século XIX. As nações que resistiam eram combatidas ostensivamente pelos formadores de opinião – intelectuais, políticos do Partido Liberal além da imprensa e profissionais liberais – na maioria dos casos educados na Europa, que buscavam um alinhamento ideológico com a Modernidade.

A figura do imperador D. Pedro II, apesar de ser um estudioso das Ciências Naturais e muito chegado ao universo europeu, representava a manutenção da escravidão. Já havia um bom tempo, D. Pedro II destinava a maior parte de seu tempo aos estudos e às viagens pelo país ou fora dele. A letargia e o desinteresse do chefe de estado para com os temas da rotina tradicional já motivavam charges na imprensa como demonstra a figura 01. As viagens oficiais, constantes e demasiado longas, deixavam as decisões do dia-a-dia para os assessores do imperador.

Figura 01- Charge publicada na Revista Ilustrada: "D. Pedro dorme numa sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro". FONTE: SCHWARTZ, 1998, p.420.

Gradativamente o regime monárquico foi se isolando politicamente. Salientava-se a sua fragilidade econômica. O país, eminentemente agrícola, mantinha a mão-de-obra sobre forte estrutura escravocrata, valorizando o sistema de monoculturas para exportação. A partir de 1874 o imperador começa a perder os seus aliados, entre eles a Igreja Católica. Esta data marca a prisão de dois bispos –

D. Vital e D. Macedo Costas – que tentaram restringir as atividades da Maçonaria no Brasil. Somente no ano seguinte é que o imperador, ele próprio maçom, anistiaria os bispos; porém o abismo já estava criado entre o seu governo e a Igreja.

Pressões abolicionistas também foram solapando as estruturas do império. A ação da oposição gradativamente ganhou o apoio de setores internacionais interessados no mercado interno brasileiro e instalou um crescente clima desfavorável. Em 1884 a escravidão foi abolida nas províncias do Ceará e do Amazonas, fissurando claramente o poder imperial. Mas foi somente em maio de 1888, durante nova ausência de D. Pedro II em viagem à Europa para tratamento de saúde, que a Princesa Isabel assinou a Lei Áurea libertando cerca de 700 mil escravos do regime opressor. A falta de indenização aos proprietários rurais selou mais um rompimento com o Estado. Estes cafeicultores paulistas e cariocas, denominados de "republicanos de última hora", passaram a engrossar as fileiras da oposição que reforçavam o anacronismo do império brasileiro (SCHWARCZ, 1998,p.433).

Os únicos aliados do imperador – além de sua tradicional Corte – eram os militares. Entretanto, após a Guerra do Paraguai (1865-1870), as forças armadas foram gradativamente proibidas de se expressar publicamente sobre temas políticos, pois defendiam os ideais positivistas. Assim, o isolamento político do imperador tornava-se irreversível não lhe restando mobilidade dentro do seu próprio país. Com a saúde de D. Pedro debilitada e a perspectiva de abdicação em favor da Princesa Isabel, gerava-se uma insegurança nos meios políticos que temiam o crescimento da influência estrangeira do Conde D'eu, marido da Princesa Isabel. Essa trama teve um desfecho no mínimo insólito, na noite do dia nove de novembro de 1889 o imperador reuniu cerca de três mil convidados a pretexto de saudar a Marinha Chilena em um baile na Ilha Fiscal. Este evento se tornaria emblematicamente a última grande festa do império, pois no dia 15 seguinte proclamava-se a República, restando ao imperador a partida para a Europa com sua família dois dias depois (SCHWARCZ, *op.cit.,*p.455). Na figura 02 – um quadro do pintor paraibano Pedro Américo – é retratada a festa, na verdade o último ato público do Imperador. A República seria proclamada seis dias depois e a família real se refugiaria na Europa.

Figura 02- O Baile da Ilha Fiscal.

O panorama do final do século XIX no Brasil é um momento de transição entre o rural e o urbano, da transferência do poder político das elites agrárias e monarquistas para as elites pré-industriais e republicanas. O conflito desses grupos políticos encontra nas cidades o cenário adequado para o seu desenvolvimento. Além dos primeiros escravos alforriados, das populações rurais de migrantes nordestinos castigados pelas secas, contava-se também com a presença de imigrantes europeus e asiáticos, notadamente italianos, espanhóis, portugueses, poloneses, alemães e japoneses. Os estrangeiros, excedente da mão-de-obra especializada em seus países, chegam à América – Brasil, Argentina e Estados Unidos – no momento oportuno para serem absorvidos pela nascente indústria. Aqueles que se deslocavam para o campo, às lavouras de café, também lograram algum desenvolvimento. Mas foi na cidade que se desenrolaram as mudanças que interessam a esse estudo.

A herança dos republicanos, todavia, trazia os vícios da fase colonial. A soma dos investimentos públicos e privados – sob a forma de concessões desde o segundo império – estava restrita a alguns poucos centros urbanos situados no litoral do país. O interior desenvolvia atividades agrícolas, em sua maioria, ou mineradoras, enfrentando uma grave crise de mão-de-obra devido à recente abolição dos escravos e ao seu respectivo êxodo para as áreas urbanas, atraídas pelas promessas do novo regime político e econômico.

A queda do império brasileiro, com toda a sua estrutura centralizadora, causou uma série de desordens na vida nacional. Até o ano de 1895 vários levantes localizados nos estados foram se sucedendo. A nova estrutura

federativa, com larga autonomia administrativa, financeira e política demorarou a ser absorvida e controlada pelo sistema presidencialista. Aos empréstimos herdados do império, somaram-se emissões de papel moeda e o respectivo aumento da inflação. A economia do país passou a viver da emissão de títulos e da especulação. Era o que observava Caio Prado Jr. em 1988:

> "Ao mesmo tempo agrava-se a situação da balança externa de contas. Embora os saldos comerciais se mantivessem no nível médio anterior, a geral retração dos capitais estrangeiros alarmados pela convulsão política e financeira em que se debatia o Brasil vai se refletir no equilíbrio das finanças externas do país. A mudança de regime, a agitação política, a desordem financeira, a impressão geral de anarquia que tudo isto provocava nos centros financeiros do exterior, determinam neles não somente a suspensão de remessas de novos capitais para o Brasil, mas ainda a liquidação apressada de todas as suas disponibilidades"(PRADO JR., 1988, p.220).

Essa situação começou a ganhar novos contornos no governo Campos Sales (1898-1902). O presidente decretou a moratória junto aos credores internacionais, estancando momentaneamente a sangria no Tesouro Nacional. O *London & River Plate Bank* intermediou a transação junto ao mercado financeiro passando a ser o grande beneficiário destas reformas. Assim, a República chega ao seu décimo aniversário com um ambiente propício às alterações de base que refletiriam diretamente no cotidiano das cidades. As novas relações capitalistas que se cristalizavam substituíam gradativamente a mão-de-obra escrava pela assalariada; a economia mercantil exportadora pela capitalista industrial; a decadência da cultura do café pelo desenvolvimento dos setores secundário e terciário, reforçando o crescimento urbano. O Brasil entra no século XX com uma nova organização do Estado fortemente baseada nos valores burgueses e positivistas.

1.1 – A Reforma Urbana de Pereira Passos

Quando Rodrigues Alves (1902-1906) assume a presidência encontra um ambiente propício à implantação de uma reforma urbana. À tranquilidade financeira e à presença de uma elite com trânsito internacional, desejosa de alterar a fisionomia colonial da capital, se unem as preocupações higienistas devidas às constantes epidemias. O ambiente insalubre dos cortiços do centro da capital, as condições de péssima circulação de pessoas e de mercadorias apontavam para as

soluções drásticas que seriam tomadas pelo prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, nomeado pelo presidente, o engenheiro Francisco Pereira Passos.

Observando as taxas de crescimento demográfico do Rio de Janeiro na tabela 01m abaixo, vê-se claramente o número de problemas que uma cidade com mais de 800 mil habitantes enfrentava. Tanto é, que a reforma urbanística que estava por vir causou um grande reboliço na área central da capital, onde morros inteiros foram removidos para implantar uma nova ordem na cidade. Outras capitais brasileiras promoveram suas reformas poucos anos depois, tendo sempre como modelo o Rio de Janeiro, com todo aquele encantamento que perdura até os nossos dias. Por sua vez, o então Distrito Federal, só tinha olhos para a Cidade Luz, com seus bulevares e parques, construídos na gestão do prefeito Haussmann.

Tabela 01 – Crescimento Demográfico do Brasil (1890 – 1940)

	1890	**1900**	**1920**	**1940**
Rio de Janeiro	522.651	811.443	1.157.873	1.764.141
Salvador	174.412	205.813	283.422	290.443
Recife	111.556	113.106	238.843	348.424
Belém	50.064	96.560	236.402	206.331
Niterói	34.269	53.433	85.238	142.407
Porto Alegre	52.421	73.647	179.263	272.232
Fortaleza	40.902	48.369	78.536	180.185
São Paulo	64.934	239.820	579.033	1.326.261
Manaus	38.720	50.300	75.704	66.854
João Pessoa	**18.645**	**28.973**	**52.900**	**71.158**

FONTE: SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira, 1988.

Eloísa Pinheiro em *Europa, França e Bahia*, se utiliza do termo *haussmannização,* onde faz uma comparação das ações empreendidas em Paris e seus desdobramentos aqui no Brasil, em especial no Rio de Janeiro e em Salvador.

> "A imagem estereotipada de Paris é a haussmanniana. Sempre que pensamos em Paris, a imagem que nos vem à cabeça é a de uma cidade com grandes eixos, belas perspectivas e grandes cruzamentos em estrela. Uma cidade onde o bulevar e o imóvel formam um conjunto indissolúvel. Um modelo para muitas outras cidades que pretendem adaptar-se às novas exigências da vida moderna" (PINHEIRO, 2002, p.83).

Quanto ao Rio de Janeiro, mantinham-se sérios problemas urbanos. A cidade fora fundada em um sítio elevado, conforme a tradição portuguesa, próxima a um porto construído na Baía da Guanabara. Uma ampla visão da então capital federal pode ser apreciada na figura 03, mostrando o cenário característico de morros e planícies costeiras.

> "As transformações decorrentes de um desenvolvimento rápido, nas povoações bem sucedidas, exigiriam quase sempre a ocupação de locais menos adequados ou a sua extensão para áreas mais ou menos desvinculadas das iniciais como ocorreu no Rio de Janeiro, que se expandiu para além do Morro do Castelo e..." (REIS FILHO, 2000, p.127)

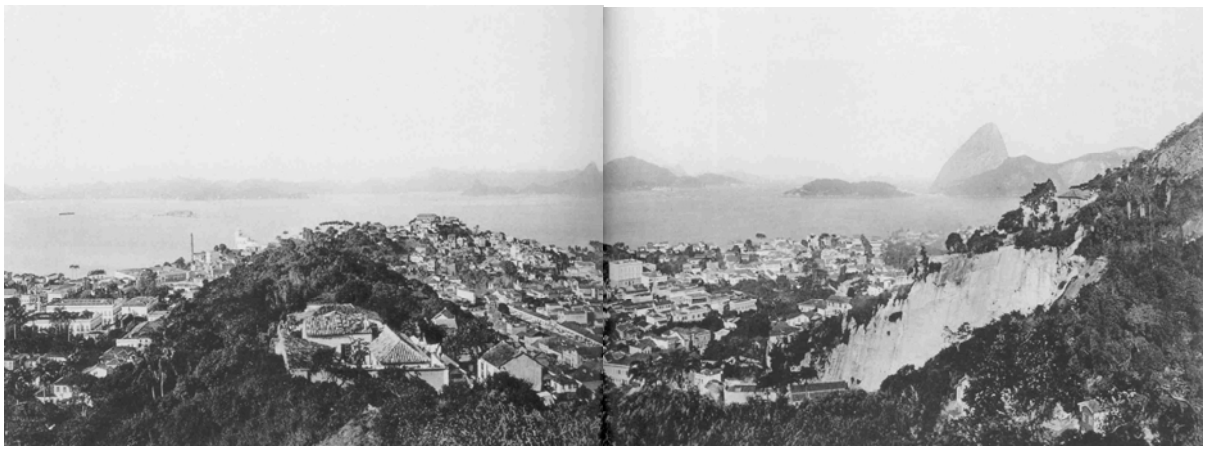


Figura 03- Vista geral do Rio de Janeiro, 1890. Em primeiro plano o Morro do Cantagalo. Ao fundo a cidade junto à Baía da Guanabara, com o Pão de Açúcar. FOTO: Marc Ferrez.

Apesar da beleza incontestável do lugar, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro já nos finais do século XIX começava a sofrer para se expandir.

> "O crescimento era dificultado pelos acidentes naturais. Assim, nos primeiros anos de existência, o Rio de Janeiro estaria contido pelos limites exíguos do morro em que fora instalado. Em seguida, após a sua transferência para a baixada, ficaria mais ou menos contornado por morros, lagos, brejos e, mais tarde, pela parte de trás, pela vala que drenava a lagoa de Santo Antônio". (PINHEIRO, 2002, p.119)

Afora as características geográficas, a cidade contava ainda com enormes propriedades de diversas ordens religiosas espalhadas pela malha urbana gerando bloqueios à expansão. As ruas estreitas, ladeadas por edificações geminadas térreas ou assobradadas, serpenteavam pelas ladeiras conferindo uma aparência labiríntica típica da expansão urbana brasileira e com pequena circulação dos ventos marinhos. Por esta época, os higienistas passavam a tomar como importante índice de salubridade das edificações a boa circulação dos ventos e a exposição ao sol o que dissipava as colônias de fungos e de bactérias, características dos ambientes úmidos e sombrios.

Esta mesma cidade, com todos os seus vícios e contradições, já mantinha em sua área central, desde 1850, uma rede de abastecimento d'água. Gradativamente recebeu iluminação a gás (1854), substituída por energia elétrica (1883). Foi uma das primeiras cidades do mundo a construir um sistema de

esgotamento sanitário (1864). As principais ruas da área central também já contavam com pavimentação desde 1854, o que facilitou a introdução do bonde à tração animal (1862) e, consequentemente, a ampliação de seus limites. Para se ter uma idéia, em 1892, abriu-se o Túnel Velho em direção à Copacabana, até então apenas um balneário. Na Zona Norte, o bonde ajudou a fixar bairros como Vila Isabel e São Cristóvão.

Apesar de manter certos serviços urbanos, o Rio não contava com um projeto global de saneamento, de tal sorte que os esgotos da cidade eram despejados na Baía de Guanabara, prejudicando a salubridade das praias, o que marcava provavelmente o início das práticas de poluição ambiental no país. Devido à ineficácia da coleta do lixo, jogado nas ruas, o solo também ganhava níveis de contaminação preocupantes. Entretanto, o evento definitivo que iria provocar grandes mudanças urbanísticas passaria a ocorrer com maior frequência a partir da explosão demográfica do final do século XIX: as epidemias.

A ação do governo federal se deu em duas frentes: as alterações na malha urbana rasgando quarteirões, a exemplo do que fizera Haussmann em Paris; e as medidas de profilaxia tanto nos espaços públicos quanto nos privados. O trabalho de dois homens foi fundamental para levar o plano adiante: o médico Oswaldo Cruz, Diretor de Saúde Pública e o Prefeito Pereira Passos.

O projeto previa a introdução em todas as novas ruas e avenidas pavimentadas, de instalações para o esgotamento sanitário, além de tubulações para o abastecimento de água e de gás. Previa também, já naquela época, a completa retirada do comércio ambulante dos espaços públicos, proibia a criação de animais na área central, especialmente nos cortiços. As habitações mais humildes mantinham hábitos muitas vezes rurais em plena área central concorrendo para a propagação das epidemias de tifo, febre amarela e malária, que volta e meia assolavam a cidade. As avenidas marcadas em vermelho e azul – na figura 04 na página seguinte – foram abertas por Pereira Passos e reconfiguravam o perfil colonial da capital. As obras dariam uma nova mobilidade para o carioca que sairia do porto percorrendo a Baía da Guanabara cruzaria a Avenida Central – atual Avenida Rio Branco – ganhando novamente o litoral em direção da zona sul.

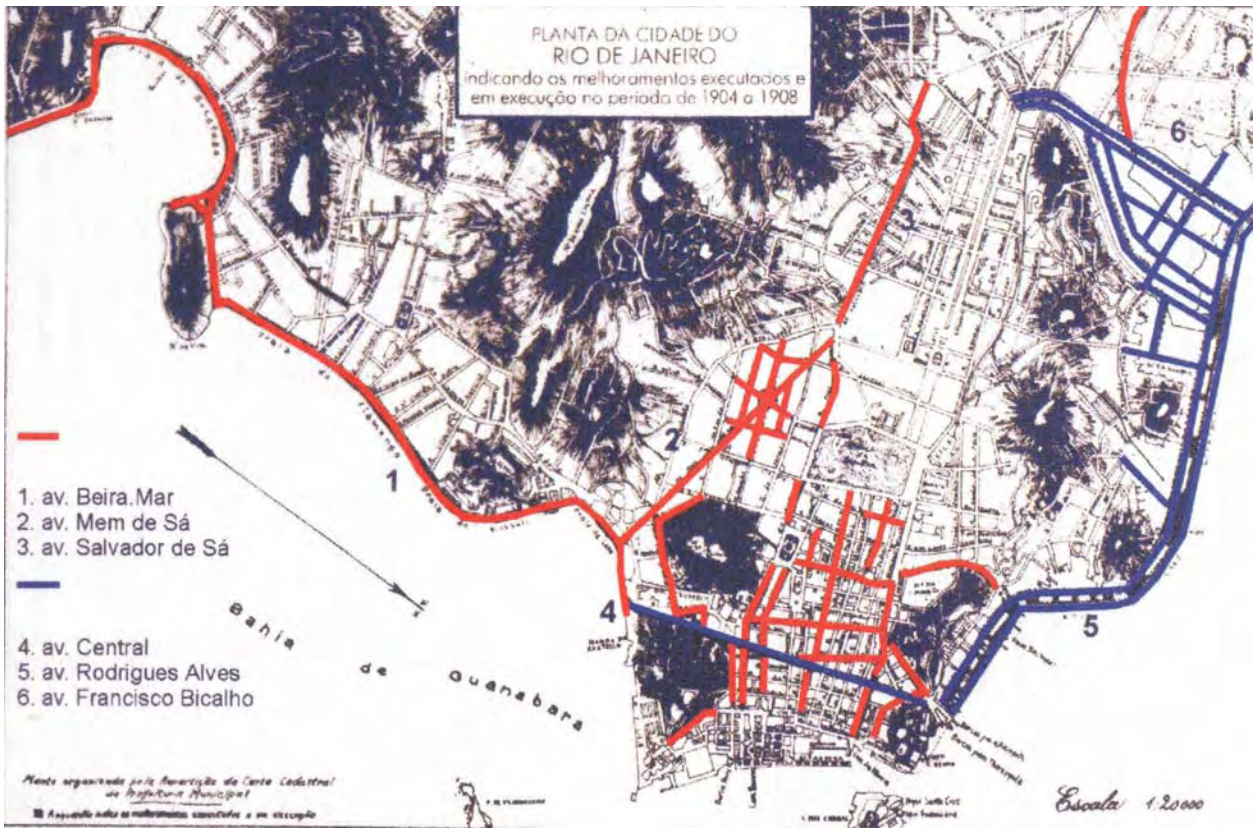
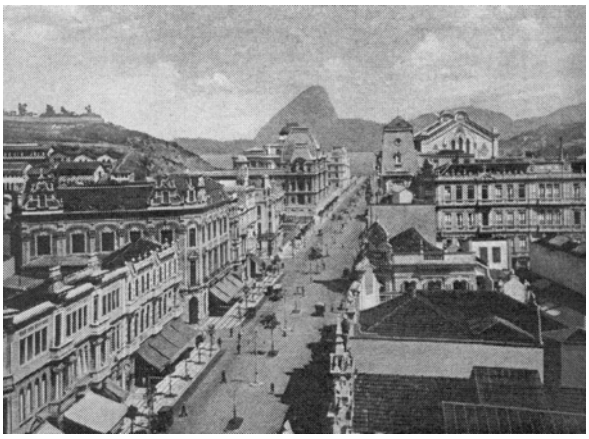


Figura 04- Plano inicial da Reforma Pereira Passos posto em prática de 1902 a 1906. FONTE: retirado de PINHEIRO, 2002. p.133.

O tratamento dispensado à população de baixa renda foi o pior possível. Muitos cortiços foram literalmente arrasados e seus ocupantes tiveram de se refugiar nos morros mais próximos, dando origem aos primeiros assentamentos humanos de moradias precárias observadas até hoje no Brasil. Aqueles que tinham algum poder aquisitivo eram desapropriados e se instalavam nos subúrbios da cidade. Os trabalhos se davam de forma sincronizada e rápida. Após as demolições um novo grupo demarcava largura, alinhamento, calçada e as novas fachadas. A Prefeitura realizou também obras de canalização de vários riachos, ajardinou e arborizou praças e ruas, construiu três novos mercados e o Teatro Municipal, além da remodelação do Paço Municipal.

O trabalho planejado pelo Prefeito não alterou hegemonicamente a cidade, apenas criou uma espécie de ilha de modernidade dentro de uma malha urbana ainda colonial. A Avenida Central foi o maior símbolo deste período. Com 33 metros de largura, dos quais 15 metros destinados às calçadas, possuía um canteiro central de 2 m onde foram plantadas árvores e localizados os postes de iluminação. Nesse autêntico bulevar tropical instalaram-se as principais lojas comerciais, grandes

companhias, hotéis e edifícios públicos como o Palácio Monroe, o Senado, A Escola Nacional de Belas Artes, o Teatro Municipal e a Biblioteca Nacional.



Figuras 05 e 06- Fotografias de 1904, quando do início das obras de abertura da Avenida Central e em 1910, após a sua inauguração. FOTO: Retiradas de PINHEIRO, 2002, p.142.

O projeto global das obras contemplava ampliações no porto tendo como objetivo articulá-lo com toda a área central; com a recém criada zona industrial e com os eixos ferroviários, concluindo assim a primeira etapa da Reforma Urbana, o que só ocorreu por volta de 1911. Outras obras de vulto se seguiriam durante as décadas de 1910 e 1920, a ocupação em direção à zona sul juntamente com esforços no sentido de desmontar o Morro do Castelo, onde a cidade havia sido fundada após a expulsão dos franceses, no século XVI. O morro abrigava antigas residências de famílias abastadas da cidade que haviam trocado o Centro por outras áreas menos agitadas. As casas que se haviam tornado cortiços foram desocupadas e destruídas juntamente com dois conventos e parte da memória carioca, em conformidade às diretrizes higienistas do planejamento da cidade.

Essa primeira fase do “urbanismo higienista” representado por Pereira Passos tratou de dar uma nova feição aos principais espaços públicos da capital federal. A “nova” classe dominante, ligada aos ideais positivistas, passava a sentir-se menos envergonhada de sua cidade, afinal os espaços por ela freqüentados haviam sido, se não completamente alterados, em grande parte modificados, dando uma nova conformação ao Rio de Janeiro. As linhas mestras deste urbanismo estavam contempladas: a introdução do saneamento no combate à propagação das epidemias; o cuidado no tratamento das novas fachadas e nos gabaritos dos velhos e novos edifícios demonstrava uma clara preocupação em embelezar a cidade, e por fim a valorização dos espaços de convivência sob a forma de praças, parques e jardins que passaram a conferir ao Rio de Janeiro o título de Cidade Maravilhosa.

No futuro a cidade passaria a ser alvo de planejamentos que articulariam toda a sua malha urbana. Arquitetos e Urbanistas como o francês Alfred Agache, o franco-suíço Le Corbusier e o carioca Lucio Costa, entre outros, passariam a ser convocados sempre que a cidade necessitasse de novas intervenções. Muitas vezes os planos não seriam levados totalmente a cabo, em outros casos o planejamento urbano se revelaria insuficiente, por não contemplar a crescente população que habitava os vários morros da cidade.

Finda esta fase inicial – 1902 até 1911 – ficava claro para as demais cidades brasileiras que as suas paisagens também deveriam ser alteradas. O "urbanismo higienista" adotado por Pereira Passos, à semelhança do de Haussmann em Paris, passaria a constituir-se como referência a ser perseguida. Apesar da renovação de setores influentes da sociedade alinhados ao ideal positivista, o país mantinha a sua estrutura agrária exportadora e o café passava a dominar o núcleo do poder. Cristalizava-se uma aliança entre os estados de São Paulo e de Minas Gerais que, além de concentrarem grandes contingentes populacionais, atraiam a nascente indústria nacional e se revesavam a cada eleição no comando do Palácio do Catete.

As capitais brasileiras também passariam por reformas urbanas, não tão expressivas quanto as do Rio de Janeiro, mas mantendo os mesmos conceitos higienistas. As classes dominantes locais, por sua vez, também desejosas de perder seus referenciais provincianos, passariam a alterar as antigas bases urbanas e arquitetônicas coloniais, introduzindo novos traçados e maquiando muitas vezes as fachadas dos edifícios.

Na Paraíba a reforma urbana não se procedeu em uma única fase. Como se verá, a necessária implementação da infraestrutura básica, que inexistia até o início do século XX, ocupou todos os esforços do poder público que lentamente ia dotando a capital das condições necessárias à essa expansão. Não havia um planejamento inicial a ser implantado lentamente, mas única e exclusivamente vontade política a atuar pontualmente, em especial nos prédios e logradouros públicos. O ambiente urbano, apesar de tudo se modificaria perdendo muito do seu ar colonial.

1.3 – As bases da fundação da Cidade de Nossa Senhora das Neves

As condições histórico-geográficas que envolveram a fundação da capital da Capitania da Parahyba ditariam por um bom tempo o ritmo do seu crescimento econômico. As dificuldades oferecidas pelos índios Potiguaras à fixação dos portugueses atrasaram por cinqüenta anos a ocupação do território.

Com a criação da Capitania Real da Parahyba por ordem Del Rey, fruto do desmembramento da Capitania de Itamaracá entre Paraíba e Pernambuco, forças militares portuguesas baseadas em Olinda iniciavam em 1578 o que seria denominada a Conquista da Paraíba. Somente em 5 de agosto de 1585, após uma aliança com os Tabajaras, conseguiu-se expulsar os franceses e fixou-se os Potiguaras na margem norte do Rio Paraíba. Além da ocupação para exploração, garantiu-se o fim dos ataques indígenas às vilas e aos engenhos pernambucanos.

Na foz do rio, em sua margem leste, construíu-se a Fortaleza de Santa Catarina e do lado oposto o Forte de Santo Antônio. Por fim, entre as duas fortificações, ergueu-se o Fortim de São Bento na Ilha da Restinga numa clara tentativa de barrar qualquer avanço inimigo. A cidade de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, que havia sido fundada em 4 de novembro de 1585, situava-se a vinte quilômetros da foz do rio. Seu acesso pelo oeste era impedido pelo Rio Sanhauá; a leste uma densa floresta tropical a separava do Oceano Atlântico; ao sul a aldeia Tabajara de Piragibe e ao norte as fortalezas da entrada do rio. Tão inexpugnável era a Parahyba que somente depois de três tentativas tombou aos holandeses.

> "Em 1634, quando os holandeses conquistaram a cidade de Filipéia, nela não existia mais que mil habitantes, enquanto Olinda já possuía cinco mil". (RODRIGUES, Janete Lins e DROULERS, Martine, 1988, p.15)

A reprodução do mapa na página seguinte – figura 06 – ilustra a conquista que se deu no dia 25 de dezembro de 1634. É possível observar que o sítio do início da fundação permanecia pouco alterado. Localizadas na Cidade Alta, as Ruas Nova e Direita – atuais General Osório e Duque de Caxias – determinavam a implantação das principais edificações públicas e religiosas – conventos franciscano, carmelita, beneditino e jesuíta. No Varadouro da Cidade Baixa estavam os armazéns de estivas, as poucas lojas comerciais, além das edificações portuárias. O porto da cidade recebia navios de até cem toneladas, pois o trajeto até a foz do Parahyba

estava repleto de “coroas de areia” impedindo a navegação de navios de maior calado.

Figura 07- Desenho Parayba de Claes Vissher sobre a Invasão Holandesa em 1634. FONTE: REIS FILHO, 2000.

A política holandesa para a Parahyba era bastante distinta da de Pernambuco. Aqui houve uma simples administração das conquistas sem empreender grandes construções além do muro de proteção ao seu quartel general, o Convento Franciscano de Santo Antônio, como bem ilustra o desenho de Vissher. Filipéia agora era Frederickstadt e permaneceria assim por vinte anos.

Os anos que se seguiram à Guerra Brasílica, com a conseqüente expulsão dos batavos, revelariam um novo panorama para o Brasil Colonial do século seguinte, o XVIII. Além da concorrência holandesa – sediada nas Antilhas – no mercado internacional de açúcar, a eterna ampliação das ligações entre as cidades da colônia com dimensões continentais. Outro fator importante que contribuiu para o desaquecimento da produção agrícola foi a descoberta dos primeiros veios auríferos no interior do país.

Com todas as fragilidades a Parahyba procurava voltar-se para si própria e seguia lentamente no passo de consolidação e ocupação do seu território.

Sua economia baseava-se na lavoura da cana de açúcar, legumes, cereais, frutas e outros gêneros alimentícios; no comércio e na navegação de cabotagem; na pesca; na fabricação de cal e de louças de barro. A falta de um porto competitivo e diretamente ligado à malha urbana tratou de colocar a capital fora do roteiro comercial tradicional (ROHAN, 1857, p. 309).

Durante o século XVIII a Parahyba estava com a Serra da Borborema em fase de ocupação. A Vila Nova da Rainha, futura Campina Grande, cedo demonstrava sua vocação de entreposto comercial sendo responsável por uma significativa exportação de carne bovina. Em plena Zona da Mata, Mamanguape, banhada por um rio com boa navegabilidade e estrategicamente próxima do Brejo, se credenciava como forte porto de exportação da nascente produção algodoeira (ROHAN, *op. cit.*, p. 328).

Fica claro que a fragilidade da localização do porto da capital foi determinante no seu ritmo de crescimento, pois além da concorrência "caseira" de Mamanguape, perdia parte da exportação da Borborema para o porto do Recife. Mesmo a abertura dos portos, em 1808, patrocinada com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, não promoveu grandes mudanças na Cidade da Parahyba[2]. Pelo contrário, tratou de ampliar a distância existente entre as estruturas portuárias de Pernambuco e Paraíba.

Por volta de 1855 foi levantada a primeira planta oficial da cidade – figura 07 na página seguinte – por ordem do governador provincial o Tenente-Coronel Henrique Beaurepaire Rohan. A leitura desta planta dá uma clara visão da malha urbana ocupada até então. Trata-se do atual perímetro do Centro Histórico constituído, com área aproximada de 117 hectares. A população urbana era estimada em cerca de sete mil habitantes. Rohan, um militar com formação amplamente técnica e científica, entregaria ao final de cinco anos um relatório minucioso sobre toda a província, a Corografia da Província da Parahyba do Norte.

Através da Corografia podemos constatar que a cidade procurava estruturar-se a partir das principais edificações – religiosas e públicas. Como o território era eminentemente plano e elevado – o planalto onde havia sido fundada a cidade estava cerca de 40 metros acima do nível do mar e era cortado po r vales de

2- Após a expulsão dos holandeses em 1654 a capital não retomou sua denominação anterior, Filipéia, mas ganhou o nome de Cidade da Parahyba, a mais duradoura, somente alterada com os acontecimentos da Revolução de 1930.

pequenos rios – existiam poucas barreiras físicas que impedissem o seu crescimento. Apesar da pequena área urbana, existiam várias freguesias que mais tarde constituiriam os atuais municípios vizinhos, como Santa Rita, Cabedelo, Lucena, Conde e Gramame. Da atual João Pessoa, Rohan anotou as ocupações das freguesias do Cabo Branco – com a capela e povoação da Praia da Penha – e de Tambaú que viviam, sobretudo da pesca e da cultura do côco. Rohan registrou também ruínas de um palacete em Tambaú destinado ao recreio dos governadores.

Figura 08- Cópia da Planta da Cidade da Parahyba feita em 1905 a partir do original de B. Rohan em 1855. FOTO: Mapa do acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba

> "As fontes publicas são as de Tambiá, Gravatá e Milagres, todas ellas mui pobres d'água.
>
> A excepção da Rua Direita na cidade alta e de uma parte da do Varadouro, não são as mais calçadas o que difficulta o transito na ocasião das chuvas."(ROHAN, H. Beaurepaire. 1850, p.309. *In Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, 1911*)

Apesar do pequeno tamanho, a Cidade da Parahyba mantinha, em menor escala, todos os problemas de uma cidade com estrutura colonial. Além do abastecimento d'água e da pavimentação, citados por Rohan, o lixo se acumulava no leito das ruas espalhando mau cheiro e causando proliferação de doenças; os dejetos orgânicos eram despejados em cloacas próximas ao Rio Sanhauá; isso sem falar nas trevas que dominavam a cidade após o crepúsculo, devido à falta de iluminação.

Apenas uns poucos edifícios públicos e privados mantinham lampiões queimando óleo de mamona. A cidade manteve esta aparência até as últimas décadas do século XIX, parecendo estar esperando pelas mudanças que alterariam por completo as suas principais áreas que somente aconteceriam a partir de 1910.

1.3 – A República chega à Parahyba

As articulações do movimento republicano ficaram restritas ao eixo Rio – São Paulo. As províncias ao norte praticamente foram informadas no final do dia 15 de novembro que o imperador havia sido deposto. A incredulidade foi o sentimento que tomou conta da maioria de sua população. Foi somente no dia 17 de novembro, depois da partida do navio Alagoas para a Europa conduzindo a família real, que o país começou a assimilar os novos acontecimentos.

Longe do epicentro dos acontecimentos, e afora algumas turbulências dos primeiros dias do novo regime, pode-se dizer que a Parahyba assimilou rapidamente os acontecimentos. As nomeações feitas pelo Ministro da Guerra Benjamim Constant demonstravam que o critério utilizado era o da confiança. Após a dissolução da Junta Governativa Provisória, comandada pelo Coronel Honorato Caldas, assumiu o governo o Juiz de Catolé do Rocha, Dr. Venâncio Neiva, tendo como Secretário-geral o Dr. Epitácio Pessoa[3] e por Chefe de Polícia o Dr. João Coelho Gonçalves Lisboa.

O governo de Venâncio Neiva representou o esforço inicial do regime republicano em se legitimar. Eleições foram feitas para montar as Assembléias Constitucionais no Rio de Janeiro e na Cidade da Parahyba, resultando nas Constituições de 1891. A passagem de Venâncio no poder foi abreviada devido à renúncia de Deodoro da Fonseca à Presidência em novembro de 1891. Ao assumir, o vice Floriano Peixoto promoveu a derrubada dos governos estaduais, nomeando gente da sua confiança. Para tanto, foi chamado diretamente da Bahia o Major Álvaro Machado que prontamente se apresentou para mais uma missão militar.

3 – Aqui começa a surgir a “estrela” de um dos mais importantes nomes da política paraibana e nacional da época. Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa nascera em Umbuzeiro em 23 de maio de 1865. Formou-se em Direito pela Faculdade do Recife (1888). Por essa época era Promotor da cidade do Cabo, em Pernambuco. Sobrinho do Barão de Lucena, influente figura na política pernambucana que tratou de “lembrar” o nome do sobrinho para a Secretaria-Geral da Paraíba. Epitácio permanecera por dez meses no cargo e elegera-se deputado na Assembléia Nacional Constituinte de 1891 indo para o Rio de Janeiro. A partir daí iniciou “meteórica” carreira política passando pela chefia do Judiciário, Legislativo e Executivo. Controlou com mão de ferro a política paraibana por quase vinte anos (1912-1930) e foi um dos construtores do cenário que iniciamos, então, a análise.

Desta feita a Constituição Estadual foi rasgada e convocada nova Assembléia que trinta dias depois promulgou a nova Constituição. Iniciava-se aqui o primeiro período oligárquico da Parahyba do Norte na Primeira República. Os Machado controlariam o estado por vinte anos e passariam a imprimir um novo ritmo na política que se refletiria em benfeitorias no espaço urbano (TRIGUEIRO, 1982, p.16).

O primeiro governo de Álvaro Machado (1892-1896) foi de reconhecimento de território com o objetivo de construir uma estrutura capaz de dinamizar a máquina pública e criar os meios para se perpetuar no poder. Regularizou pagamentos em atraso, garantiu a segurança pública, aumentando o efetivo da tropa, e criou a Diretoria de Obras Públicas, responsável pela construção de vários açudes pelo interior do Estado. Politicamente tratou de atrair para o Partido Republicano da Paraíba os tradicionais nomes da sociedade ligados ao império. Com isso conseguiu ganhar as eleições de 1894[4], ocupando as três vagas do Senado e as cinco da Câmara dos Deputados, destruindo as pretensões dos partidários de Venâncio Neiva, entre eles Epitácio Pessoa (TRIGUEIRO, 1982, p.20).

As ações de Álvaro Machado, com claro rebatimento na vida urbana da capital, terminaram por não se concretizar no primeiro mandato. Foi iniciado o planejamento para a construção de um sistema de abastecimento d'água a partir das nascentes do Rio Marés. Porém somente no governo João Machado a cidade veria esse problema solucionado. A criação da Junta Comercial procurou estruturar esse crescente setor da economia local que no decorrer dos anos seguintes se firmou como parceiro de muitos dos governos na penosa conquista dos serviços públicos. A abertura da Imprensa Oficial com o jornal A União incentivou a nascente indústria da informação. A manutenção de um órgão de imprensa passou a reforçar os já existentes, e atraiu novos interesses em divulgar o modo de vida da capital federal e da Europa. Dessa forma a população começava a ter outras referências e lentamente iniciava a mudança de seus hábitos provincianos.

Nessa primeira fase da República, a influência dos militares pairava sobre a vida nacional. Com o governo de Floriano Peixoto, firmava-se uma frágil aliança entre os militares nacionalistas e a nascente elite agrária exportadora

4- Álvaro Machado passou a ocupar uma cadeira no Senado a partir dessa eleição, assumindo o seu vice, Monsenhor Walfredo Leal que concluiu o mandato até 1896. Os dois governos que se seguiram – Gama e Melo (1896-1900) e José Peregrino (1900-1904) – pouco conquistaram, dominados que estavam pela política dos Governadores implantada por Campos Sales desde 1898. Por fim, ainda viram o principal inimigo político, o venancista Epitácio Pessoa ser nomeado Ministro da Justiça no governo Campos Sales.

paulista. O Marechal de ferro, como ficou conhecido, garantiu a normalidade da vida nacional impondo-se com autoridade máxima, porém sua pasta das Finanças estava nas mãos do Conselheiro paulista Rodrigues Alves.

A política do governo Floriano iria privilegiar a cristalização das oligarquias estaduais, com maior predominância nas províncias do norte do país. A manutenção do poder ancorado nas antigas estruturas – forças políticas – do império tratou de revestir o "novo" poder com vernizes antigos, muitas vezes retardando a oxigenação política imaginada pelos primeiros revolucionários.

Observando mais uma vez a tabela da página 37, vê-se que 28.973 pessoas moravam na Cidade da Parahyba na passagem para o século XX. O Estado sofria com a falta de recursos e com a grande seca que se iniciara em meados de 1898. Um paulatino contingente de sertanejos se mudava para a capital buscando melhores condições de vida. Embora não se tenha nenhuma planta desta época para podermos verificar os avanços no território, há descrições dando conta que a cidade começava a ocupar os espaços de ligação com os sítios e fazendas vizinhas.

A Rua das Trincheiras, em direção sul, chegava até a atual Igreja Nossa Senhora de Lourdes. Em direção leste, a Bica de Tambiá continuava a motivar a cidade a se espraiar naquela direção. Assim, a estrada tratou de fixar um pequeno núcleo em torno da Igreja Mãe dos Homens – atual Praça Coronel José Pessoa. A figura 08, na página seguinte retrata bem a pacatez desse extremo da cidade. Neste local surgia uma bifurcação para o norte levando à nascente d'água. O caminho para o leste seguia ligando a cidade até o Sítio Cruz do Peixe – atual Hospital Santa Isabel (MEDEIROS, 1994, p.25).

Durante o período 1896 até 1904, Gama e Melo e José Peregrino, respectivamente trataram o Estado burocraticamente, arrecadando para pagar, tamanha era a dificuldade reinante (ALMEIDA, 1978, p.216). Entretanto, nestes oito anos, os esforços desprendidos para instalar o transporte coletivo na capital iriam rapidamente contribuir para a ampliação do perímetro urbano e consequentemente agilizar o processo de modificações na paisagem urbana.

A Companhia Ferro Carril Parahybana foi fundada ainda no primeiro governo Álvaro Machado/Walfredo Leal em 19 de abril de 1895. Após receber o material encomendado da Europa, a cidade viu o primeiro bonde à tração animal percorrer suas ruas, ligando a Estação Ferroviária Conde D'eu, na cidade baixa, até

as imediações do Palácio do Governo, na cidade alta. Isto aconteceu no dia 6 de junho de 1896 (RODRIGUES, 1994, p.180). Sob os governos Gama e Melo e Peregrino o sistema se ampliou chegando à Rua das Trincheiras, ao sul, e ao bairro de Tambiá, em direção leste. Sob os trilhos do bonde, ricos e pobres, brancos e negros se deslocavam pela cidade, fosse a trabalho, durante os dias úteis, fosse a passeio, nos finais de semana.

O segundo governo Álvaro Machado/Walfredo Leal (1904-1908) assistiu mais uma renúncia do chefe político que voltou ao Senado deixando seu fiel escudeiro, Monsenhor Walfredo, à frente do governo. Walfredo procurou ser o mais austero possível trabalhando para sanear as finanças do Estado. Uma importante realização foi a criação da Ferrovia de Tambaú, fortalecendo o vínculo com a ocupação mais oriental do município.

Figura 09- Estrada do Tambiá em 1908, ao fundo o Páteo da Igreja Mãe dos Homens, demolida na década de 1920 para dar passagem à rua que se dirigia para o limite leste da cidade. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

Com o prolongamento da linha de Tambiá até o Sítio Cruz do Peixe – nas imediações do atual Hospital Santa Isabel – não tardou a construção de uma estação de trens movidos a óleo, como mostra a figura 9 – popularmente conhecidos como marcha-bombas. Assim, no dia 21 de outubro de 1906 partia a primeira composição da Ferrovia de Tambaú, da Cruz do Peixe para o Sítio da Imbiribeira – atual bairro de Tambauzinho nas proximidades do 1º Grupamento de Engenharia

(RODRIGUEZ, *op.cit.,* p.187). Um ano depois, a 12 de outubro, após obras junto ao leito do Rio Jaguaribe, foi possível ligar definitivamente a cidade à praia de Tambaú[5].

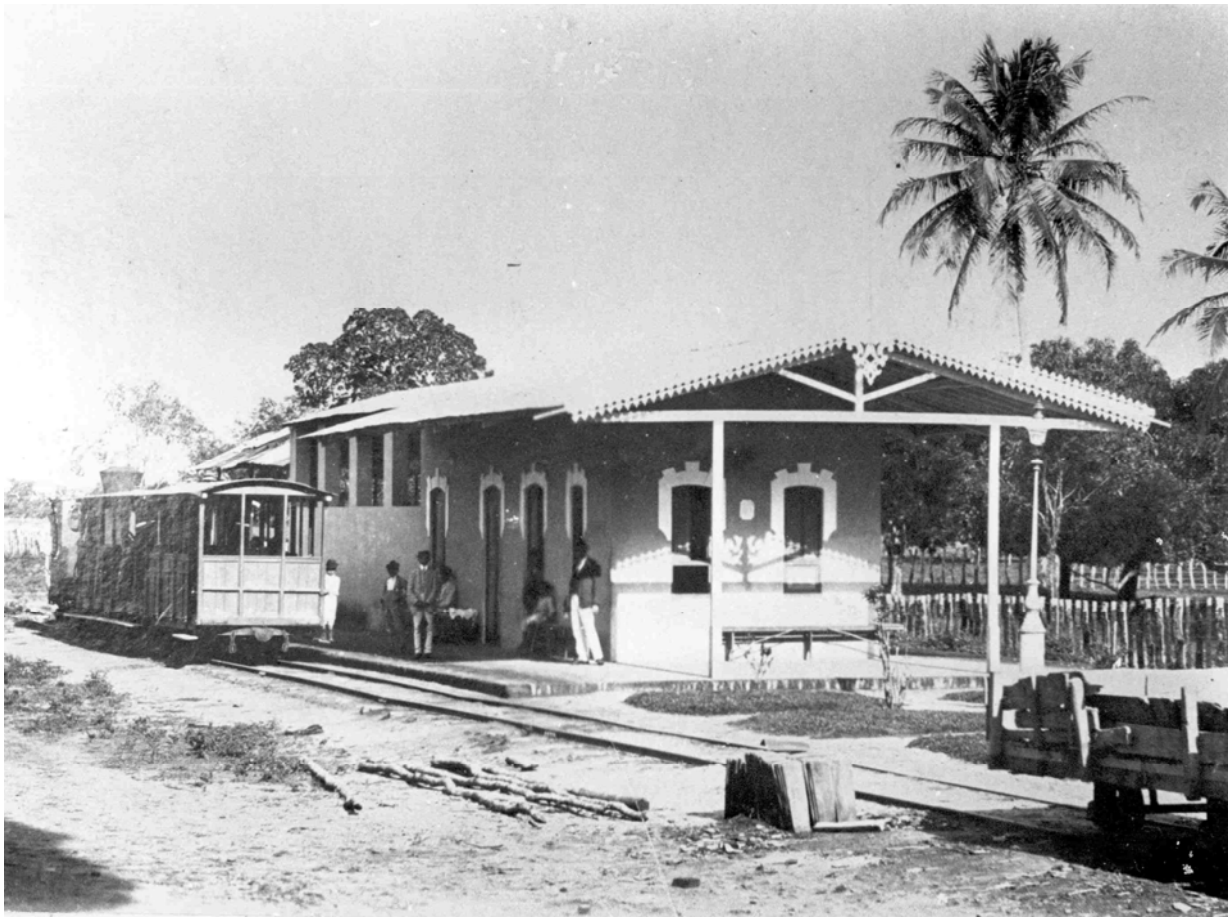


Figura 10- Estação da Cruz do Peixe, 1907. A locomotiva a óleo agilizava o transporte, mas incomodava os passageiros com suas fagulhas e fuligem. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

A importância dessa ferrovia para a época foi enorme. A facilidade de ligação com a orla marítima criava outro pólo de veraneio além de Cabedelo. A proximidade de Tambaú do centro da cidade possibilitava passeios nos finais de semana, ampliando as opções de lazer de uma população confinada aos rígidos costumes de uma cidade provinciana.

Os sítios e fazendas situados à margem do percurso da Ferrovia Tambaú iniciariam um processo de valorização que os levaria, mais tarde, à criação de vários dos atuais bairros no percurso entre o Centro e a praia. A Floresta Atlântica

5- A bela enseada de Tambaú cedo atraiu a atenção dos paraibanos. Deusdedit Leitão, em *Ruas de Tambaú (1988),* assinala ocupações na praia pouco depois dos primeiros anos da fundação da capital. Isto é bastante provável, pois comunidades indígenas se fixavam em localidades onde o pescado era farto. Os escritos holandeses – Servaes Carpentier em 1635 e Elias Herckmanns em 1639 – não falam de nenhuma ocupação em Tambaú. Da bibliografia consultada, há o relato de um reverendo norte-americano que ao chegar à Parahyba em 1839 desembarcou no povoado da Praia de Tambaú. Desejoso de ganhar tempo, o reverendo Kidder fez o trajeto por uma estrada que ligava o pequeno povoado à cidade (ALVES, 1948, p.109). Trilhas em direção à orla marítima deveriam existir, como ilustra o desenho de Vissher na página 43. Possivelmente algumas dessas veredas induziram a ocupação do território de Tambaú por parte da população mais humilde que vivia da pesca, da coleta de mariscos e da extração do côco.

que preenchia todo o espaço entre a área urbana e o litoral começava a ser devastada – primeiro para a abertura de estradas, depois servindo de combustível, na futura Usina Cruz do Peixe que traria a iluminação para a cidade. A região da planície costeira, banhada pelo Rio Jaguaribe, rodeada por charcos e manguezais, também começaria a sofrer com os primeiros aterros para o assentamento dos trilhos da ferrovia. Esse processo se repetiria ao longo do século XX com o objetivo de ampliar a área comercializável dos bairros de Tambaú e do Gonçalo, futuro bairro de Manaíra.

Localizada no entorno do atual Hotel Tambaú, a comunidade de pescadores, desde os primeiros anos da fundação da capital (LEITÃO, 1988), manteve–se modestamente instalada, dividindo o espaço somente com os franciscanos que haviam construído a Capela de Santo Antônio e uma missão de assistência aos índios ali aldeados. A proximidade dos charcos, e consequentemente da malária, foi o principal empecilho para uma ocupação mais efetiva do local. Mesmo assim uns poucos veranistas preservaram suas residências e lentamente foram ganhando vizinhança. Os pescadores assistiriam a valorização imobiliária do povoado. Com o passar dos anos negociariam os seus terrenos e moradias com os veranistas, e se alojariam em lotes cada vez mais distantes da praia.

A atração causada por Tambaú e por toda a orla marítima estava apenas começando na vida da Cidade da Parahyba. No início do século XX muitas conquistas urbanas ainda estavam por vir. O poderio conquistado pelos Machado entraria em seu último mandato.

> "Na sucessão de 1908, a herança coube ao irmão mais moço do Chefe Supremo, o médico João Lopes Machado, que exercia a presidência da Assembléia Legislativa. João Machado fez um governo surpreendentemente operoso e que, marcou o início da modernização da capital e da política de melhoramentos públicos, a que os governos subseqüentes tiveram de dar continuidade" (TRIGUEIRO, 1978, p. 24).

Figura 11- Panorama da Cidade da Parahyba em 1902, em destaque o casario da Rua Direita - atual Rua Duque de Caxias. A maioria das ruas da cidade mantinha largura inferior a doze metros, não eram pavimentadas nem tinha qualquer nivelamento. Até mesmo a Rua Direita, das mais movimentadas, permanecia com degraus ligando as calçadas ao leito principal, como se pode observar na fotografia. FOTO: Acervo Walfredo Rodriguez.

1.4 – O início da Reforma Urbana

Tanto Álvaro quanto João Machado transitavam com frequência na capital federal, onde moravam suas esposas e filhos. As modificações na paisagem urbana carioca não passaram despercebidas pelos irmãos que procuravam, na medida do possível, imprimir algum “sopro de modernidade” na provinciana Cidade da Parahyba. João Machado, talvez por sua formação de médico sanitarista, se mostrou mais afeito às questões locais, deixando as discussões intestinas do Partido Republicano para o irmão. Elegeu-se Presidente do Estado para o período de 1908 a 1912 dando início a novo tratamento da coisa pública, procurando alinhar a estrutura organizacional e a agenda de obras públicas ao espírito existente no Rio de Janeiro. Por essa época grande parte das capitais tentava alterar suas fisionomias instituindo medidas sanitárias que combatessem a imagem colonial que impregnava suas estruturas urbanas, como se pode ver na figura 11 em pleno Centro Histórico da capital paraibana.

É com este espírito que se inicia o governo João Machado. A princípio promoveu reformas na organização da máquina estadual, dinamizando a educação –

reformou o sistema de ensino primário e secundário, capacitando o corpo docente; ampliou o prédio da Escola Normal; fundou a Escola Agro-Pecuária da Imbiribeira procurando introduzir técnicas agrícolas de mecanização para um Estado que mantinha rotinas seculares no cabo da enxada. Para garantir a ordem e a segurança pública o governo ampliou o efetivo da tropa policial. João Machado adquiriu uma casa na Rua das Trincheiras para ser a residência oficial dos presidentes – atual Núcleo de Arte Contemporânea da UFPB. Comprou dois automóveis para o estado, reforçando o uso de um novo elemento na nascente dinâmica urbana.

Figura 11- A Rua da Areia em 1909 desde o início da fundação da cidade se constituiu no principal elo de ligação entre as partes alta e baixa. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

Para João Machado a mudança da paisagem da cidade estava ligada ao incremento do setor de saúde, especificamente a introdução de medidas de controle sanitário. Dentre essas medidas o sistema de abastecimento d'água era a principal. A população se servia da água das bicas, chafarizes e cacimbas espalhadas pela cidade. Nos finais de semana existia o hábito de tomar banho nos mananciais, dividindo o espaço com os animais que faziam o transporte público. Essa situação só se resolveria em abril de 1912 quando foi acionado o sistema de captação de água em poços na Mata do Buraquinho. Foi construído um reservatório na área central que distribuía o precioso líquido para toda a cidade (Rodriguez, 1962, p. 122).

O presidente do Estado também criou uma Diretoria Municipal de Higiene e pôs para funcionar o Serviço de Saúde Pública introduzindo na rotina da população medidas de profilaxia. Fazia parte da estratégia sanitarista valorizar os espaços abertos onde a ventilação fluísse não deixando qualquer tipo de possibilidade para a proliferação das doenças. A valorização da orla marítima surge deste raciocínio. Assim, áreas litorâneas passam a ser mais procuradas pela população seja para pequenos passeios, seja para temporadas de veraneio. Devido

às inúmeras áreas encharcadas, a praia de Tambaú mantinha focos de malária impedindo a sua ocupação mais efetiva. O governo estadual tratou de sanear o balneário, promovendo também a sua arborização.

O bonde à tração animal vivia seus últimos anos nas rotas principais da cidade. O desejo de um transporte mais rápido e confortável, capaz de servir a um número maior da população já era uma realidade. Afora isto, as ruas por onde passavam os trilhos mantinham-se sujas e mal cheirosas destoando com a pretendida imagem de modernidade e limpeza. Apesar dos esforços de João Machado os novos bondes somente chegariam no governo Castro Pinto, em 1914.

As intervenções do governo João Machado compreenderam também a pavimentação de ruas e a abertura de novas vias. Com características completamente diferentes da malha colonial, contando com duas faixas de rolamento de cada lado, calçadas de 3,50 metros de largura, e canteiro central arborizado, a Avenida João Machado iniciava uma nova fase na vida da cidade. Com o objetivo de expandir os limites do município e fazer a ligação entre os setores sul – Rua das Trincheiras – e leste – Cruz do Peixe – a avenida induziu um traçado regular aos novos loteamentos que surgiram. Do seu entorno foram removidas as choupanas da população residente que procurou ocupar as regiões vizinhas menos valorizadas. A nova avenida passaria a abrigar belos palacetes das famílias mais ricas da cidade, se transformando em um novo ponto de atração ao crescimento urbano.

A falta de recursos do tesouro estadual impedira por várias vezes a chegada da energia elétrica na Cidade da Parahyba. O Presidente do Estado liberou o edital para concessão pública logo nos primeiros meses do seu governo, em 1908. Mas somente em 1910 foi assinado o contrato com a recém criada Empresa de Tração Força e Luz dos engenheiros Alberto San Juan e Tiago Monteiro. Até então, somente uns poucos prédios e logradouros públicos mantinham iluminação a base de gás acetileno. A cidade se contentava com os lampiões a querosene além da luz da lua (RODRIGUEZ, *op.cit.*, p.104)

Durante o ano de 1911, nas imediações do Sítio Cruz do Peixe, foi iniciada a construção de um edifício para a usina de força. Todo o posteamento, fiação e maquinário vieram da Alemanha e o sistema foi sendo montado para uma inauguração triunfal no ano seguinte.

> "Às 7 horas da noite do dia 12 de março de 1912, na Usina do Tambiá, o Presidente Dr. João Machado e o secretário Dr. Pedro Pedrosa, foram recebidos pelos Drs. Tiago Monteiro, empresário e João de Lira Tavares, fiscal".
> Diante do respectivo quadro distribuidor, aquele eminente homem de governo ligou a chave geral, correndo um frêmito de entusiasmo entre todos os presentes quando a sala e a cidade se iluminaram."(Rodriguez, 1962, p. 104)".

Figura 13- Usina de Tração Força e Luz da Cruz do Peixe, aproximadamente em 1912. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

O final da gestão de João Machado foi marcado por turbulências e revoltas no interior do Estado. Incitados pelo General Dantas Barreto, Ministro da Guerra do governo Hermes da Fonseca (1910-1914), líderes oposicionistas, na Alagoa de Monteiro e da Serra do Teixeira, ocuparam cidades vizinhas criando um clima favorável a uma intervenção federal. O mesmo ocorria em outras províncias da então Região Norte, fruto da política de desmonte das oligarquias locais, promovida pelo Presidente da República que apoiaria candidaturas militares nas eleições daquele ano. Cidades como Manaus, Recife e Salvador chegaram a ser bombardeadas e interventorias foram instaladas.

Diante das dificuldades da Polícia Estadual em desbaratar o movimento, e o perigo de a capital se transformar numa praça de guerra, retorna à cena política o então Ministro do Supremo Tribunal Federal, ninguém menos que Epitácio Pessoa. Sua amizade com o Presidente não só evitou a intervenção como

garantiu o envio de tropas federais que trouxeram a tranquilidade de volta à Parahyba. Credenciado junto à opinião pública e ao Partido Republicano Paraibano, Epitácio frustra os planos de continuidade no poder da família Machado, introduzindo o Senador Castro Pinto como candidato de consenso. As duas vice-presidências ficariam nas mãos de representantes dos Machado e dos Pessoa. Iniciava-se um período de transição entre uma oligarquia e outra (Mello, 1995, p.151).

O período de glória da família Machado se completara. João colocara a capital em uma rota de crescimento urbano que teria continuidade nos anos que se seguiriam. A sociedade ganhou consciência da necessidade de uma política de infra-estrutura ao observar as alterações ocorridas. Os grupos políticos, por maiores que fossem as suas divergências, estavam convencidos de que teriam de pensar na manutenção e ampliação dessa infra-estrutura, ou perderiam espaço político. Mais do que isto, desejavam implantar novas benfeitorias que sedimentassem a imagem de uma nova cidade, ligada definitivamente a um modo de vida cada vez mais urbano à supressão dos espaços tão característicos do ambiente rural.

Começam a se instalar, na Cidade da Parahyba, as bases de um processo de urbanização característico do século XX e que se repetiu em todas as capitais do país. A abertura de novas vias, como aconteceria com a Avenida Epitácio Pessoa, trataria de quebrar o frágil equilíbrio ecológico de florestas atlânticas, manguezais, charcos, vales de rios e córregos espalhados pelo território da cidade.

1.5 – As primeiras obras de vulto

O governo de conciliação de Castro Pinto (1912-1916) simbolizava a transição necessária imaginada pelo hábil Epitácio Pessoa para dar início à instalação das bases de “seu” modo de governar. Na presidência, Castro Pinto promoveu a extinção do poder político dos juízes. Até então os magistrados podiam exercer chefias em partidos políticos legislando segundo suas conveniências. A esse duro golpe na estrutura da oligarquia rural somou-se a perseguição empreendida a grupos de cangaceiros que circulavam por várias cidades do interior do estado, muitas vezes acobertados pelos chefes políticos locais. A Cidade da Parahyba ganharia a Academia de Comércio, construída nas imediações do Palácio da Redenção, além de uma série de medidas que incentivaram o aumento de vagas nos bancos escolares. O governo

manteve a política de transportes instalando inicialmente a 19 de fevereiro de 1914 dez bondes elétricos que passaram a trafegar nas principais rotas, enquanto aqueles à tração animal passavam a fazer rotas menores nos bairros mais pobres.

Castro Pinto daria continuidade ao processo de incremento da infraestrutura urbana ao contratar os serviços do escritório Saturnino de Brito[6] para elaborar um projeto de saneamento para a capital. Saturnino acreditava na importância de um aporte urbanístico junto ao seu planejamento. Para tanto, abordava de forma integrada as questões técno-sanitárias: o abastecimento d'água; esgotos; águas pluviais; ocupação do solo; sistemas construtivos; habitações populares; espaços e edifícios públicos; orientação e insolação (Segawa, 1999, p.21). O projeto para a Cidade da Parahyba previa a formulação de traçados viários radiais e a arborização de parques e praças, promovendo o melhoramento da qualidade do ar. Foi Saturnino quem primeiro percebeu o potencial da Lagoa dos Irerês – atual Parque Sólon de Lucena no Centro – como um dos principais pontos focais da cidade. Na época, a Lagoa era cercada por densa mata e representava mais um obstáculo ao crescimento, do que um vetor de expansão.

O início da Primeira Guerra Mundial em 1914 reteve a safra algodoeira do estado na fonte, gerando uma crise econômica e política que tratou de adiar os planos do presidente Castro Pinto de introduzir o que seria o primeiro plano urbanístico da capital.

As disputas internas do Partido Republicano ganhariam as ruas quando nas eleições de 1915 para renovar um terço do Senado e as cinco vagas da Câmara dos Deputados, Epitácio Pessoa e Walfredo Leal não conseguiram se entender. Cada uma das alas organizou sua chapa e partiram para as urnas. Castro Pinto resolveu manter-se neutro e passou a ser atacado por todos, renunciando após a vitória do grupo epitacista. Com isso, assumiu o vice-presidente Antônio Pessoa que iniciou a perseguição aos velhos aliados seguidores de Walfredo. Apesar de doente, o irmão mais velho do senador Epitácio, conseguiu em menos de um ano destruir todos os resquícios da presença de Álvaro e João Machado e de Walfredo Leal dentro da estrutura do governo.

Soberano, Epitácio trabalhava agora para eleger finalmente o "seu" Presidente para o Estado nas eleições de junho de 1916. Sofria pressões da ala mais

5- O engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1929) formara-se na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e é considerado o fundador da Engenharia Sanitária no Brasil. Fizera os planos de saneamento de Campos, interior do Rio de Janeiro em 1903, de Santos entre 1905 e Recife em 1910.

jovem chefiada por Sólon de Lucena desejoso de ganhar espaço político frente aos mais velhos do partido. Resolveu agradar aos dois lados, escolhendo para Presidente, Camilo de Holanda, deixando a Secretaria-Geral para Sólon de Lucena. Esta atitude gerou um cisma dentro do partido durante todo o governo de Camilo, que passou a angariar vários desafetos, a começar por Antônio Pessoa que renunciou para não lhe passar o cargo (TRIGUEIRO, *op. cit.*).

Camilo de Holanda era médico e general do Exército, fôra o Deputado Federal mais votado nas eleições de 1915. Ao assumir, se interpôs às indicações de Epitácio para a Secretaria-Geral e Prefeitura da capital – Sólon de Lucena e Antônio Pessoa Filho, respectivamente. Com clima desfavorável, os indicados renunciaram e Camilo pôde formar o seu próprio gabinete. Durante o seu governo enfrentaria cerrada oposição por parte dos walfredistas e veladas intrigas dentro de sua base alimentadas por Sólon de Lucena. Mesmo assim, Camilo de Holanda iniciou um dos governos mais significativos dessa primeira fase da República, dando continuidade e ampliando as modificações urbanas já conquistadas.

A primeira Guerra Mundial colocara os Estados Unidos no campo de batalha causando a diminuição na sua safra de algodão e abrindo espaço para o produto brasileiro, notadamente o paraibano. O algodão era o lastro da economia do Estado e após a seca de 1915 começara a receber incentivos federais para renovar a sua produtividade. O governo local incrementou a política agrícola criando linhas de crédito para a compra de maquinário que ampliasse a produção e aumentou as áreas de plantio. Em pouco tempo as finanças estaduais estavam saneadas e criava-se o ambiente necessário para dar continuidade a ampliação da infraestrutura urbana da capital iniciada no governo João Machado.

Com Camilo de Holanda, ampliou-se sobremaneira o canteiro de obras da capital. Para cá vieram italianos construtores – Antonio Gama e Carmelo Ruffo. É dessa época o surgimento do profissional de arquitetura na cidade. Os primeiros que aqui se instalaram foram os italianos Pascoal Fiorilo, Hermenegildo di Lascio e Giovanni Gioia, além do paraibano Octávio Freire (SALES TRAJANO, 1999).

O conjunto das Praças Pedro Américo e Aristides Lobo deu início às obras do governo de Camilo de Holanda. Pascoal Fiorilo projetou o coreto da Praça Pedro Américo e o grupo escolar Thomás Mindello. Ao lado, Octávio Freire remodelou

a Praça Aristides Lobo introduzindo uma balaustrada em sua parte superior. A reurbanização da rua do Fogo – atual Guedes Pereira – que fechava o conjunto dos dois empraçamentos foi confiada ao arquiteto Hermenegildo di Lascio.

O entorno do Palácio da Redenção também foi alvo da agenda de obras do governo. Octávio Freire fez o projeto do imponente prédio da Escola Normal[7] - atual sede do Tribunal de Justiça. No campo vazio ao lado do Palácio do governo foi construída a Praça Venâncio Neiva com o seu coreto, trabalho de Pascoal Fiorilo, transformando-se em mais um ponto de encontro para população. A Giovanni Gioia foi confiada a reforma do Palácio da Redenção e do Passeio Público da Praça Comendador Felizardo.

Os dois últimos anos do governo Camilo de Holanda coincidiram com a eleição de Epitácio Pessoa para a Presidência da República (1919-1922). Epitácio, apesar de ter ideais ligados ao mundo urbano, devia a sua iniciação política às oligarquias rurais. A sua candidatura, articulada por São Paulo e Minas Gerais mantinha a estratégica política do café com leite, embora já se manifestasse uma oposição mais consistente – com caráter mais urbano – que deu a Ruy Barbosa um

Figura 14- Praça Comendador Felizardo, ao fundo o prédio da Escola Normal construído na administração Camilo de Holanda em 1920. FOTO: acervo Walfredo Rodriguez.

7 – Com a construção da Escola Normal, as suas instalações ao lado do Palácio da Redenção, passaram a ser ocupadas pelo Liceu Parahybano incrementando o setor educacional do estado. Na extremidade oposta à Escola Normal, Camilo ergueu o prédio do Jornal A União sede da imprensa oficial - onde hoje está o edifício da Assembléia Legislativa - projeto de Octávio Freire.

terço dos votos apurados, além da vitória em plena capital federal. O Presidente da República seguiu garantindo recursos que dinamizaram a Parahyba. Foram iniciadas obras de prevenção às secas com a construção de açudes no interior do Estado. Projetos de desenvolvimento da agricultura e da pecuária também se organizaram neste período. Epitácio era informado de tudo o que ocorria no Estado através da ala mais jovem do seu partido, especialmente Sólon de Lucena. Apesar de discordar das atitudes independentes de Camilo de Holanda, Epitácio se limitava a manifestar sua desaprovação e sugestões através de cartas. As obras na capital buscavam a regularização de espaços já existentes, mas que não possuíam um tratamento urbanístico mais adequado, consolidando assim a sua estrutura urbana. A Balaustrada das Trincheiras exposta na figura 15 da página seguinte foi planejada pelo arquiteto Octávio Freire e representou um incentivo a mais para consolidar o nascente bairro de Jaguaribe, levando os limites da capital mais ao sul, na direção do Recife. Dessa forma, novas residências foram sendo introduzidas a partir de loteamentos feitos a partir de sítios e fazendas que margeavam a área urbanizada.

Por essa época surgiram as primeiras idéias de conduzir de forma mais consequente a urbanização da capital em direção ao litoral. A intenção de criar instalações portuárias em Tambaú – objetivando dinamizar a economia local – motivariam logo em seguida a abertura de uma grande avenida que promovesse definitivamente a ligação do Centro com o litoral.

Figura 15- A Balaustrada da Rua das Trincheiras protegia os pedestres do grande desnível do entorno. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

A antiga Estrada de Tambaú, como já vimos, abriu caminho para a instalação dos trilhos do trem que chegaram ao litoral, em 1908. A orla marítima iniciou o processo de atração da população pelo seu potencial paisagístico e

ambiental, se transformando em uma outra opção de veraneio além de Cabedelo. A abertura de uma estrada planejada que ligasse o Centro até a Praia de Tambaú se concretizou no governo de Camilo de Holanda. A condução dessa obra ficou na mãos de Camilo que procurou unir o ponto mais oriental da zona urbana até o Oceano Atlântico. Nesse período as imediações do Sítio Cruz do Peixe já abrigavam a Usina de Tração Força e Luz, a garagem dos bondes da Ferrovia Tambaú, a Estação da Cruz do Peixe, além do Colégio de Educandos Artífices – onde se situa hoje o Hospital Santa Isabel.

> "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 bifurcava um caminho para Cabo Branco" (Medeiros, 1994, p. 26).

Essa descrição de Coriolano Medeiros se reporta ao ano de 1880. Em 1918 esse panorama somente se diferenciava pela presença dos trilhos do trem e as ruínas da Escola Agro-Pecuária da Imbiribeira – onde foi construído o Grupamento de Engenharia – abandonada após o desmonte da oligarquia Machado. A Floresta Atlântica recobria todo o tabuleiro – platô com mais de 40 metros acima do nível do mar – até proximidades do Rio Jaguaribe. A partir daí encontrava-se a planície costeira – variando de 10 metros acima do nível do mar, até chegar ao oceano – representada pelas praias, terraços, restingas e manguezais. No início do século XX, a área sem qualquer urbanização, continha árvores de médio porte (10 a 15 metros) troncos de diâmetros pequenos, com copas largas e irregulares. Os cajueiros, aroeiras e oitis das praias, entre outras espécies, faziam parte da paisagem (Atlas Geográfico do Estado da Paraíba, 1985, p.26-44).

Partindo da Usina da Cruz do Peixe a nova avenida seguiria o eixo oeste-leste com aproximadamente cinco quilômetros de extensão e trinta metros de largura, uma completa novidade para a cidade. Até as imediações do Rio Jaguaribe o terreno se mantém praticamente plano e com solo firme e seco. A partir daí surgiriam os principais desafios, pois o corte do barranco – na verdade a descida do platô para a planície costeira – e a construção de uma ponte sobre o Jaguaribe representariam a parte mais difícil da empreitada. Foram utilizados presidiários para a execução das obras, dessa forma várias turmas de trabalho se adentraram pela floresta a derrubar árvores e abrir a clareira. O difícil trabalho teve início por volta do meado de 1918.

Figura 16- A concorrência da obra foi ganha pelo engenheiro Alberto San Juan, proprietário da Empresa de Tração Força e Luz instalada na Cruz do Peixe. A concepção arrojada da nova avenida marcava a intenção do governo de promover o mais rápido possível a expansão da cidade para o litoral. FOTO: Mello, 1990, p.79.

O Presidente do Estado decidiu instalar os trilhos do trem à medida que a avenida fosse sendo aberta. Esse planejamento arrastou as obras até o final da sua gestão, outubro de 1920, gerando outra frente de trabalho. As dificuldades de abertura do platô para descer às margens do Rio Jaguaribe, e a construção de uma ponte que garantisse a passagem dos automóveis, fizeram com que esse trecho da avenida se estreitasse. Os recursos destinados por Epitácio Pessoa se concentravam nas prospecções da Enseada de Tambaú que poderia abrigar o novo Porto da Parahyba (A União 21/11/1919). Desta forma, a fase final da abertura da Avenida Epitácio Pessoa não se concretizou como desejava Camilo de Holanda. Sendo até necessária a utilização de recursos privados para a construção da pequena ponte sobre o Jaguaribe (A União, 24/09/1920 e 20/10/1920).

Figura 17- Os novos trilhos – paralela aos da Ferrovia Tambaú que definiriam a atual Avenida Júlia Freire – se conectaram aos existentes, nas imediações da atual Avenida Tito Silva no bairro de Miramar, ganhando a orla pela atual avenida Rui Carneiro. A fotografia foi tirada no sentido leste-oeste, como mostra a tênue formação vertical do lado direito, na verdade a chaminé da Usina Cruz do Peixe. FOTO: Arquivo Público do Espaço Cultural José Lins do Rego.

Embora precária, estava aberta a ligação para o Oceano Atlântico. Esse fato detonaria um processo de modificação na paisagem que seguiria o percurso da nova avenida durante todo o século XX. Seriam os extremos – o entorno do Sítio Cruz do Peixe e a orla marítima – que se transformariam mais rapidamente, gerando os bairros da Torre e Tambaú durante a década de 1920 (NOGUEIRA DA SILVA, 1999, p.26) e (LEITÃO, 1998, p.16).

Findava-se o período Camilo de Holanda que marcara profundamente o ambiente urbano, inicialmente transformado por João Machado. A vida da população passara a ter mais opções além das liturgias católicas. O início do século XX e o seu processo de urbanização incrementara o lazer laico com as apresentações das bandas de música nos vários coretos espalhados pelas praças da cidade. As publicações de jornais e revistas locais – Almanaque da Parahyba e Era Nova – divulgavam eventos sociais e esportivos dos clubes Astréa e Cabo Branco.

A Cidade da Parahyba postava-se definitivamente sob os trilhos que levavam à urbanização de sua antiga malha colonial, ganhando novos ares de modernidade, como ocorria com outras capitais. Esse trecho do editorial do jornal A

União, revida algumas críticas da oposição à intensa atividade promovida pelo governo Camilo de Holanda, e dá uma idéia do espírito inquieto da época.

> "... Não se venha dizer que os diversos trabalhos comprehendidos na última rubrica são inúteis ou que seriam adiáveis.
> A Parahyba não podia permanecer *ad eternun* a mesma cidade colonial de dezenas d'annos atraz, sem um relevo que a distinguisse, sem um serviço que comprovasse o nosso adeantamento, os nossos anseios de progresso" (A União, 22/10/1919).

Sintonizado com os governantes de sua época, Camilo promoveu desapropriações, demolições, construção de praças e edifícios, abertura de vias incrementando o espaço urbano. Apoiado técnico e esteticamente por profissionais de arquitetura e engenharia, o Presidente do Estado instalava uma prática que terminaria por ser seguida pelos seus sucessores.

1.6 – Guedes Pereira e a Segunda Reforma Urbana

O governo de Solón de Lucena (1920-1924) traria uma novidade para a dinâmica urbana da capital. Até então os Presidentes Estaduais estavam à frente das obras que tradicionalmente seriam geridas pelos prefeitos. Com a nomeação do médico Walfredo Guedes Pereira para a Prefeitura da capital, Solón teria mais tempo para atender o restante do Estado, fortalecendo a sua figura como líder da ala jovem do Partido Republicano da Parahyba, enquanto Guedes Pereira se dedicaria à capital.

Os dois maiores investimentos federais feitos no governo Solón de Lucena foram aplicados nas obras do novo porto da capital e na execução de um projeto de esgotamento sanitário que garantisse de uma vez por todas a salubridade no município. Depois de avaliar as prospecções feitas em Tambaú, Epitácio enviou engenheiros que preterindo Cabedelo, recomendaram a instalação do porto no Rio Sanhauá. Duas dragas foram instaladas no porto do Capim trabalhando incessantemente. As verbas estavam garantidas, mas o trabalho não produziu os efeitos esperados. Quanto ao esgotamento sanitário, era um projeto caríssimo para os cofres estaduais. O empréstimo conseguido junto a bancos paulistas tirou do papel o projeto de Saturnino de Brito elaborado anos antes (TRIGUEIRO, 1978, p. 65). As obras se prolongariam por todo o governo de Solón abrindo uma série de galerias pela região central da cidade.

Figura 18- O projeto de Saturnino teve início em 1922, atravessando todo o governo Solón de Lucena. A sua conclusão se deu durante a gestão seguinte do Presidente João Suassuna. FONTE: Mapa do acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

Um dos pontos de apoio desse projeto de saneamento foi a urbanização da Lagoa dos Irerês. Imaginada por Saturnino de Brito como ponto-chave de canalização pluvial, a Lagoa deixaria de ser um obstáculo à expansão para o leste, iniciando um processo de ocupação do seu entorno que terminaria por consolidar a nascente Avenida Epitácio Pessoa. Guedes Pereira pôs fim aos charcos existentes, aterrando e canalizando as águas. Toda a região do entorno da Lagoa, tanto ao sul, em direção à Avenida João Machado, quanto ao norte, em direção ao bairro de Tambiá, começou a ter uma ocupação gradual, sendo conhecida como bairro do Montepio por abrigar uma série de residências construídas com financiamento daquele órgão de securidade.

A cidade ganharia um outro parque no sítio da Bica do Tambiá. A região já era conhecida por sua vegetação exuberante, típica de Mata Atlântica. O

Prefeito promoveu algumas obras de urbanização criando o Jardim Zoológico da capital e um pequeno horto botânico que possuía um expressivo número de espécies vegetais. O Parque Arruda Câmara, além de se tornar um dos principais pontos de visitação da população, promoveu a ligação de Tambiá com o Varadouro através da urbanização da fazenda da família Rogers que rapidamente contornou o outro lado do platô onde nascera a Parahyba, trezentos anos antes.

Figura 19- Vista aérea da Lagoa do Parque Solón de Lucena durante o governo de Guedes Pereira. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Guedes Pereira aproveitaria o momento para regularizar uma série de ruas da malha colonial. Fizeram parte deste plano as demolições das Igrejas das Mercês e Mãe dos Homens – figuras 20 e 21. Essas intervenções, por mais delicadas que fossem, afinal atingiam uma das nossas mais tradicionais instituições, conseguiram ter êxito, pois a Prefeitura promoveu a reconstrução destas igrejas nas suas imediações, dinamizando o fluxo das pessoas e dos veículos.

Figuras 20 e 21- Tanto a Igreja das Mercês - à esquerda - quanto a Mãe dos Homens - à direita - impediam a consolidação do traçado urbano por estarem postadas no meio da futura Praça 1817 e da Rua do Tambiá, respectivamente. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

Porém, a maior obra de cirurgia urbana feita pelo médico Guedes Pereira foi a construção da Praça Vidal de Negreiros. Local de cruzamento dos principais fluxos das partes alta e baixa da cidade, a área era desprovida de qualquer dimensionamento que comportasse a circulação de pessoas, bondes e veículos. O plano do Prefeito era criar a maior praça de passagem da cidade. A Praça Vidal de Negreiros seria um grande empraçamento capaz de receber as linhas de bonde que trafegavam do Centro para o Varadouro, para Trincheiras e para Tambiá, proporcionando maior conforto às manobras.

Na praça, seriam instalados um relógio, parada para os carros de aluguel e um pavilhão para pequeno comércio – tabacaria, floricultura e *bombonière.* A obra demandou a demolição de uma quadra inteira, inclusive a Igreja do Rosário dos Pretos que seria reconstruída anos depois no bairro de Jaguaribe. Por sua localização, nas imediações do Palácio da Redenção, o novo logradouro ganharia ares de centro cívico da cidade, transformando-se no principal local de afluxo da população e passando a abrigar todas as manifestações políticas desde então.

Figura 22- Obras de construção da Praça Vidal de Negreiros em 1922. Em primeiro plano vê-se a edificação do pavilhão comercial. O edifício mais alto ao fundo daria lugar ao Parahyba Palace Hotel durante o governo de João Pessoa. FOTO: Acervo da Comissão do Centro Histórico de João Pessoa.

Figura 23- A praça ficou conhecida como o Ponto de Cem Réis, por ser a parada final onde o cobrador anunciava em alto e bom tom o valor das passagens – cem réis. O entroncamento das linhas de bonde foi resolvido com um grande círculo que possibilitava oito entradas e saídas para as diversas rotas com grande folga e tranquilidade. Nesta imagem de 1938 a presença forte do relógio postado no centro do grande círculo organizava também o estacionamento dos automóveis. FOTO: Acervo da Comissão do Centro Histórico de João Pessoa.

Com a aproximação do centenário da Independência, o Prefeito fez uma importante doação ao patrimônio municipal ao construir, numa antiga propriedade de sua família, a praça que seria o ponto alto das comemorações. Ao arquiteto Hermenegildo di Lascio foi confiado o projeto do amplo coreto de alvenaria situado na lateral que se limitava com a Rua Tambiá.

A Praça da Independência serviria como elo aglutinador das intervenções urbanísticas do setor leste da cidade, arrematando as expansões dos bairros de Tambiá e do Montepio, além de influenciar na formação do nascente bairro da Torre. No seu entorno surgiram alguns palacetes – inclusive o do futuro Presidente do Estado João Pessoa – o prédio do Colégio Pio X e as instalações do Hospital Santa Isabel. Nos anos que se seguiram toda essa região, juntamente com a Cruz do Peixe começaria a pressionar o início da Avenida Epitácio Pessoa que passaria a receber as sua primeiras grandes construções.

Figura 24- No processo de doação do terreno havia uma condição básica: a praça deverá manter sempre esse uso, caso contrário, o lote será restituído à família Guedes Pereira. Nesta fotografia da década de 1930 vê-se a urbanização resultante da abertura de novas avenidas e logradouros públicos. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

Com o final do governo de Solón e a determinante presença de Guedes Pereira à frente da Prefeitura Municipal, encerrava-se o ciclo iniciado por João Machado. Durante dezesseis anos – 1908 a 1924 – a capital se favoreceu

amplamente das benesses do Palácio da Redenção. A formação intelectual dos governantes desse período havia se dado nos grandes centros, num primeiro momento em Recife ou Salvador e depois na capital federal, quando muitos chegavam a entrar também em contato com o moderno universo europeu. Essa vivência cristalizava a necessidade de dotar a capital, centro do poder político, de toda a infraestrutura de que era carente devido ao panorama colonial em que vivia encerrada. Esse processo de introdução das primeiras medidas de urbanização ocorreria em nas capitais brasileiras em maior ou menor escala, conforme fosse o poder político e econômico de cada região.

No caso paraibano a presença do Presidente Epitácio Pessoa no Palácio do Catete garantiu um generoso aporte nas verbas públicas que se transformaria em ganho para todo o Estado e em especial a Cidade da Parahyba. Nesse período assistiu-se também a um grande desperdício de recursos públicos nas obras do malfadado porto da capital. O conhecido autoritarismo de Epitácio provavelmente deve ter intimidado o resultado dos relatórios técnicos para a melhor localização das instalações portuárias. Depois das prospecções em Tambaú – uma clara tentativa de deslocar o eixo de crescimento urbano para o litoral – decidiu-se pelo porto do Capim em detrimento da melhor localização do porto de Cabedelo mais distante do Centro – na época distrito da capital . Como já se falou anteriormente, os vinte quilômetros que separavam o Centro da foz do Rio Parahyba sofriam com o afloramento de bancos de areia, fruto de constantes depósitos de aluvião. Esse fato, por si só, era conhecido desde a fundação da Parahyba credenciando Cabedelo como local mais adequado.

À casualidade do traçado irregular das primeiras ruas se sobrepunha o planejamento retilíneo das novas vias. À falta de pavimentação e à parca largura das ruas, surgiam os justapostos paralelepípedos conformando vias e calçadas mais largas, capazes de receber o tráfego de bondes, automóveis e pedestres. Arborização, esgotos, energia elétrica, água encanada compunham o novo ambiente urbano, palco da concretização dos ideais lançados pelo Positivismo postos em prática pela elite republicana. Durante toda a administração de Guedes Pereira a Avenida Epitácio Pessoa não recebeu qualquer benfeitoria. O Prefeito investiu seus recursos na consolidação da malha urbana existente. Como se veria, as primeiras ocupações do bairro da Torre, além de Tambiá já urbanizado, passariam a pressionar

os primeiros lotes em volta da Cruz do Peixe por construções nesse que seria um dos pontos mais elegantes de moradia da cidade. A mística do nome de Epitácio Pessoa, primeiro Presidente paraibano, fora associada à avenida que conduziria um intenso processo de crescimento urbano, concretizando um antigo desejo da Cidade da Parahyba de romper as barreiras físicas e econômicas e enfim atingir o Oceano Atlântico.

1.7 – João Pessoa e a Revolução de 30

Apesar de ter assumido a representação brasileira na Corte Internacional de Haia, na Holanda, o senador licenciado Epitácio Pessoa comandava a política estadual e escolhera João Suassuna para ocupar a presidência no período de 1924 a 1928. Suassuna se destacara no legislativo por sua inteligência e articulação política. Mantinha fortes elos de ligação com os chefes políticos do interior, os Coronéis da Guarda Nacional. Seria uma mudança no perfil da presidência do Estado, até então ligada ao universo urbano. Suassuna se dividia entre Taperoá, sua cidade natal, e o Palácio da Redenção onde passou a valorizar o coronelismo.

Com a saída de Epitácio do Palácio do Catete, o Estado voltou a ser desprestigiado pela União que paralisara os trabalhos contra a seca e as demais obras federais. O governo de Suassuna foi marcado por alguns eventos que desestabilizaram a ordem pública. Desde epidemias de varíola e febre amarela colocando em pânico a população urbana, até as investidas do bando de cangaceiros comandados por Lampião pelo interior do Estado. Nesse período esteve no território paraibano a Coluna Prestes que procurava difundir os ideais da Revolução Comunista de 1917 ocorrida na União Soviética.

A ação dos coronéis do sertão juntamente com a força policial do Estado tratou de combater os homens liderados por Luis Carlos Prestes. Com orçamento minguado, pouco pôde fazer o governo de Suassuna, concentrando os seus esforços em concluir a instalação do saneamento iniciado por Solón de Lucena, além da ampliação da linha do bonde das Trincheiras. O final do seu governo seria marcado pelo desprestígio junto à família Pessoa devido à aproximação excessiva junto aos coronéis sertanejos. Epitácio, mais uma vez não ouviu opinião de ninguém, e decidiu sozinho a sucessão estadual.

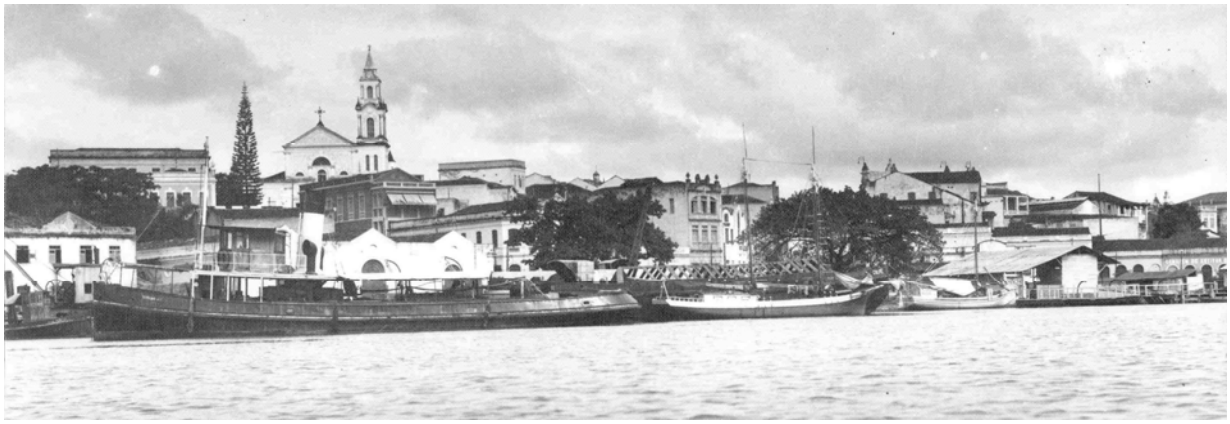


Figura 25- A Cidade da Parahyba vista do Rio Sanhauá por volta da década de 1930. Em primeiro plano vê-se o atracadouro dos barcos em região próxima de onde seria instalado o porto. O Varadouro se consolidara como bairro comercial pela proximidade do rio. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Nas mãos do então Ministro do Supremo Tribunal Militar, o paraibano João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, foi parar a presidência do Estado da Paraíba. Sobrinho dileto de Epitácio, fora escolhido para o quadriênio de 1928 a 1932. O seu destino estava ligado àquele que se tornou o maior movimento político nacional desde a Proclamação da República, a Revolução de 1930.

Voltava a se instalar no Palácio da Redenção um presidente que estaria intimamente ligado ao mundo urbano. João Pessoa havia trilhado caminhos semelhantes aos do tio, de Umbuzeiro à Faculdade de Direito do Recife e daí para o Rio de Janeiro, onde iniciara sua carreira profissional. Era praticamente um estranho na política do Estado, mas com o seu gênio dominador e autoritário abraçou o poder e iniciou sua efêmera projeção ao cenário nacional. O novo chefe do governo trabalharia para dotar a Paraíba de meios para torná-la mais eficiente e moderna e isso significava transporte e comunicação rápida. Dessa forma envidou esforços junto ao Governo Federal para dotar o porto de Cabedelo de uma infra-estrutura capaz de dar vazão à produção do Estado. Tentou instalar a via-férrea de penetração que ligaria toda a Parahyba. Seguindo os trilhos do trem seriam erguidos postes para a instalação da fiação telegráfica. João Pessoa aliou a esses pleitos uma política de modernização fiscal com o objetivo de proteger as finanças estaduais historicamente atacadas pelo dinâmico comércio de Recife. Promoveu barreiras alfandegárias que alteraram esquemas comerciais há muito cristalizados. Curiosamente, os principais prejudicados foram seus primos pernambucanos, os Pessoa de Queiroz, que além de comerciantes eram políticos influentes e proprietários do Jornal do Commércio (MARTINS, 1978, p. 22).

No interior do Estado manteve a tradicional política de abrir estradas de rodagem e construir pontes para escoar a produção até a capital. No Brejo, interligou a região e Campina Grande à capital. Fazia parte de suas ações o combate à corrupção e aos velhos costumes de favorecimento a que estavam acostumadas as prefeituras. Decretou medidas de combate aos cangaceiros e aos vários proprietários rurais que os acoitavam. Criou batalhões policiais pelo interior para manter a ordem e auxiliar os funcionários da Fazenda no combate à evasão fiscal[8].

O cenário da capital mais uma vez recebia obras de infra-estrutura e de embelezamento. O Palácio da Redenção passou por uma ampla reforma que causou a demolição da Igreja Nossa Senhora da Conceição. O antigo prédio do Tesouro ganhou mais dois pavimentos passando a funcionar como Palácio das Secretarias. O Passeio Público da Praça Comendador Felizardo ganhou nova iluminação e perdeu o gradil que cercava o seu perímetro. A partir daí a população como um todo passou a utilizar os seus jardins anteriormente freqüentados preferencialmente pelas camadas mais bem aquinhoadas. O edifício de A União foi ampliado e sua estrutura gráfica tornou-se mais ágil com a chegada de novos equipamentos. João Pessoa iniciaria as obras do Parahyba Palace Hotel na Praça Vidal de Negreiros e construiria o Pavilhão do Chá no centro da Praça Venâncio Neiva, além de alargamentos das principais vias.

Figuras 26 e 27- A antiga Ladeira do Rosário por volta de 1917. Em primeiro plano o Grupo Escolar Thomás Mindello projeto do arquiteto Pascoal Fiorilo. Ao fundo o prédio do Tesouro com características de um Neoclássico tardio. Ao lado, após as obras do governo João Pessoa, o grupo escolar tem substituída a escadaria frontal por duas laterais; o então Palácio das Secretarias, já com os novos pavimentos e todo um revestimento eclético. Percebe-se o alargamento da via que ganhara o nome do ex-prefeito Guedes Pereira. FOTOS: Acervo Walfredo Rodriguez.

8- Devido às dificuldades históricas com suas instalações portuárias, a Paraíba perdia há várias décadas parte da produção de algodão que era escoada para o Recife. Da mesma forma, comerciantes do interior do Estado preferiam negociar diretamente com a capital pernambucana pela variedade de seu comércio e pelas facilidades no pagamento, do que se dirigir à Cidade da Parahyba. Esse mercado atraía diretamente importadores vizinhos que comerciavam sem prestar contas à Fazenda Paraibana.

Figuras 27 e 28- A Igreja da Conceição, que ladeava o Palácio da Redenção, fazia parte das instalações do antigo Convento Jesuíta abandonado em 1760 após as medidas promovidas pelo Marquês de Pombal. O conjunto passou a abrigar instalações militares e a administração da capitania, separada pela igreja. Com a saída dos militares para a Cidade Baixa, o convento serviu de Escola Normal depois como Liceu Parahybano, atualmente a Faculdade de Direito da Universidade Federal da Paraíba. A demolição só poupou a torre da igreja. No local surgiu um jardim que passou a iluminar e ventilar toda a ala norte do palácio. FOTOS: Acervo Humberto Nóbrega.

Nessa pesquisa nenhum registro foi encontrado referente a melhoramentos no percurso da Avenida Epitácio Pessoa no período da sua abertura – em 1920 – até o governo de João Pessoa. Ao que parece, os governos que sucederam Camilo de Holanda se concentraram no Centro, consolidando a estrutura urbana existente. Provavelmente, os aterros do trecho litorâneo da avenida sofreram com os invernos que se seguiram, tornando sua utilização restrita aos veraneios, quando as chuvas são mais espassas. Outro problema grave era a pequena ponte de madeira que não inspirava muita confiança, fazendo com que a população seguisse um caminho paralelo aos trilhos do trem, acessando a orla pelo trecho final da atual Avenida Rui Carneiro que possuía uma ponte mais reforçada.

Durante o governo de João Pessoa a avenida foi ampliada da Usina Cruz do Peixe até a Praça da Independência, ganhando a sua conformação atual. As desapropriações feitas associavam à avenida toda a ambiência e a importância paisagística da praça, pondo fim à simplicidade original do seu traçado que se confundia com o término da Avenida Tambiá. João Pessoa introduziria ainda na avenida o Campo de Aviação da Imbiribeira – no atual bairro de Tambauzinho. O equipamento, por mais simples que fosse, preenchia parte do imenso vazio entre os dois extremos do percurso. Uma planta datada de 1930 do acervo do Instituto Histórico e Geográfico Paraíbano revela que a ocupação ao longo da Avenida Epitácio Pessoa estava somente na esfera do planejamento. Excetuando-se as edificações iniciais do bairro da Torre e das primeiras quadras da Praia de Tambaú, vê-se o

traçado quadriculado do Bairro dos Estados que só seria ocupado duas décadas mais tarde.

Figura 30- Fotografia aérea de 1933. Com o seu traçado definitivo a avenida começava a atrair as primeiras edificações de porte. A primeira delas foi o Colégio Nossa Senhora de Lourdes no canto inferior esquerdo. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

A imagem de austeridade e mudança que o Presidente João Pessoa procurava imprimir não tardou a ganhar o cenário nacional. Suas atitudes de questionamento das estruturas político-econômicas desgastadas existentes na Parahyba e no país como um todo, terminariam por direcioná-lo a uma posição contrária a do Presidente Washington Luís que desejava a permanência paulista no Catete através da candidatura de Júlio Prestes, Presidente do Estado de São Paulo. Tradicionalmente Minas Gerais e São Paulo se revezavam no poder, Washington Luís rompera o pacto. João Pessoa havia negado o apoio a candidatura de Prestes, posição também adotada pelo Rio Grande do Sul e obviamente por Minas Gerais.

Com a quebra do pacto, o Presidente de Minas Gerais, Antonio Carlos buscou apoio no coeso bloco gaúcho para lançar uma candidatura em oposição aos paulistas. Esse cenário é enriquecido com uma série de descontentamentos de vários setores do país capitaneados pela emergente classe média que começava a formar opinião e buscava ascender ao concentrado poder. O movimento tenentista reforçaria a Aliança Liberal juntamente com o Partido Democrático Paulista numa clara oposição à política inflacionária e de constante ajuda aos cafeicultores que levava o país para uma séria crise econômica com raízes internacionais. João Pessoa se juntaria à Aliança Liberal como vice de Getúlio Vargas. Apesar de esquentar o debate eleitoral, a Aliança Liberal não logrou a vitória que coube a Júlio Prestes.

Os desafetos surgidos a partir da austera política fiscal de João Pessoa começaram a reagir. O Coronel José Pereira, chefe político de Princesa Isabel – desprestigiado desde a saída de João Suassuna do Palácio da Redenção – proclamou a independência da sua cidade instigado pelos Pessoa de Queiroz. As batalhas travadas no Jornal do Commércio e n'A União ajudavam a instalar o ambiente propício para uma intervenção federal. Todo este movimento contava com o apoio tácito do Presidente Washington Luís. Apesar dos esforços contrários, a Polícia do Estado conseguiu dominar os revoltosos de Princesa evitando assim a intervenção federal que já se avizinhava.

Na Parahyba, com os ânimos exaltados entre os partidários de João Pessoa e seus oposicionistas, uma série de ações policiais foi deflagrada para intimidar a oposição. Num desses trabalhos, a Polícia fazia uma devassa em um edifício no centro da capital não poupando nenhum dos apartamentos, dentre eles o do advogado João Dantas, cuja família apoiara o Coronel José Pereira. A invasão da casa do advogado, com a subseqüente devassa em suas correspondências íntimas, tratou de iniciar o desenho da tragédia que se avizinhava. Na tarde do dia 26 de junho de 1930, durante viagem à cidade do Recife, João Dantas acertaria dois tiros de revólver contra o presidente parahybano, responsabilizando-o diretamente por sua difamação. As pretensões da Parahyba de voltar a ocupar o palco das decisões nacionais através de João Pessoa haviam se frustrado gerando uma comoção em toda a população. Após a notícia do crime chegar aos ouvidos do povo instalou-se um profundo clima de insegurança e violência com perseguições a partidários e à família de João Dantas, assassinado dias depois misteriosamente dentro de sua cela na capital pernambucana. É fruto desse momento a mudança do nome da capital – Cidade da Parahyba – para João Pessoa.

Após a eleição presidencial de Júlio Prestes, os integrantes da Aliança Liberal passariam a urdir uma silenciosa conspiração que culminaria com a revolução. O assassinato de João Pessoa na Confeitaria Glória em Recife criou um clima de instabilidade que culminou quatro meses depois na deposição do Presidente Washington Luís. O movimento seguinte foi a ascensão de Vargas representando um profundo corte no processo histórico brasileiro. Estava rompido o quadro sócio-político de dominação oligárquica por parte da burguesia cafeeira fruto da conjuntura internacional associada aos episódios internos (FAUSTO, 1985, p. 426).

A nova estrutura de poder montada por Vargas levou à centralização crescente em torno do governo central. Foi suprimida boa parte das liberdades democráticas – constituições e poderes estaduais. Surge a figura do Interventor Estadual, normalmente recrutado dentro do Movimento Tenentista. Dessa forma, Vargas mantinha sob seu acurado olhar o andamento de todo o país. Esse panorama centralizador e autoritário ganharia espaço em vários países durante a década de 30, levando à consolidação de ditaduras na Itália, Alemanha, Espanha e Portugal.

> "Desta forma, podemos considerar os anos trinta como importante etapa na definição dos rumos do capitalismo industrial no país, observando-se no plano econômico, o deslocamento do eixo da economia do pólo agro-exportador para o pólo urbano-industrial e, no plano político, o esvaziamento da influência e do poder dos interesses ligados à preservação da preponderância do setor externo no conjunto da economia" (DINIZ, 1986, p. 89).

1.8 – O Estado Novo e as novas obras

Seguindo a orientação geral do Estado Novo, cada Interventor Federal passou a estruturar a política urbana de suas capitais. Assim como a capital federal que recebeu um projeto urbanístico de Agache, Porto Alegre e Salvador, entre outras receberiam a atenção do urbanista francês. Na capital baiana ocorreu em 1935 a Semana de Urbanismo, onde profissionais e cidadãos se reuniram para discutir diretrizes para o crescimento urbano de Salvador (PINHEIRO, 2002, p.277). É interessante notar influências da Escola de Chicago – além das lições do CIAM e algumas propostas anteriormente formuladas por Saturnino de Brito com claras vinculações ao ideário de Camillo Sitte – já se faziam sentir durante os debates.

Já havia visitado o Brasil em 1929, o arquiteto franco-suíço Le Corbusier que, além de divulgar os princípios da nova ciência, expusera algumas idéias para São Paulo e do Rio de Janeiro – um plano urbanístico para a então capital federal ilustrada na figura 31 na página seguinte. Mas seria do arquiteto e urbanista francês Alfred Agache os primeiros estudos implantados levando em conta a funcionalidade dos espaços além de uma hierarquização viária eficiente para a capital federal. Passou a fazer parte da política do novo governo a definição de códigos que regulamentassem a construção dos edifícios.

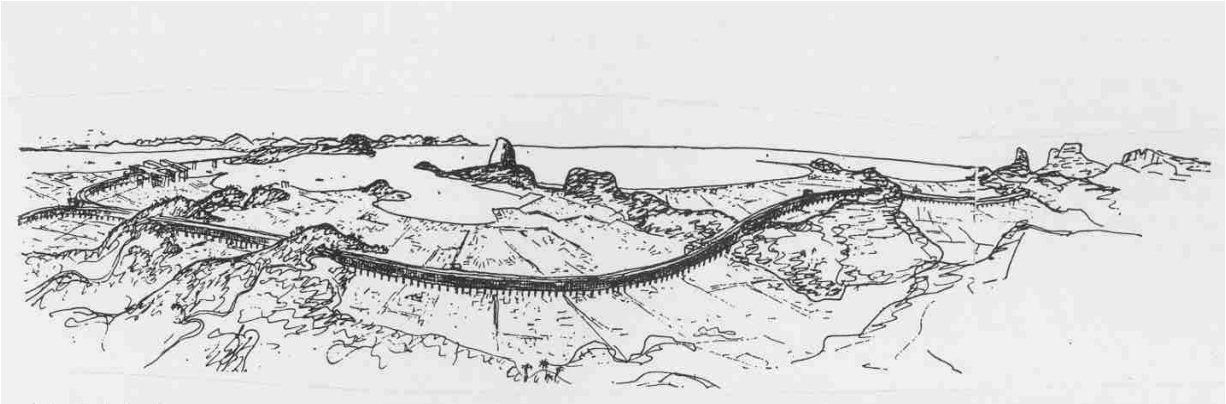


Figura 31- Estudo de Le Corbusier para o plano urbanístico do Rio de Janeiro, em 1929, desenhado durante a sua primeira viagem ao Brasil. O arquiteto procurava divulgar suas idéias da "máquina de morar" e sugeria a construção deste edifício com mais de 22 quilômetros de extensão que serpenteava entre as montanhas da capital federal. FONTE: Retirada de BARDI, 1984, p.73.

A experiência da construção de Goiânia, planejada por Attílio Correia Lima em 1934, também foi resultado dessa política. Apesar das inspirações classicistas no traçado, o urbanista ultrapassava o desenho quando definia de forma inovadora o zoneamento da nova capital (BRUAND, 1981, p.350). A vizinha Recife, também recebeu estudos de Attílio Correia Lima, que em 1935 elaborou um plano de expansão para a cidade. Antes da posse do Prefeito Novaes Filho, no final do ano de 1937 – nomeado pelo Interventor Agamenon Magalhães – haviam elaborado projetos para o mesmo tema, em 1931, o engenheiro Domingos Ferreira e o arquiteto-urbanista Nestor Figueiredo (PONTUAL, 2001, p. 82-86).

Na Paraíba, desde os primeiros meses do governo do Interventor Antenor Navarro, em 1931, começou-se a estruturar a Diretoria de Viação e Obras Públicas – comum em todos os estados – que se incubiria do planejamento e da execução de todas as obras do novo governo. Em 1932 foi contratado Nestor Figueiredo para elaborar um plano urbanístico para João Pessoa. O Jornal A União, de nove de março de 1932, publica uma entrevista com o Nestor Figueiredo. O arquiteto carioca, naquele momento abrira seu escritório em Recife e estava trabalhando em plano semelhante para o interventor Lima Cavalcanti. Com a morte de Anthenor Navarro em acidente aéreo o Estado passa às mãos de Gratuliano Brito que garante todas as condições para o desenvolvimento dos estudos.

> "Constituída a Comissão e suas sub-comissões, Nestor Figueiredo iniciou um trabalho de reconhecimento da cidade de João Pessoa, estudando sua estrutura urbana, sua topografia, suas áreas de expansão, sua forma de crescimento e seu tecido histórico. Para isto contou com um instrumento extremamente útil na visualização da cidade, um avião cedido pela Marinha de Guerra, e com o qual foi efetuado um amplo levantamento fotográfico, utilizado na elaboração do plano. Esta utilização de um meio extremamente moderno como o avião para servir de instrumento de ajuda na análise da cidade contribui para

> vincular a imagem da cidade àquela que os governantes lhe queriam impor, qual seja, a de uma cidade sintonizada com o que havia de mais progressista e avançado" (TRAJANO FILHO, 1999, p. 22).

O resultado dos estudos de Nestor Figueiredo previa três momentos distintos para a cidade. Nas margens do Rio Sanhauá o arquiteto propunha a criação da Praça do Desembarque que se articularia com a cidade alta através de uma ampla esplanada. No entorno, estariam organizados o comércio atacadista e varejista, além das edificações industriais. O plano mantinha o setor residencial apoiado pelo comércio de bairro na cidade alta. As áreas de expansão – nos quadrantes sul e leste – guardariam o caráter monumental esperado para a capital do estado. A partir da Lagoa do Parque Solón de Lucena seria estruturado o sistema viário contando com largas avenidas que levariam a um Centro Cívico – nas imediações da Cruz do Peixe; ao Centro Universitário – curiosamente próximo ao atual campus da Universidade Federal da Paraíba. No entorno da Lagoa estaria disposto o Centro Administrativo Municipal e no final da Avenida João Machado, o Centro de Saúde. Uma característica bastante peculiar do projeto de Nestor Figueiredo era a utilização de avenidas tipo *park-way* que garantiriam um deslocamento rápido por toda a cidade.

Figura 32- O Centro Cívico imaginado por Nestor Figueiredo se organizava nas imediações da atual Avenida José Américo de Almeida. O empraçamento final receberia monumentos em memória do Presidente João Pessoa. FONTE: Retirada de A União, 09/10/1932.

Apesar de não ter sido implementado, o plano urbanístico deixaria suas marcas no desenho da cidade, conforme expusemos anteriormente. As preocupações do arquiteto em preservar a Mata do Buraquinho – manancial que abastecia a capital – garantiriam a manutenção de uma imensa área verde no coração da cidade. Entretanto, foi com a urbanização do bairro da Torre que Nestor Figueiredo concretizaria parte do seu plano de expansão. A partir da demarcação do loteamento, se iniciaria o processo de fixação de setores mais pobres da população que teria forte influência no percurso da Avenida Epitácio Pessoa. A antiga fazenda de Manoel Deodato mantinha algumas vias abertas inicialmente pelo administrador Joaquim Torres, que emprestaria seu nome ao bairro.

Com o Ministério de Viação e Obras Públicas, uma série de obras se realizou em todo o país, através de suas Diretorias Estaduais. Em 1933, o engenheiro Ítalo Joffily coordenaria as operações que reiniciariam a abertura definitiva da Avenida Epitácio Pessoa – figura 33. Um grande corte foi feito no final do platô que descia para as margens do Rio Jaguaribe – imediações do Clube Cabo Branco. Dessa forma, a inclinação da via tornou-se mais suave e foi possível o aterro das áreas encharcadas da planície costeira de Tambaú. O governo procederia também a uma correção no traçado da avenida que, retificada, assumiu a configuração atual. As obras, iniciadas em 1933, se estenderiam até 1936 no governo de Argemiro de Figueiredo quando também foram assentados os trilhos da ferrovia.

Figura 33- Imagens da obra em 1933. Vista de leste para oeste. O corte do platô reduziu a inclinação, possibilitando um futuro tráfego de bondes para Tambaú. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

As obras de chegada à orla marítima marcam o início dos movimentos impactantes àquele que poderia ter se transformado em um belo parque urbano, o Rio Jaguaribe. A falta de consciência no trato com as questões intimamente ligadas ao espaço natural se revestia de uma espécie de belicosidade característica de uma época, onde a resolução imediata dos problemas prevalecia à reflexão dos acontecimentos futuros. Dessa forma, as margens do Jaguaribe foram sendo aterradas seu leito assoreado perdeu a largura tradicional, suas águas a limpeza, além de sua flora e fauna características. Esse processo privilegiou a venda de um loteamento do comerciante Antonio Lyra na sua fazenda cobrindo os bairros de Cabo Branco até Tambaú.

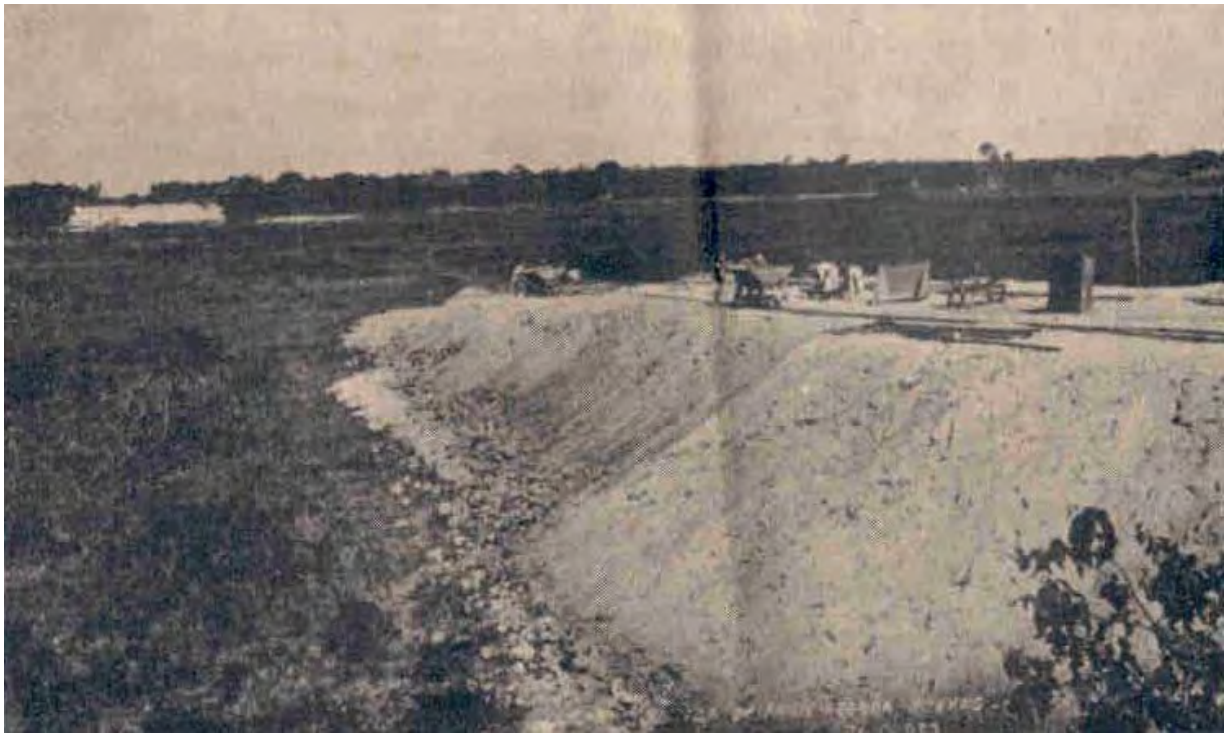


Figura 34- Aterro das margens do Rio Jaguaribe durante as obras da Avenida Epitácio Pessoa em 1933. FOTO: Acervo Jornal O Norte.

A figura 34, publicada numa matéria especial do jornal O Norte de 25 de dezembro de 1988, mostra claramente como estava desgastado esse trecho da avenida, trabalhado inicialmente em 1920 por Camilo de Holanda. Foi necessário elevar todo o trecho em torno das margens do Rio Jaguaribe para garantir a segurança contra a erosão das chuvas de inverno. A fotografia da página seguinte, de 1936, deixa bem claro a inflexão no traçado da avenida aberta durante os trabalhos coordenados por Camilo de Holanda em 1920, e a marcação definitiva – mais à direita – feita pela Diretoria de Viação e Obras Públicas.

Figura 35- Finalização das obras na Avenida Epitácio Pessoa durante o governo de Argemiro de Figueiredo. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

A partir das diretrizes de Nestor Figueiredo abriu-se a Avenida Getúlio Vargas com 52 metros de largura – calçadas de 6 metros, canteiro central de 10 metros e duas pistas com 15 metros de largura cada, proporcionando três faixas de rolamento de cada lado, além de duas faixas para estacionamento em cada lateral. A arborização feita com ipês amarelos reveste-se, até hoje, de uma ambiência toda especial nos últimos meses do ano, durante a floração, quando as árvores perdem toda a folhagem e durante alguns dias turvam o entorno com o seu amarelo. O arquiteto Clodoaldo Gouveia, da Diretoria de Viação e Obras Públicas, planejou todo o conjunto do Instituto de Educação, estrategicamente situado no final da avenida com o objetivo de reforçar a crescente urbanização da área. O edifício do Instituto Central com sua composição de linhas vinculadas à arquitetura moderna passou a enobrecer a paisagem da cidade – figura 36. O Parque Solón de Lucena – figuras 37 e 38 – que já canalizava as águas pluviais do entorno, recebeu a plantação de uma aléia de palmeiras imperiais que reforçou sobremaneira seu valor paisagístico, concedendo à cidade mais um espaço de convivência, chegando a animar os futuros carnavais com os desfiles de carros alegóricos.

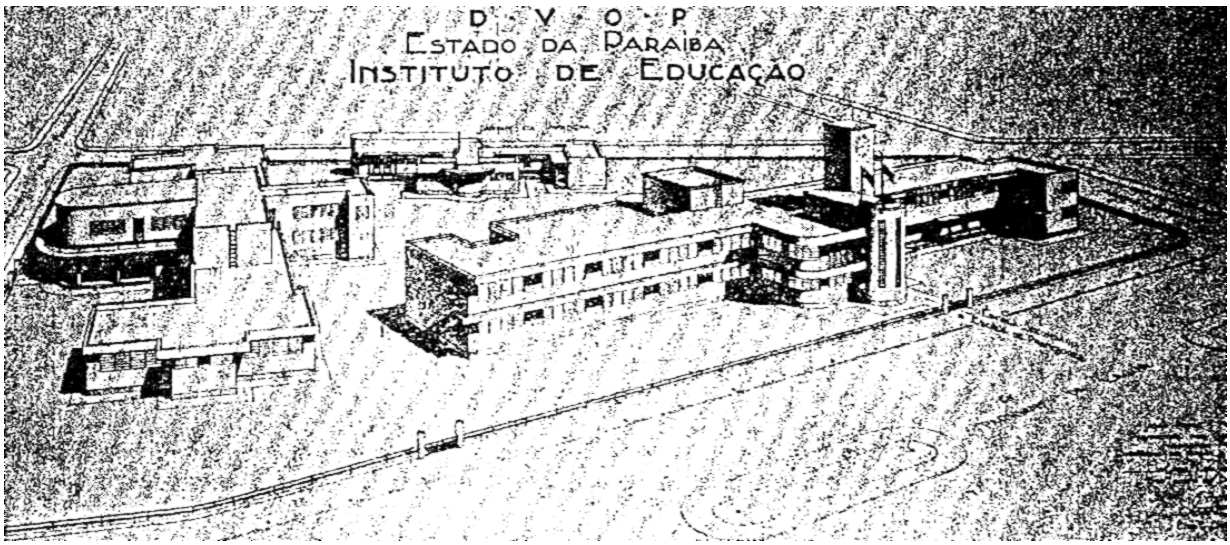


Figura 36- O planejamento prévio, a construção da Escola de Aplicação – a esquerda – do jardim de Infância – edifício aos fundos – e ganhava o seu ápice com a edificação do Instituto Central do Liceu Paraibano – na esquina à direita. Durante anos o Liceu passou a ser referência educacional em todo o Estado, decaindo com o Golpe Militar de 1964. FONTE: Retirada de TRAJANO FILHO, 1999, p.105.

Com a Segunda Guerra Mundial, esfria-se a economia dos países sul-americanos, em especial a produção do algodão, que se mantinha como principal produto de exportação do Estado. O ritmo de obras que Getúlio Vargas procurava imprimir teve de ser refreado e consequentemente os planos das interventorias não transcorreram normalmente. Mesmo assim, a capital teve as suas ligações com Bayeux, Santa Rita reformadas e ganhou o Manicômio Judiciário, a Maternidade Cândida Vargas e o Hospital São Vicente de Paula – no final da Avenida João Machado, como imaginara o plano de Nestor Figueiredo.

Figuras 37 e 38- Por sua localização, a meio caminho do setor leste e ladeado por bairros em fase de consolidação final – Montepio e Jaguaribe – o Parque Solón de Lucena após receber pavimentação e paisagismo se tornou a ponta de lança para projetos futuros. A fotografia da esquerda revela o cuidado com que os trabalhos se conduziram. Já a imagem à direita reflete a sua importância viária. Já é possível perceber a construção do Liceu Paraibano na parte superior direita da Avenida Getúlio Vargas. Outras edificações de porte logo se instalariam, notadamente residências de alto padrão que mais tarde também ganhariam a Avenida Epitácio Pessoa. FONTE: Acervo Humberto Nóbrega.

A partir de 1940 assume a Interventoria do Estado Rui Carneiro. Nos trabalhos de regularização da Estrada de Cabedelo, aproveita-se para instalar o Campo de Aviação nas suas imediações - liberando o amplo terreno que margeava a Avenida Epitácio Pessoa e já não garantia a segurança das aeronaves por suas exíguas dimensões. Outra medida foi levar definitivamente o bonde elétrico à Praia de Tambaú, seguindo pelo velho trajeto da Avenida Atlântica. Esse fato ampliou o acesso à orla para uma parcela maior da população e o núcleo inicial de ocupação no entorno do Bar e Restaurante Elite passou a receber também as primeiras linhas das "sopas" – pequenos ônibus que faziam a linha Centro –Tambaú.

Durante a década de 1940 a Avenida Epitácio Pessoa passaria a abrigar, além das primeiras edificações do bairro da Torre, o quartel do 1º Grupamento de Engenharia de Construção. Com uma ampla área que adentrava-se pelo nascente Bairro dos Estados, o quartel construiu uma pequena vila para os oficiais situada em sua lateral leste e outra interna, próxima às instalações hospitalares de que também dispunha. Era um importante conjunto arquitetônico que trataria de auxiliar na fixação de futuras edificações no seu entorno.

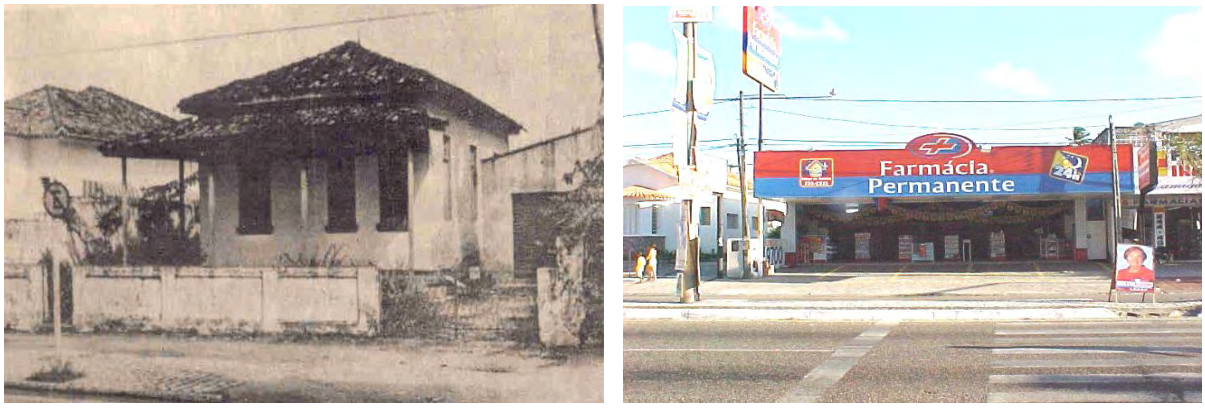


Figura 39- No início da avenida, esta singela casa guardava uma série de características das primeiras habitações da Torre. Há cerca de cinco anos foi demolida dando lugar a esta farmácia 24 horas. FOTOS: O Norte 25/12/1988 / Marco Antônio Coutinho.

1.9 – A Conquista definitiva do litoral

O período que precedeu ao governo de José Américo de Almeida (1951-1956), marca um importante fato urbanístico para a capital. A 11 de outubro de 1948 é promulgada a primeira Lei Orgânica e o Código de Posturas do Município. A tentativa de ordenar o crescimento urbano ainda seria muito tênue e se concentraria na aprovação dos novos loteamentos da periferia, tanto ao sul, quanto

ao leste. Na falta de um corpo técnico com formação urbanística adequada - os técnicos que trabalharam em João Pessoa no decorrer do século XX não se fixaram aqui, nem fizeram escola - aprovaram-se diversos loteamentos que se transformaram em vários dos atuais bairros, apresentando características bastante perversas para a nossa vida atual: ruas e calçadas estreitas, falta de praças e áreas institucionais capazes de receber equipamentos urbanos que garantissem uma melhor qualidade de vida à população.

Em 1951, com a volta de Getúlio Vargas à cena nacional, desta feita através de eleições diretas. Aqui na Paraíba vence as eleições seu antigo Ministro de Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida. A influência do novo governador, além de sua força de trabalho, promove uma série de benfeitorias ligadas à infra-estrutura básica: água e energia elétrica. Definitivamente o manancial da Mata do Buraquinho não supria mais as necessidades da cidade. Os estudos apontavam para a criação do Reservatório de Marés no setor sul da capital.

O espaço urbano pessoense desde 1947 começava a sentir a presença da Fundação da Casa Popular que construíra algumas habitações na Torre. Com José Américo, essa política embrionária ganhou porte de política habitacional chegando a atingir algumas localidades que já detinham algum tipo de infra-estrutura, recebendo uma população com padrão de vida diferenciado.

> "E uma vez estabelecida tal previsão, a seleção dos bairros, de acordo com o zoneamento, deveria ser de tal modo estudada que as áreas tecnicamente privilegiadas pelas condições naturais fossem destinadas a lotes residenciais de maior valor, para as classes mais favorecidas de fortuna, isto é, em condições de poder pagar preços mais altos pelo conforto desejado.
> Dentro do zoneamento, ainda, certas áreas seriam destinadas aos bairros comerciais ou industriais (quando for o caso), outras, às moradias para a classe média, e, finalmente, considerável parte do todo urbanizado seria, então, destinada às habitações populares ". PARAÍBA (Estado). Secretaria de Educação e Cultura. Plano de Lançamento de Bônus, 1952. In: FARIAS, Ana Maria de Souza Martins. Urbanização e Modernidade: A Construção do Espaço Urbano de João Pessoa (dos anos 20 aos anos 70). Tese de Doutorado. Depto. História UFPE, Recife, 1997, p-244.

Fica claro que a intenção do governo tinha por objetivo privilegiar parcelas mais bem aquinhoadas da população, em detrimento da maior parte dos habitantes que seria instalada em localidades menos favorecidas pelos serviços municipais. Assim, construiu-se o bairro de Miramar nas imediações da Avenida Epitácio Pessoa, situado no final do platô que se encaminhava para a descida da orla

marítima. Essa ocupação foi de grande importância para ampliar o número de edificações ao longo da avenida. Anos mais tarde foram iniciadas as obras de um conjunto habitacional que originou o bairro dos Expedicionários, também às margens da Avenida Epitácio Pessoa, ao lado da Torre. Na zona sul da cidade, o Governo do Estado construiu conjuntos que originaram os bairros de Oitizeiro e Novais, ambos distantes da área central e destinados à população de baixa renda.

Provavelmente no momento da fotografia abaixo a pavimentação de paralelepípedos promovida pelo governo estadual já estivesse completada. Isso ocorreu nas festas de final do ano de 1952, com grande inauguração no busto do Almirante Tamandaré, à beira-mar. Após trinta e dois anos da sua abertura por Camilo de Holanda, a avenida iniciaria uma nova fase de sua vida. Desta feita as mudanças ocorreriam na velocidade das marinetes e dos automóveis que passariam a percorrê-la com maior frequência, transportando as pessoas que já não mais veraneavam em Tambaú, mas passavam a morar definitivamente nas margens do Oceano Atlântico.

Figura 41- No início da década de 1950 vê-se a Avenida Epitácio Pessoa chegando à orla tendo do seu lado direito, já no final do platô, o bairro de Miramar. Em sua região central, também à direita, delineia-se o bairro dos Expedicionários. Um pouco mais abaixo com um claro arruamento em direção sudeste a Torre. O lado norte da avenida permanece quase sem ocupação. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

A pavimentação seria responsável por uma mudança radical no entorno da avenida que, em menos de dez anos, não estaria ligando somente o Centro ao mar, mas promovendo a ocupação de áreas tanto ao sul quanto ao norte. O fato de existir uma grande via pavimentada capaz de promover o tráfego naquela direção do perímetro urbano passou a facilitar, inclusive, a ligação, mesmo que precária, com as praias ao norte – Manaíra, Bessa e Cabedelo – e ao sul – Cabo Branco, Seixas e Penha.

Figuras 42 e 43- As duas casas datam da construção de Miramar – início da década de 1950. A edificação da esquerda já acomoda um novo uso, enquanto a da direita mantém-se como habitação. Sem a assinatura aparente de algum arquiteto, provavelmente foram construídas por mestres de obra formados no cotidiano das grandes obras dos anos 20. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Os anos que se seguiram assistiram o ritmo desenvolvimentista do Presidente Juscelino Kubitscheck, conhecido como “cinqüenta anos em cinco”. A interiorização pretendida pelo Presidente seria concretizada com a construção de Brasília e a implantação de uma extensa malha rodoviária capaz de promover tanto o escoamento da produção como permitir a ampliação da oferta do mercado interno.

Dessa forma, o próprio governo tratou de promover a entrada do capital internacional associado a setores brasileiros para a ampliação da indústria automobilística, de transportes e materiais elétricos, química, mecânica, metalúrgica e de borracha. A maneira como esse processo foi conduzido deixou a nascente classe industrial nacional dependente dos interesses internacionais, o que se revelaria nefasto num futuro não muito distante. Apesar de frágil, o processo industrial terminou por se instalar na região Nordeste através de organismos intimamente ligados à presidência, como a SUDENE e o BNDES. A chegada da indústria favorecia amplamente à urbanização e a formação crescente de uma população operária que

passaria a se organizar em sindicatos e organismos de classe, tendo também um importante papel no desenrolar dos fatos políticos no início da década de 1960.

Na Paraíba, o governo José Américo criara a Universidade da Paraíba após congregar uma série de faculdades existentes em João Pessoa e em Campina Grande. Não demorou muito para serem escolhidos, em ambas as cidades, os locais para a instalação das respectivas Cidades Universitárias. Na capital, optou-se por uma ampla área, a sudeste do Centro, ao lado da Mata do Buraquinho – a Fazenda São Rafael – que guardava proximidade com o planejado Centro Universitário de Nestor Figueiredo, na década de 1930. Seu acesso se faria através das Avenidas Pedro II – vindo diretamente do Centro – e Epitácio Pessoa – a partir da expansão leste. A Cidade Universitária iniciaria um novo processo de ocupação da cidade para a região sul/leste que se concretizaria a partir do final da década de 1960.

Essa fase marca a presença de uma segunda geração de arquitetos que passa a trabalhar em João Pessoa, radicada aqui ou em outros centros urbanos. É o caso de Mário Glauco di Lascio – filho do também arquiteto Hermenegildo di Lascio – que amplia a clientela do pai produzindo trabalhos com claras vinculações ao Movimento Moderno de sua época. O paraibano Leonardo Stuckert, formado no Rio de Janeiro, produz o Plano Diretor para a Universidade Federal, desenhando suas principais edificações – o Centro de Tecnologia, a Central de Aulas, o Centro de Humanidades e de Educação, o Hospital Universitário e os Institutos de Matemática e Física. No Parque Solón de Lucena, Stuckert planejou o edifício da Reitoria. Acácio Gil Borsói, carioca com escritório no Recife projetou a Biblioteca da UFPB – transformada em Reitoria nos anos 70 – além de uma série de residências na Avenida Epitácio Pessoa – figuras 44 e 45 abaixo.

Figuras 44 e 45- Residência construída em 1959 por Borsói para Cassiano Ribeiro Coutinho. O projeto paisagístico é assinado por Roberto Burle-Marx. FOTO: Marco Antônio Coutinho.

Carlos Alberto Carneiro da Cunha, paraibano radicado em Pernambuco, faria uma série de importantes trabalhos na capital durante os anos 70. São também de Borsói os projetos do Cabo Brancos Esportes Clube em Miramar abaixo na figura 46 – nas imediações da Avenida Epitácio Pessoa – e do Iate Clube na praia do Bessa.

Figura 46- Nesta fotografia de 1968 visualiza-se o Esporte Clube Cabo Branco na parte inferior. O bairro de Miramar, acima do clube aparece quase que totalmente ocupado e dirigindo sua ocupação para a futura Avenida Rui Carneiro – via ainda em terra batida à direita unindo-se, em ângulo, com a Avenida Epitácio Pessoa. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega

A construção de Brasília representou a concretização do ideário propagado pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. Os preceitos difundidos através da construção dos mais variados edifícios – desde a década de 1930 – se solidificaram nos anos que se seguiram e ganharam o país nas suas mais longínquas cidades. O Plano Piloto da nova capital, elaborado por Lucio Costa, coroava o zoneamento urbano como peça-chave na definição do crescimento das cidades. A setorização dos vários usos em pontos estratégicos da malha urbana passaria a fazer parte da rotina de expansão das principais cidades – que já mantinham um corpo técnico de arquitetos, urbanistas e engenheiros.

Com o final do mandato de JK e a efêmera eleição de Jânio Quadros, o país começava a colher os frutos do corrosivo processo de ampliação de sua base

industrial. O panorama de insegurança, patrocinado por uma conjunção de fatores, tinha à frente a nascente elite industrial brasileira – desde sua gênese tutelada pelo capital internacional - aliada a setores militares – no poder desde o Estado Novo. Tanto a classe média como a população mais pobre já não conseguia mais acompanhar as altas taxas de inflação, passando a se organizar através de sindicatos e organizações de classe que buscavam o apoio do Presidente João Goulart – tradicionalmente simpático às causas populares. O ambiente internacional se exacerbava com a Guerra Fria. A tensão vivida na América Latina fazia com que o governo norte-americano agisse por trás dos bastidores interferindo em vários países. Em 31 de março de 1964 o país entrava num longo período onde as liberdades democráticas seriam suprimidas violentamente. O governo golpista dos militares trataria de reforçar as ligações com o capital internacional, perseguir as oposições e encobrir as raízes da crise brasileira.

1.10 – Do Golpe Militar de 1964 à chegada do século XXI

A chegada dos militares ao Palácio do Planalto representou para o país a frustração da consolidação do caminho democrático que começava a ser trilhado com maior força a partir da eleição de Juscelino Kubitscheck. O Brasil já contava com o voto feminino, o voto do analfabeto e eleições em todos os níveis. Todas as bandeiras ideológicas podiam se organizar livremente e começava a se estruturar uma população urbana mais consciente dos seus direitos e do abismo social instalado. Na área rural, o surgimento e a rápida expansão das Ligas Camponesas do interior do Nordeste ameaçavam as conservadoras e seculares estruturas agrárias.

Nos primeiros anos, a ditadura militar tratou de construir uma sólida máquina de combate às liberdades individuais. Desta forma, fosse por via “legal” - com a adoção dos atos institucionais - fosse através de veladas ações do Exército ou da Polícia Federal, foram desmontados os partidos políticos, as lideranças e organizações da Sociedade Civil, além da dissolução do Congresso Nacional. O país da Bossa Nova, que começava a surgir no cenário internacional através de suas conquistas nos campos das Artes Plásticas, Música, Arquitetura e nos verdes campos de Futebol, de repente viu a doçura tão característica de sua gente ser substituída pela sisudez de rifles e fuzis.

A presença subliminar dos Estados Unidos – e do seu modo de vida – começara a espalhar-se pelo planeta desde o final da Segunda Guerra Mundial. Grandes conquistas tecnológicas aliadas a uma grandiloquente produção artística – muitas vezes de qualidade – passaram a ser a grande aspiração de todos os países em desenvolvimento. A esfera de referência cultural brasileira - e mundial - que era a Europa estava destruída, e os Estados Unidos se revestiam do nome América para criar uma nova atração a ser consumida.

O intenso processo de urbanização brasileiro que se iniciava em meados da década de 1950, se acentuaria na década seguinte. As altas taxas de crescimento da região Sudeste – como mostra a tabela 02 – devido a sua base industrial instalada, só fizeram atrair cada vez mais nordestinos e nortistas que almejavam uma vida melhor. Esse processo de "inchamento" das metrópoles brasileiras começava a exacerbar-se justamente com a chegada dos militares ao poder. A tabela abaixo dá uma idéia da intensidade deste processo de crescimento urbano por que passou o país. Cidades nordestinas como Salvador e Fortaleza, até a década de 1960 mantinham-se menos populosas que Recife - o grande centro urbano da região nordeste a partir do século XVIII - para suplantá-la durante a década de 1970.

Tabela 02 – Crescimento Demográfico do Brasil (1950 – 2000)

	1950	**1960**	**1970**	**1980**	**1991**	**2000**
Rio de Janeiro	2.377.451	3.281.908	4.251.918	5.090.700	5.480.768	5.857.904
Salvador	417.235	649.453	1.007.195	1.493.685	2.075.273	2.443.107
Recife	524.682	789.336	1.060.701	1.200.378	1.298.229	1.422.905
Belém	254.949	399.222	633.374	X	1.244.689	1.280.614
Belo Horizonte	352.724	683.908	1.253.030	1.780.855	2.020.161	2.238.526
Porto Alegre	394.151	635.125	885.545	1.125.477	1.263.403	1.360.590
Fortaleza	270.169	507.108	857.980	1.307.611	1.768.637	2.141.402
São Paulo	2.198.096	3.781.446	5.924.615	8.493.226	9.646.185	10.434.252
João Pessoa	**89.451**	**135.896**	**220.065**	**329.942**	**497.600**	**597.934**

FONTE: Os dados do crescimento populacional das cidades do Rio de Janeiro até São Paulo – de 1950 a 1980 foram colhidos do livro *A Urbanização Brasileira* escrito em 1994 por Milton Santos, p.137. Por sua vez, esses dados foram retirados dos Anuários Estatísticos do IBGE em seus respectivos anos. As informações sobre o crescimento da população de João Pessoa – de 1950 a 1980 – foram retiradas do *Atlas Geográfico do Estado da Paraíba* p. 64, transcritos dos Censos Demográficos respectivos por Janete Lins Rodrigues. Por fim, os números de todas as cidades referentes aos anos de 1991 e 2000 foram coletados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: www. Ibge.gov.br.

A Paraíba mantinha seu ritmo de crescimento populacional um pouco mais lento do que as taxas nacionais no mesmo período. A industrialização menos acelerada do Estado, além das constantes secas, tratava de promover uma pequena

migração para a capital e a maior parte para a região sudeste. No início dos anos 60 uma série de obras federais, fruto de um planejamento articulado, iniciaria as primeiras mudanças de peso no panorama de João Pessoa. A primeira delas foi a construção do anel viário da cidade, desviando o tráfego da BR-101 e promovendo ligações com o Porto de Cabedelo, Bayeux e Santa Rita sem conturbar a área central. Nas proximidades do anel viário estava sendo construído o campus universitário da UFPB, e na região sul – saída para Recife – foi implantado o Distrito Industrial que fixaria de uma vez por todas esse braço de expansão da cidade.

O regime militar criou em 1964 o Banco Nacional da Habitação que passou a gerir as contas do FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - iniciando uma série de obras que faziam parte da política nacional de habitação. A construção de conjuntos habitacionais, além da introdução de toda a infra-estrutura e equipamentos urbanos, começou a alterar as grandes e médias cidades do país. Aqui em João Pessoa os conjuntos habitacionais passaram a ser o elemento propulsor no crescimento da estrutura urbana, conduzindo a expansão em direção sudeste (GONÇALVES et al, 1999, p. 43).

O entorno da Avenida Epitácio Pessoa, como uma das principais áreas em franco processo de adensamento e com infra-estrutura inicial instalada, passou a receber os primeiros conjuntos destinados à classe média baixa, formada a partir de funcionários públicos estaduais e federais. São desta época os conjuntos 13 de Maio, Ipês e Pedro Gondim - situados na lateral norte da avenida. Através do mesmo Sistema Financeiro da Habitação abriram-se novas linhas de financiamento para construções isoladas destinadas à classe média alta. Esses recursos se concentraram nos nascentes bairros situados ao longo do eixo de ligação com a orla marítima. Desta forma, assistiu-se a rápida consolidação do Bairro dos Estados, Tambaú e Cabo Branco e a consequente valorização de todo o percurso da avenida.

Em 1969 era entregue o maior conjunto habitacional da cidade, até então. O Castelo Branco foi implantado entre a Cidade Universitária e o bairro de Miramar, fortalecendo toda a futura ocupação que se daria em direção sudeste. O conjunto passou a abrigar os moradores da antiga Favela Beira-Rio que haviam sido relocados depois da abertura da Avenida José Américo de Almeida que margeava o Rio Jaguaribe em demanda do bairro do Cabo Branco. O novo corredor era uma alternativa de percurso à Avenida Epitácio Pessoa em direção à orla marítima.

O último governador eleito pelo voto direto João Agripino Filho (1966-1971), construiria em Campina Grande o Distrito Industrial, ampliando o da capital. A ligação com o Porto de Cabedelo – a BR-230 – ganhou uma passagem de nível que "rasgou" o bairro de Tambauzinho da Avenida Beira-Rio até a Avenida Epitácio Pessoa. Nesta data, início da década de 1970, a avenida ganhou sua pavimentação asfáltica aumentando significativamente a sua velocidade média. Já estava aberta e pavimentada a antiga Avenida Atlântica que, ao ser inaugurada, ganhou o nome do ex-interventor Rui Carneiro. As duas avenidas trataram de dinamizar a ocupação do restante da orla marítima, notadamente os bairros de Manaíra e Bessa. Com o Projeto CURA, no meado dos anos 70, os bairros da praia receberam o esgotamento sanitário além da ampliação na vazão do abastecimento d'água.

Figura 47- Essa fotografia de 1955 ainda mostra a ocupação espassa de Tambaú e Cabo Branco, além de todo o trecho do final do platô. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

O processo de urbanização da orla marítima da capital guarda algumas peculiaridades dignas de registro. Até o final da década de 1960, somente as três primeiras quadras paralelas à beira-mar estavam ocupadas – como ilustra a figura 47 da página anterior. Apenas três edifícios residenciais com mais de dez

pavimentos haviam sido construídos junto ao mar – o São Marcos em Tambaú, o Beira-Mar e o João Marques de Almeida, ambos no Cabo Branco. Uma emenda constitucional emitida pelo governo do Estado limitou a construção de edifícios com mais de três pavimentos na orla, preservando a paisagem, além de garantir melhores condições de conforto ambiental para todos os bairros litorâneos e, em última instância, a cidade como um todo.

Figura 48- Vista aérea da região central da Avenida Epitácio Pessoa em 1968 tendo o Grupamento de Engenharia em destaque. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Contraditoriamente, João Agripino promoveria – em 1969 – a construção de um hotel no pontal da praia de Tambaú. O local, Patrimônio da União – como toda a faixa litorânea do país – recebeu uma arrojada edificação projetada pelo arquiteto Sérgio Bernardes. A construção de 18.576 m^2 não só tomou todo o pontal, como avançou significativamente no mar sem levar em conta qualquer tipo de impacto ao meio ambiente. Com o correr dos anos o Hotel Tambaú transformou-se em cartão postal da cidade e terminou por marcar o início das operações turísticas no Estado.

Figuras 49 e 50- A imagem da esquerda mostra a Praia de Tambaú em 1968 com o seu pontal ao fundo coberto de coqueiros. Em 1974, já ocupado pelo hotel, o pontal perdeu a maior parte de sua vegetação. Os problemas viários até hoje não foram bem solucionados, provocando impactos em sua vizinhança. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Na fotografia da direita, datada de 1974, é possível observar que a ocupação de Tambaú e Cabo Branco ainda não chegava às margens do Rio Jaguaribe com edificações dispersas. Todo esse processo, na verdade, foi muito lento. Com a construção do Hotel Tambaú, novos empreendimentos turísticos compostos por pequenos e médios hotéis, restaurantes, um mercado de artesanato, lojas comerciais passaram gradativamente a dinamizar a economia do bairro.

Durante meado da década de 1970 foi intensificada a comercialização do bairro de Tambauzinho, completando a ocupação das laterais da avenida. Com a chegada de equipamentos comerciais – como os supermercados Bompreço, figura 52 e Comprebem, figura 53 – os moradores do entorno da Avenida Epitácio Pessoa ganharam mais uma opção em relação aos estabelecimentos do Centro e de Jaguaribe. Outro equipamento que ajudou a urbanizar a área foi o Rique Center, figura 51 – pequeno centro comercial construído simultaneamente.

Figuras 51 e 52- Apesar de revestidos com nova roupagem, tanto o Rique Center – atual Center França – quanto o Bompreço, ainda participam ativamente da vida econômica da avenida, causando inclusive problemas no já complexo trânsito da região. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 53 e 54- O atual Pão de Açúcar instalou-se na avenida no início dos anos 70, mudando completamente a rotina das compras das classes mais favorecidas, até hoje só vem ampliando sua loja e estacionamento. Essa fotografia da direita nos dá uma idéia do cruzamento entre as avenidas Epitácio Pessoa e Amazonas durante o ano de 1968. FOTOS: Marco Antônio Coutinho / Acervo Humberto Nóbrega.

O período de João Agripino à frente do governo produziria excelentes frutos para a estruturação do poder público estadual. Além das obras habitacionais que ocuparam o final do platô nas imediações da Avenida Rui Carneiro, esforços seriam envidados para ampliar as habitações destinadas à população de baixa renda, notadamente no entorno da UFPB e na saída para Recife, ao lado do Distrito Industrial. Também foram estadualizadas as empresas de água e energia elétrica que funcionavam na capital e nas principais cidades da Paraíba. O governador deixaria o poder em 1971 produzindo grandes alterações na malha urbana da capital.

A falta de um plano urbanístico para João Pessoa em plena década de 1970 começava a causar problemas numa escala maior. Para se ter uma idéia a cidade não contava com um cadastro imobiliário que permitisse, entre outras coisas, a cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano. Desde as intenções de Saturnino de Brito e de Nestor Figueiredo – nos anos 10 e 30, respectivamente – não se fazia um trabalho de planejamento urbano consequente em João Pessoa. Ficando a cidade a receber intervenções pontuais sem maiores consecuções.

Em 1970, a cidade assistiria a inauguração do seu primeiro viaduto, construído pelo Prefeito Damásio Franca, que “rasgou” a Praça Vidal de Negreiros, figura 55 – o Ponto de Cem Réis – para construir uma passagem de nível entre a cidade baixa e a Lagoa do Parque Solón de Lucena. O projeto inseria uma alça viária que promovia o fluxo dos veículos pela Rua Duque de Caxias até a Praça João Pessoa. Obra polêmica – por alterar significativamente a principal praça da cidade - o viaduto não seria o único a interferir nas seculares ruas da capital. Durante a gestão

do Prefeito Dorgival Terceiro Neto (1971-1975) um novo viaduto – figura 56 – ligando a Lagoa à Cidade Baixa – fazendo um binário com o primeiro viaduto.

Figuras 55 e 56- A solução adotada para o Ponto de Cem Réis rompeu a unidade que existia desde 1924. A foto da esquerda dá uma clara idéia de como o empraçamento ficou dividido em três partes distintas. Na imagem da direita é possível ver a extensão das obras do segundo viaduto ligando a Lagoa ao Varadouro. A incisão no espaço urbano foi claramente traumática destruindo uma série de edificações de época. FOTOS: Marco Antônio Coutinho / Eduardo Baron Prado.

Mas o novo Prefeito – indicado pelo Governador Ernani Sátyro – faria uma gestão preocupada em elaborar um planejamento global para a capital. O seu Secretario-Adjunto de Planejamento, o engenheiro Antônio Augusto de Almeida, reuniu uma equipe de arquitetos, engenheiros, agrônomos, economistas e administradores dando início a uma operação que há muito a cidade reclamava: a criação do Cadastro Imobiliário Municipal. Esse cadastro revelaria a verdadeira situação dos imóveis da cidade, sua estrutura física, seu padrão construtivo, suas ligações com os respectivos bairros, e com a cidade como um todo. Findo o trabalho, no início de 1973, a cidade poderia cobrar o seu primeiro IPTU – o que causou enorme contrariedade entre a população, acostumada a ausência deste tributo. Entre 1973 e 1975 a equipe da Prefeitura tratou de elaborar o Plano Diretor da capital com os seus respectivos Códigos de Obras, Posturas e de Urbanismo, aprovando-o em seguida na Câmara de Vereadores.

O governo estadual construiria ainda, no bairro de Jaguaribe, o seu Centro Administrativo a meio caminho do Centro e longe bastante do congestionamento que já se instalara naquela parte da malha urbana. O novo conjunto, planejado pelo arquiteto Carlos Alberto Carneiro da Cunha, verticalizava uma série de secretarias organizando a administração estadual em um único lugar.

Os anos de 1975 até 1979 encontrariam Hermano Almeida à frente da Prefeitura de João Pessoa e Antônio Augusto de Almeida como titular da pasta do Planejamento. A manutenção da mesma equipe durante duas gestões seguidas seria de enorme valia para a capital, pois seria deflagrado o processo de implementação do Plano Diretor. Essa iniciativa privilegiava o zoneamento dos bairros, tal qual previa a Carta de Atenas e o planejamento de Brasília. A Prefeitura iniciaria uma série de projetos de cunho modernizador do funcionamento da infra-estrutura da cidade, e o primeiro deles foi o sistema de transportes, envolvendo a construção de uma nova Estação Rodoviária, um novo Terminal Urbano para os coletivos, integrando-os numa mesma área à Estação Ferroviária, facilitando assim o deslocamento da população de baixa renda da Grande João Pessoa.

Durante a atualização do Sistema Viário, os próprios técnicos da Prefeitura tratariam de buscar novas experiências bem sucedidas que surgiam com o IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – comandado pelo arquiteto Jaime Lerner. Em entrevista concedida a esta pesquisa[10], o engenheiro Antônio Augusto de Almeida frisou a participação dos paranaenses que trabalhavam com uma nova premissa, diferente da utilizada pela Prefeitura de João Pessoa. Ao contrário do que havia sido planejado para cá, os paranaenses imaginavam o adensamento populacional em torno dos grandes eixos viários do transporte coletivo que trabalhariam integrados a várias estações espalhadas pela malha urbana. Para os paraibanos, o planejamento estava montado ainda na setorização de funções construídas em torno dos centros de bairros – conjuntos urbanísticos constituídos em torno dos Mercados Públicos, Centros Sociais Urbanos, Conjuntos de Saúde etc – como citamos anteriormente.

Essa dificuldade foi logo superada através de visitas à capital paranaense por parte dos técnicos locais. Um novo projeto de valorização das áreas históricas seria elaborado procurando retirar todo o fluxo de veículos da Lagoa do Parque Solón de Lucena – verdadeiro entroncamento viário com suas qualidades paisagísticas em franco processo de degradação – e transferindo-o para o Mercado Central. A requalificação do Parque Solón de Lucena, como um dos principais pontos de afluxo do município, não seria vista ainda desta vez. Na mudança da gestão estadual e municipal, em 1979, todo o planejamento foi engavetado mantendo-se

10- Entrevista realizada no dia 02/07/2003.

uma série de problemas na área central que perduram até os nossos dias. A administração Hermano Almeida notabilizou-se entre os urbanistas como a última que a cidade de João Pessoa enfrentou com medidas seriamente fundadas em um apurado estudo urbanístico.

O primeiro Plano Diretor de João Pessoa, aprovado em 1975, previa uma ocupação bastante rarefeita para a Avenida Epitácio Pessoa. O trecho era considerado a primeira *Zona Comercial Eixo* onde prevalecia uma baixa densidade – aproximadamente 50 hab/hectare. A legislação estipulava o uso residencial unifamiliar, além de pequeno comércio – lanchonetes, bares, restaurantes – instalações institucionais, setor de prestação de serviços, bancos, hotéis e postos de combustíveis. Para uma cidade que iniciava um crescente movimento em direção à orla marítima poderia ser muito, mas esse zoneamento seria rapidamente alterado em 1979, após os contatos da Prefeitura com a metodologia paranaense. (ver anexos 01 e 02)

A nova tabela, após a revisão do Plano Diretor, desenhava uma nova Avenida Epitácio Pessoa, mais adensada e com uma variação maior de novas tipologias. Além do uso residencial unifamiliar, seria permitido o uso multifamiliar com três ou mais pavimentos sobre pilotis. Aqui começa a se concretizar a real vocação da avenida – comércio e serviços, além do uso institucional também incentivado. As tipologias sugeridas são de edificações isoladas ou mistas, mesclando comércio sempre nos primeiros pisos e alterando o uso residencial ou serviços nos demais pavimentos. A chegada de grandes supermercados na avenida ampliaria as comodidades à ocupação residencial do seu entorno. O Comprebem, instalado do lado norte – atual Pão de Açúcar – passou a ser a maior loja da cidade. Depois, a pequena loja do Bompreço, construída do lado sul, antes da Galeria Rique Center, ampliava os atrativos da principal avenida de João Pessoa. Essas primeiras edificações comerciais seriam responsáveis pela chegada de outras tantas e pelo primeiro movimento de alteração no uso do solo da Avenida Epitácio Pessoa. Na década de 1970, a maioria das edificações se mantinha residencial, mas já assistíamos a um claro movimento de chegada do comércio e de alguns serviços. A concentração dessas edificações se fazia maior entre a Praça da Independência e o Grupamento de Engenharia, ficando o restante da avenida com uma predominante ocupação residencial ou com lotes ainda vazios. A mudança do centro de negócios da

cidade ainda não havia se concretizado, permanecendo o Centro com a maior concentração de bancos, lojas comerciais, além dos principais edifícios institucionais.

O crescimento se acelerava em direção sudeste com a construção dos conjuntos Mangabeira I e II, além do conjunto Valentina Figueiredo durante o primeiro governo Tarcísio Burity (1979-1982). O Governo do Estado iniciaria também a construção de um pólo turístico ao sul da Praia da Penha, reforçando uma tendência da capital de encaminhar-se para essas áreas ainda desocupadas. No entorno da Epitácio Pessoa foi edificado o Espaço Cultural José Lins do Rego – figura 57 – onde anteriormente funcionava o Campo de Pouso da Imbiribeira – um lote com 40.850 m^2 em Tambauzinho. O arquiteto carioca Sérgio Bernardes trabalhou com um amplo programa de necessidades gerando um edifício de grandes proporções com aproximadamente 60.000 m^2. Não havendo um agenciamento com melhor adequação de suas dimensões ao lote, o centro cultural causa até hoje uma série de problemas viários para a acanhada estrutura urbana das ruas do bairro.

Figura 57- Vista de Tambauzinho no início da década de 1980. O Espaço Cultural – final da obra. A fotografia nos permite visualizar – no canto esquerdo – a rodovia BR-230 em direção à Cabedelo. É possível ter uma idéia da ocupação promovida pela Avenida Epitácio Pessoa até meados da década de 80. FOTO: Bloch Editores.

O crescimento lento de João Pessoa tem conferido tempo suficiente para a criação de uma mentalidade preocupada com o Meio Ambiente. O Plano Diretor de 1979, em seu capítulo V, introduziu os conceitos preliminares sobre a preservação da paisagem natural e histórica da capital. Com o seu relevo entrecortado por pequenos vales de rios que, ao se aproximarem do litoral, começam a receber uma densa vegetação de Manguezal, João Pessoa não foi acometida por

um processo de especulação imobiliária anterior à definição de sua legislação urbanística. Diferentemente de outras capitais litorâneas do Nordeste, a cidade começou a sofrer com esse processo a partir do meado da década de 1970, mesmo assim de forma lenta, ampliando-se no decorrer dos anos 90.

Figura 58- Vista aérea do Rio Jaguaribe com o "bairro São José" criado por Lúcia Braga em 1983. Além das pressões da especulação imobiliária que verticalizam o bairro de Manaíra – à esquerda – o Manaíra Shopping – principal conjunto horizontalizado em baixo e à esquerda da foto – vem contribuindo para aumentar a poluição e o estreitamento do seu leito. FOTO: Mano de Carvalho *in Honorato 1999*.

A paisagem natural começaria a ser atingida de maneira mais sistemática a partir do governo Wilson Braga (1983-1986) com o assentamento mal planejado de populações de baixa renda nos vales de alguns rios e nas encostas dos poucos morros que cortam a malha urbana. As ações da FUNSAT – Fundação Social de Apoio ao Trabalho – coordenada então pela primeira-dama, Lúcia Braga, criaram conjuntos– ditos urbanizados – com um grau mínimo de infra-estrutura que mais tarde se transformariam em favelas devido à precariedade de suas instalações. O Rio Jaguaribe passou a abrigar – como mostra a figura 58 acima – em vários pontos das suas margens, populações inteiras que convivem com a alta densidade, falta de saneamento básico, limpeza urbana, falta de lazer, além das doenças causadas pela poluição e pelo assoreamento. As encostas dos morros vêm perdendo sua cobertura vegetal e, por vezes, sofrendo deslizamentos em épocas de chuva.

Durante a década de 1980 a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT – conveniada com a Prefeitura Municipal de João Pessoa e o Governo do Estado reuniu técnicos, que afinados com o Plano Diretor da capital realizaram minuciosa pesquisa sobre os deslocamentos da população dentro da Grande João Pessoa. O Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1985 procurava unificar os diversos tipos de transportes urbanos, criar uma rede de transportes radiais – tendo o Centro como destino comum. A hierarquização das vias com a criação de corredores de transporte e de suas vias auxiliares levou à ampliação da infra-estrutura viária e dinamizou o fluxo de veículos. Dessa forma foi possível ampliar as possibilidades dos deslocamentos das pessoas e dos negócios, dinamizando economicamente os núcleos dos bairros e consequentemente diminuindo a pressão sobre o centro da cidade.

No caso específico da Avenida Epitácio Pessoa, o PDTU – tratando o corredor como área de consolidação de comércio e de serviços – previa a criação de alternativas ao longo do percurso, tanto no Bairro dos Estados, quanto na Torre, Expedicionários e Tambauzinho para os carros particulares, aliviando a pressão sobre o eixo. A idéia era concentrar na avenida o transporte coletivo em faixa própria junto ao canteiro central onde seriam construídas as paradas dos ônibus. A figura 59, na página seguinte, ilustra a intenção dos técnicos em promover um tráfego local com uma única faixa de rolamento e outra para acomodar o estacionamento. Dessa forma, da Praça da Independência até a Avenida Rui Carneiro a avenida seria destinada primordialmente ao transporte coletivo e após o cruzamento com a Rui Carneiro o tráfego assumiria sua forma tradicional.

O planejamento não foi levado a cabo. Entretanto uma série de intervenções foi feita ao longo do tempo para dotar o percurso de outras alternativas paralelas com um tráfego mais tranqüilo, numa clara tentativa de implantar parte do projeto pensado. Provavelmente o costumeiro hábito de se deslocar diretamente pela Avenida Epitácio Pessoa do Centro até a Tambaú ainda pese bastante. Talvez o fato de uma solução tão ousada como essa não ter logrado êxito junto à população, tenha sido justamente por não contemplar, ou mesmo quebrar, uma tradição que a população deseja manter.

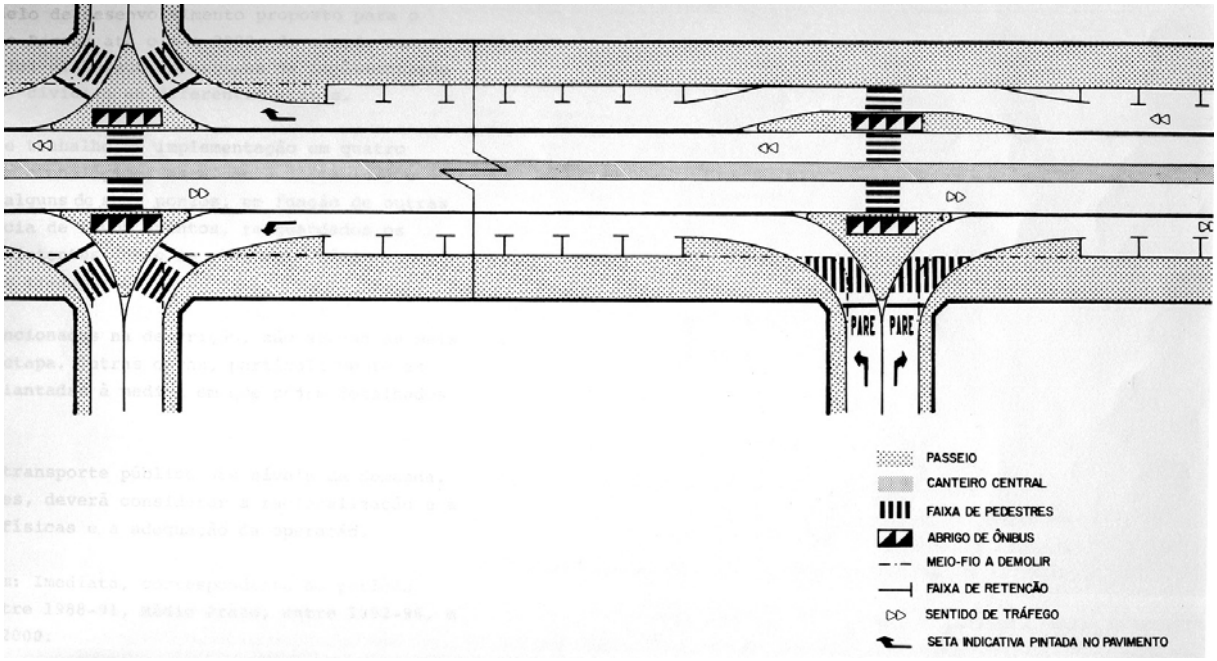


Figura 59- Detalhe do projeto viário da Avenida Epitácio Pessoa elaborado pelo PDTU em 1985. FONTE: PDTU, p.129.

Nos anos que se seguiram, assistiu-se ao desmonte gradativo das equipes de Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal e o fim de trabalhos conjuntos de planejamento. A legislação urbanística – que deveria ser revista de cinco em cinco anos – passaria catorze anos para receber novamente a atenção dos técnicos municipais. Neste ínterim a cidade assistia – como de resto todo o país – à exacerbação da segregação espacial. A degradação do espaço urbano passa a atingir diretamente a paisagem não construída – em muitas cidades a paisagem residual – retirando o restante de cobertura vegetal dos morros, aterrando as margens já assoreadas dos rios, criando espaço para construir onde antes só existia a natureza.

> "Quanto à ocupação do espaço urbano nesse momento da história da cidade, o quadro que se apresentava perdia cada vez mais o caráter mesclado dos anos anteriores, quando populações de níveis de renda e habitações de padrão construtivo díspares conviviam em espaços próximos. Das áreas nobres da cidade, apenas os bairros que dispunham de áreas impróprias para a edificação permanente ou sem interesse mercadológico imediato propiciavam a ocorrência de invasões, tendo suas ocupações um caráter mais mesclado. De um modo geral os bairros apresentavam na época uma definição cada vez mais clara quanto à renda dos 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 e Mandacaru, com renda baixíssima. (GONÇALVES et al, op cit, p. 53) "

Após a Constituinte de 1988, a Paraíba detalharia o polêmico artigo da sua Constituição Estadual tratando da ocupação de toda a sua orla marítima, originalmente formulado em 1971. A faixa inicial de 500 metros teria o gabarito

controlado – variando de 12,90 metros até 35,00 metros. Objetivando o controle da expansão vertical que poderia deixar o litoral com gravíssimos problemas de conforto e de saúde ambiental, a legislação procurava também preservar a variedade da paisagem litorânea composta de farta vegetação e formações de falésias. Essa vitória ambientalista muito se deveu à expansão gradativa de uma consciência ecológica em todos os setores formadores de opinião – notadamente a Universidade Federal da Paraíba, o Instituto de Arquitetos do Brasil e a imprensa de um modo geral – que começa a sensibilizar a população e os políticos. Começa também a surgir um pequeno número de políticos originários dos movimentos populares que começaram a ocupar a agenda do legislativo com questões ambientais.

O Plano Diretor de 1992, construído na administração do Prefeito Carlos Mangueira (1991-1994), teve ampla participação da sociedade civil organizada da capital, garantindo a atualização do pensamento urbanístico. A introdução de medidas de gestão urbana – como a criação das Zonas Especiais de Interesse Social – para fortalecer o combate às desigualdades sociais fez do Plano Diretor pessoense[11] um dos precursores, ao nível nacional, da formulação de instrumentos legais que mais tarde seriam apresentados ao país através do Estatuto da Cidade. Pela primeira vez João Pessoa encarava as limitações do seu espaço urbano e de seus recursos naturais, procurando ordenar a política urbana a partir da rede de infra-estrura para a formulação e diagnose de uma densidade urbana estimada ideal em 150 hab/ha.

A partir de 1994, as Zonas Especiais de Preservação passaram a sofrer constantes invasões, chegando até a ser permitida a construção de postos de combustíveis e grandes equipamentos. O Conselho de Desenvolvimento Urbano, outro recurso democrático do Plano Diretor, vem perdendo seu caráter suprapartidário e mediador dos principais problemas urbanísticos da cidade, e tomando decisões a partir de discussões pouco refletidas e sem debates mais amplos. O desmonte das sub-prefeituras e da equipe de Planejamento fez surgir um sistema de aprovação de projetos centralizado, lento e permissivo. A legislação

11- Ficava prevista a criação do Fundo de Urbanização que trabalharia – entre outras mediadas – com valores referentes à outorga onerosa da autorização de construção de área superior ao índice de aproveitamento instituído. Outras mediadas como a transferência do potencial construtivo, o imposto predial e territorial progressivo, as operações urbanas, o consórcio imobiliário e as operações de interesse social, flexibilizavam as ações municipais em busca da solução de problemas estruturais da cidade.

urbanística regulamentadora do Plano Diretor – exceto o Código de Posturas e de Meio Ambiente - não foi produzida, fazendo com que até hoje, o Código de Urbanismo, o de Obras e o de Edificações de 1979 ainda esteja vigente.

Figura 60- A planta acima sintetiza o pensamento urbanístico para as zonas especiais. O verde mais escuro refere-se às zonas especiais de preservação – notadamente os vales dos rios com alta taxa de urbanização – o verde mais claro os vales dos rios com baixa taxa de urbanização e o manguezal do Rio Paraíba. O Centro Histórico – em marrom claro – e as Zonas Especiais de Interesse Social no tom mais escuro de marrom. Esses dados são de 1992 quando da publicação do Plano Diretor. FONTE: Plano Diretor de João Pessoa de 1992.

A ineficiência da fiscalização de um lado aliada com à flexibilização de todos os índices urbanísticos[12] de uma legislação com vinte e oito anos sem

12- A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente baixou uma série de portarias flexibilizando vários índices de regulação urbanística. A mais preocupante de todas é o Decreto 4229/2001 que concede um aumento de dez por cento em todos os índices. Se os índices urbanísticos existem para uniformizar as regras de ocupação e do uso do solo, que estão intimamente ligadas ao parcelamento deste mesmo solo e à infra-estrutura existente, parece no mínimo preocupante, conceder um aumento deste porte quando o espaço urbano em nada foi alterado. É importante que se deixe claro que portarias anteriores já retiravam do cálculo das taxas de ocupação as caixas de elevadores e de escadas das edificações verticalizadas. As circulações horizontais que se repetem nos diversos pavimentos de um edifício somente são computadas uma única vez para o cálculo do índice de aproveitamento.

revisão começam a gerar práticas na administração pública que deixam a população sem reconhecer mais os limites que devem existir no universo da construção de uma cidade. Desta forma começa a se tornar cada vez mais comum a invasão de recuos frontais, laterais e nos fundos – onde não se pode ter acesso visual fácil. A malha urbana apresenta um índice de permeabilidade do seu solo cada vez menor, com claros problemas de drenagem para um futuro não muito distante. Decisões irrefletidas dentro do espaço da cidade normalmente causam problemas para toda a população. Um exemplo bastante apropriado desta afirmação é o litoral de cidades como Rio de Janeiro, Recife e Santos - onde a aglomeração de edifícios de grande porte há muito vem gerando ilhas de calor com problemas de conforto ambiental para o restante da cidade.

Figuras 61 e 62- Dois exemplos de avanço no recuo frontal em plena Avenida Epitácio Pessoa. Amparada numa possível transitoriedade das vitrines, a administração municipal permite esse tipo de ocupação que vem se espalhando por toda a cidade sem qualquer controle. FOTOS: Marco Antônio Coutinho

O Brasil, como de resto os países subdesenvolvidos do planeta, vem assistindo desde a última década ao acirramento dos conflitos sociais. A distribuição desigual da renda vem reforçando a segregação espacial dentro das cidades médias e grandes. A inevitável violência urbana ganha contornos cinematográficos em cidades como o Rio de Janeiro, onde esse processo se iniciou há mais de cem anos. Até mesmo cidades de médio porte não conseguem passar incólumes. João Pessoa, com 600 mil habitantes pelo censo 2000, assiste à crescente expansão de sua malha urbana, num previsível processo de conurbação com as cidades vizinhas.

> "... a estratificação do uso do solo da cidade tornou-se ainda mais radical. Acentuou-se o enobrecimento das áreas urbanas privilegiadas, destacando-se: a) uma proliferação de edificações comerciais, de lazer e de serviços _ tanto no Centro como nos bairros residenciais _ como lojas de departamentos, shoppings, galerias de lojas, boutiques, bancos, postos de gasolina com lojas de conveniência, bares, restaurantes, casa de shows, boates, cinemas etc; b) uma visível expansão

> da rede de hotelaria. Sobretudo na região da orla marítima, propiciada pelos incentivos ao turismo; c) um alargamento da ocupação residencial de alto padrão construtivo por toda a extensão das praias que se situam da via de ligação com Cabedelo, expressando uma tendência verticalizada e modernizada de implantação. (GONÇALVES et al, op cit, p.54)

No cenário da Avenida Epitácio Pessoa, oitenta e três anos após a sua abertura, assiste-se a uma intensificação na mudança de uso do solo. Os últimos dez anos foram pródigos em demolições, reformas e novas construções. À tranqüila ocupação residencial do início – com algumas edificações educacionais – foram se somando as primeiras edificações comerciais e de serviços que passavam a ocupar os vazios existentes. Ao perfil de edificações com no máximo dois pavimentos se uniram os edifícios mais verticalizados, seja para fins residenciais, seja para abrigar comércio e serviços. A porção litorânea da avenida concentra a maioria do uso residencial e é também a parte mais verticalizada e o trecho com a menor cobertura vegetal. A planta da página seguinte mostra todo o processo de crescimento do município de João Pessoa.

Figura 63- Vista do trecho litorâneo da avenida. A verticalização residencial contrasta com a aparente exuberância do vale do Rio Jaguaribe. Na verdade o rio está bastante assoreado e tem recebido cada vez mais aterros devido às ocupações impróprias ao longo do seu leito. Fotografia feita em 2002. FOTO: Marco Antônio Coutinho.

Capítulo Dois

A leitura da paisagem

No capítulo um pôde-se ter uma idéia dos caminhos da urbanização da cidade de João Pessoa com um enfoque particularizado na Avenida Epitácio Pessoa. Foi possível perceber que as dificuldades relativas à abertura da avenida, aliadas aos acontecimentos históricos que delinearam a expansão da malha urbana, produziram um processo truncado, lento e fragmentado da sua paisagem. Para efeito didático dividiu-se em quatro momentos esse processo: o período de formação (1920 -1936); a transição (1936 -1970); a mutação (1970 -1985), e por fim a etapa atual de consolidação dos elementos da paisagem – iniciada em 1985 até os nossos dias. Cada uma dessas fases será exposta de modo adequado a partir de agora.

Outra peculiaridade da Avenida Epitácio Pessoa foi o seu desenvolvimento pouco homogêneo ao longo dos anos. As extremidades do seu percurso, amparadas nas estruturas pré-existentes, se configuraram logo, em detrimento do grande vazio formado entre o bairro da Torre e as três primeiras quadras de Tambaú. Com a pavimentação e o surgimento dos bairros paralelos ao percurso é que o seu panorama teve uma ocupação mais efetiva. As consequências desse processo se revelam na leitura atual da paisagem. Diferentes estágios de desenvolvimento marcam alguns dos seus trechos, levando a uma outra divisão metodológica segundo semelhanças de parcelamento e uso do solo, tipologia das edificações e cobertura vegetal.

Figuras 64 e 65- Vista do trecho inicial – próximo à Praça da Independência – em contraposição à visão do trecho final vizinho ao Oceano Atlântico. Edifícios históricos como a atual Usina Cultural Cruz do Peixe se opõem à intensa verticalização que se faz presente no litoral, apesar da legislação de controle do gabarito. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

2.1 – A formação da paisagem

A predominância dos espaços abertos sobre os volumes construídos – pontos de referência na paisagem – confere ao universo rural, elementos do mundo urbano que lhe tiram as características iniciais. A determinação da malha viária, e o posterior parcelamento das antigas propriedades rurais são básicas nesta etapa de configuração da paisagem (MACEDO, 1987, p. 27).

No final da Estrada de Tambiá estava o caminho mais curto em direção à orla marítima. Retilínea, desenhada no eixo leste-oeste, com 30 metros de largura e 5.159 metros de extensão, abriu-se a Avenida Epitácio Pessoa. Responsável por promover a ligação da então Cidade da Parahyba até o litoral de Tambaú, a avenida passaria os seus primeiros dezesseis anos em processo de formação de sua paisagem. Em 1920, quando Camilo de Holanda abriu oficialmente a avenida quatro problemas ficaram pendentes: o início da nova via que se confundia com o término da Estrada de Tambiá; a forte inclinação da descida do platô para a planície litorânea no seu trecho final que dificultava o trânsito dos veículos; a fragilidade da ponte sobre o Rio Jaguaribe, construída em parceria com comerciantes locais devido à falta de verbas, e finalmente a precariedade dos aterros feitos nas margens do rio, facilmente atingidos pelas cheias de inverno, impossibilitando o tráfego para a praia. Provavelmente devido a esses problemas é que a cidade permaneceria utilizando a Estrada de Tambaú ao se dirigir à orla marítima.

Figura 66- A Avenida Almirante Tamandaré em 1927 com suas pequenas casas, o coqueiral e uma ampla faixa de areia. Antonio Lyra comercializou a área com relativa rapidez, posto que os acessos já se estruturavam dando maior comodidade para os veranistas e futuros moradores. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

A paisagem começaria a ganhar seus contornos mais precisos em 1930, quando o então Presidente do Estado, João Pessoa, poria fim à simplicidade do início da avenida ao desapropriar parte de uma quadra ligando-a à Praça da Independência. Dessa forma, conseguia-se uma entrada mais imponente para a avenida que também estava associada ao nome do paraibano mais ilustre, o Presidente Epitácio Pessoa. Esse pequeno trecho fez uma diferença significativa, pois começou a atrair construções de porte como o Colégio Nossa Senhora de Lourdes, além de algumas residências situadas nos primeiros lotes voltadas para a Praça, infelizmente já demolidas.

Os outros problemas começaram a ser solucionados a partir de 1933, na Interventoria de Gratuliano de Brito. Foram feitos cortes no platô com o objetivo de diminuir a inclinação do terreno em direção ao Rio Jaguaribe. Com o material retirado do corte do barranco foi possível aterrar as margens do rio, diminuindo o vão a ser vencido pela ponte. Essa nova ponte e a correção da inflexão do traçado, na margem oposta, foram feitas sob o governo Argemiro de Figueiredo em 1936. Dessa forma pode-se dizer que as bases para a formação da paisagem da Epitácio Pessoa estavam concluídas, pois definiu-se todo o traçado, e as condições para a sua circulação passaram a existir de maneira satisfatória.

Figura 67- Fase final de retificação da avenida em 1936. Nesse período de formação da paisagem pode-se encontrar diversos trechos com características rurais sem qualquer edificação. O posteamento, o corte da vegetação, além do movimento de terra denota a chegada do universo urbano. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Figura 68- A homogeneidade da paisagem do Centro pode ser observada através das edificações – com no máximo dois pavimentos – ainda dispersas entre a vegetação que procurava de desenvolver. A Praça da Independência, a Avenida Maximiano Figueiredo com suas mangueiras no canteiro central, além do Hospital Santa Isabel, são os elementos mais significativos da paisagem – no canto esquerdo dessa fotografia de 1933. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

2.2 – Paisagem em transição

O período de transição da paisagem da avenida é caracterizado pela heterogeneidade na sua ocupação. Neste intervalo – de 1936 até 1970 – surge, nas extremidades, um maior número de edificações em grande parte de uso residencial apresentando volumes térreos ou com até dois pavimentos. Lentamente os espaços vazios vão sendo preenchidos alterando o entorno. Neste sentido, o bairro da Torre, desde meados da década de 1920, surgiu como o primeiro ponto de apoio a uma ocupação mais representativa da Avenida Epitácio Pessoa.

A antiga propriedade do Sr. Manoel Deodato era administrada por Joaquim Torres que posteriormente a comprou e procedeu ao seu parcelamento. A denominação do bairro surgiu em homenagem a Joaquim Torres que abriu as primeiras ruas e envidou esforços para dotar o bairro de uma melhor infra-estrutura (NOGUEIRA DA SILVA, 1999). Os primeiros moradores eram migrantes do sertão tangidos pelas constantes secas e trabalhadores mais humildes da própria capital. As primeiras construções eram residências bastante simples – muitas vezes construídas sob o sistema de taipa de pilão – muitas demolidas só recentemente.

Às ocupações espontâneas que foram surgindo, se sobrepôs o projeto concebido pelo arquiteto carioca Nestor de Figueiredo, durante o governo de Gratuliano de Brito. O desenho da Torre foi a única parte do plano urbanístico desenvolvido para a cidade implantado devidamente. No decorrer dos anos várias das diretrizes contidas no plano de Figueiredo foram implementadas, porém com caráter isolado sem a necessária costura que dava a unidade ao seu pensamento urbanístico. O traçado singular do bairro surgiu a partir da compatibilização de antigas estruturas – como parte da Estrada de Tambaú, atual Avenida Júlia Freire – se desenvolvendo ao norte, quando margeia a Avenida Epitácio Pessoa. Com suas ruas principais dispostas em direção sudeste – seguindo a ventilação dominante – surgem surpresas bastante agradáveis quando o seu traçado ganha a forma semicircular e atinge o outro lado do bairro margeando a Mata do Buraquinho.

No outro extremo, na orla marítima, a paisagem permaneceu dispersa, concentrando-se nas primeiras quadras residências, térreas na maior parte, entremeadas por uns poucos sobrados. Desta ocupação inicial resta apenas a Vila Dorita – ocupando o último lote do lado sul da avenida, de frente para o mar. As demais casas desta fase ou foram demolidas – dando lugar a estreitos e longos edifícios de quatro pavimentos – ou foram reformadas perdendo sua fisionomia de casa de veraneio, ampliando o seu programa para receber as famílias como moradia definitiva.

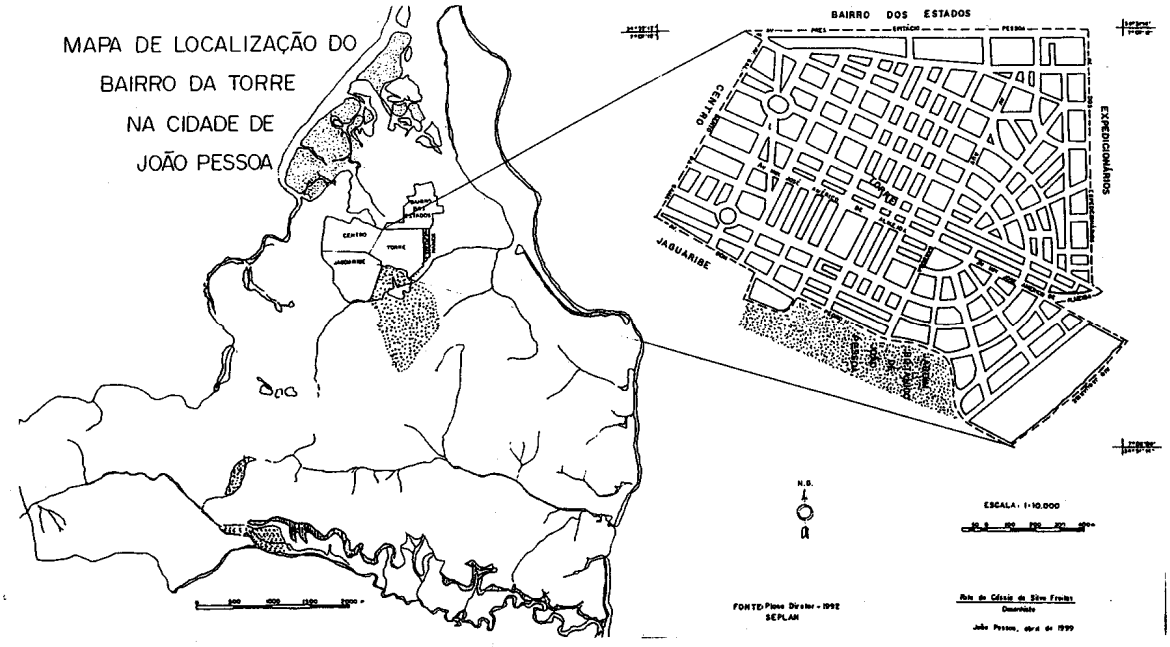


Figura 69- Mapa da Torre e sua inserção no município de João Pessoa. FONTE: Retirado de NOGUEIRA, 1999, p.11.

Poucas das residências que foram sendo edificadas nesse período entre as extremidades da avenida permanecem até hoje. A maioria foi reformada perdendo suas características originais. Somente as edificações de maior porte conseguiram se manter. Mesmo assim, o novo uso adotado terminaria por causar algum dano às suas peculiaridades. O Grupamento de Engenharia, edificado durante a década de 1940 é o tipo de exemplar que se manteve até os nossos dias. As novas edificações que foram sendo introduzidas no seu interior procuraram seguir a fisionomia inicialmente adotada, sendo preservada a sua unidade de conjunto.

Figuras 70 e 71- Residência construída na década de 1940 e vista aérea do Grupamento de Engenharia de construções em 1968. FOTOS: Acervo Jornal O Norte / Acervo Humberto Nóbrega.

Essa residência da figura 70 construída na década de 1940 era uma das poucas representantes deste período apresentando mais de dois pavimentos. Foi demolida durante os anos 70. A fotografia aérea – figura 71 – mostra todo o terreno ocupado pelo Grupamento de Engenharia – indo da Avenida Epitácio Pessoa até a Avenida Mato Grosso, ao fundo. A inserção do Batalhão alterou o traçado inicial do Bairro dos Estados que seguia até as imediações da Avenida Rui Carneiro.

Em novembro de 1948 foi elaborado o primeiro Código de Posturas de João Pessoa. Na mesma época era promulgada a Lei Orgânica Municipal. O texto praticamente não fazia referências sobre a política urbana a ser adotada, centrava-se em delimitar as atribuições do poder público. Na única menção ao espaço urbano o texto procurava definir os limites do perímetro urbano da cidade:

> "A zona urbana do município compreende as áreas de edificação contínua das povoações e partes adjacentes diretamente servidas por algum destes melhoramentos: iluminação pública, esgoto, abastecimento d'água, calçamento ou guia para passeio, quando realizadas pelo Município ou por concessão dele (PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, LEI ORGÂNICA)".

Pelo seu caráter eminentemente de ligação a Avenida Epitácio Pessoa manteve uma lenta ocupação até receber a primeira pavimentação de paralelepípedos durante o governo de José Américo de Almeida no natal de 1952. Em seguida, o próprio governo estadual promoveria a construção de dois conjuntos habitacionais que iniciariam de forma mais sistemática a necessária ocupação da região. Os atuais bairros dos Expedicionários – vizinho leste da Torre – e de Miramar – nas bordas do platô que desce para o vale do Rio Jaguaribe em direção ao litoral – deixariam reservados os lotes que margeavam a Avenida Epitácio Pessoa para edificações de maior porte. Nas quadras internas as casas térreas reuniram uma população de classe média, em grande parte de funcionários públicos estaduais e federais, que garantiria o pagamento dos financiamentos registrados e o sucesso do empreendimento. Assim, o espaço permaneceu com inúmeros lotes que somente vinte anos depois receberiam novas edificações.

Figura 72- Nesta fotografia de 1955 fica clara a ocupação de Miramar – ainda restrita ao lado sul da Avenida Epitácio Pessoa. No trecho litorâneo, após o Rio Jaguaribe, o bairro de Tambaú manteria seu caráter dispersivo por mais alguns anos. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

É importante registrar que devido à ausência de uma política urbana minimamente definida – quando da abertura dos loteamentos que originaram os bairros contíguos à Avenida Epitácio Pessoa – esse processo de parcelamento se deu de modo aleatório e sob a tutela do mercado imobiliário. Dessa forma, o traçado ortogonal resultante não levaria em conta a topografia, a ventilação e muito menos a vegetação existente. Surgiram ruas estreitas – na grande maioria 12 metros de

largura – lotes de pequenas dimensões – 12,00 x 30,00 metros, na maior parte dos casos. Na falta dessa legislação que orientasse o planejamento urbano, a especulação imobiliária conseguiu aprovar, sem qualquer problema, os loteamentos dos atuas bairros dos Estados, Expedicionários, Pedro Gondim, Tambauzinho, Tambaú e Cabo Branco com exíguos espaços de uso coletivo. O contraste é gritante em relação à parte da área central da cidade – urbanizada na década de 1920 a partir de diretrizes higienistas adotadas pelo poder público. Lá, além de encontrarmos uma série de ruas mais largas, muitas contam com canteiros centrais ocupados por árvores com copas densas, e ainda podemos ver a população usufruindo diversas praças.

O Bairro dos Estados seria a área seguinte a ser ocupada a partir do final da década de 1950. O bairro havia sido traçado desde a década de 1930, porém o seu loteamento só foi aprovado vinte anos mais tarde, já alterado pela presença do Grupamento de Engenharia. Os primeiros moradores – na maioria das classes média e alta – foram construindo suas residências em terrenos com 450m^2 de área, e em lotes maiores, muitas vezes próximos dos 1000 m^2. Algumas propriedades ocupam, até hoje, quadras inteiras. Por vezes as edificações não guardavam expressões arquitetônicas mais elaboradas, e em grande parte refletem momentos da vida da cidade em que a presença do profissional de arquitetura ainda estava restrita a pouquíssimos habitantes mais privilegiados. A construção do Estádio José Américo de Almeida, nas últimas quadras do bairro – vizinho da antiga Fazenda Boi Só – ajudou a fixar parte da população, bem como o próprio Grupamento de Engenharia.

Figuras 73 e 74- A primeira mansão da Epitácio Pessoa abriga hoje a Cultura Inglesa. Construída aproximadamente em 1957, a casa era composta de duas alas rodeada de amplos jardins, seu lote chegava até a rua dos fundos. Na fotografia da direita pode-se ver parte do Bairro dos Estados, ainda sem qualquer construção e marcação inicial do primeiro estádio da capital. Ao fundo a enseada da praia do Bessa. FOTOS: Marco Coutinho / Acervo Humberto Nóbrega.

Nesse período de transição da paisagem, foram introduzidos os primeiros elementos vegetais durante a administração do Prefeito Luís de Oliveira Lima (1951-1955). O arquiteto Mário di Lascio[13], em sua primeira atividade como funcionário da Municipalidade, conduziu o plantio de centenas de Carolinas (*Anadenanthera pavonina)*, árvore de médio porte, da família das leguminosas que chega a atingir até dez metros de altura. Na época, o plantio foi feito nas duas calçadas, observando um distanciamento de aproximadamente seis metros entre as mudas, que foi repetido no canteiro central – na época com seis metros de largura. O efeito pretendido era criar um túnel verde em todo o percurso de pouco mais de cinco quilômetros. Nas figuras abaixo é possível observar momentos distintos do início da avenida, com e sem as árvores no canteiro central.

Figuras 75 e 76- Em 1955 o cruzamento da Avenida Epitácio Pessoa com a Avenida Juarez Távora (trecho inicial da antiga Estrada de Tambaú) ainda não apresentava a pequena Praça Apolônio de Miranda. A pequena edificação do lado direito, um açougue, permaneceu com esse mesmo uso até meados da década de 1980. A lanchonete que hoje ocupa as suas instalações utiliza-se de forte pintura especial para atrair a clientela, além de ocupar parte da calçada com a colocação de suas mesas. FOTOS: Acervo Eduardo Baron / Marco Antônio Coutinho.

As residências das famílias mais ricas ainda podem ser vistas na Avenida Epitácio Pessoa – figuras 77, 78, 79 e 80 na página seguinte. A grande maioria passou por alterações no seu uso – movimento que se iniciaria na fase seguinte, a partir de 1970 – mas algumas mantêm os elementos característicos de um projeto arquitetônico mais refletido e comprometido com uma linguagem consequente percebida na obra de seus autores. Assim, no final dos anos 50 ricos agricultores e comerciantes do Estado começam a construir suas mansões na prestigiada avenida. Esse momento do processo de urbanização é decisivo, pois a partir da fixação dessas primeiras famílias é que as demais se sentiriam estimuladas para ocupar seus lotes, diminuindo gradativamente o vazio da paisagem.

13- Entrevista concedida à pesquisa em 18/07/2003.

Figuras 77 e 78- Atual sede da Claro Telecomunicações, a residência projetada por Acácio Gil Borsói contou com Roberto Burle Marx para compor todo o projeto paisagístico. Essa outra residência projetada pelo arquiteto Mário di Lascio abriga uma clínica médica. Pode-se sentir uma presença mais forte da publicidade na clínica. Na Claro, somente um totem – no canto inferior direito próximo à calcada – foi introduzido. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 79 e 80- Mais próximas do início da avenida, as duas residências acima permanecem com esse uso até hoje. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

A década de 1960 representou um dos momentos de maior transformação no perfil da avenida, até então. Os lotes foram sendo ocupados sucessivamente, quase que preenchendo todos os vazios que predominavam na fase anterior. O uso residencial permaneceria hegemônico até 1970, quando surgiriam os primeiros prédios comerciais embalados pelas necessidades de uma crescente população que começava a se fixar nos bairros contíguos ao percurso. Das grandes propriedades que ainda restavam, muitas continuariam servindo à especulação, outras seriam parceladas em lotes menores recebendo novas edificações destinadas em sua maioria ao uso habitacional. Porém, outras passariam a abrigar edifícios emblemáticos da cultura local – como o Esporte Clube Cabo Branco, projetado por Acácio Gil Borsói. Grandes equipamentos deste tipo promovem uma relação de confiança com os habitantes do seu entorno, propiciando a fixação das edificações existentes e atraindo a atenção de novos empreendimentos. Nessa época Miramar se

dirigia para a Avenida Rui Carneiro, ocupando os lotes restantes do lado norte da avenida. O trecho litorâneo e o bairro de Tambauzinho seriam os últimos a receberem suas edificações.

A pavimentação asfáltica da Avenida Epitácio Pessoa, simbolicamente, marcaria o fim desse período de transição, quando as modificações da paisagem ainda têm um caráter suave e a manutenção do uso do solo ainda estava garantida. A obra da nova pavimentação consumiu dois terços da largura do canteiro central da avenida, a partir da Usina Cultural Cruz do Peixe até o cruzamento com a Avenida Rui Carneiro. Dessa forma criou-se mais uma faixa de rolamento de cada lado para dar vazão ao fluxo de veículos que começava a crescer. O arranjo viário – na época a cidade não contava com um Plano Diretor e muito menos com estudos mais detalhados de trânsito – para dar acesso aos bairros de Tambaú, Manaíra e Bessa se utilizava da Epitácio Pessoa e da Rui Carneiro para garantir um percurso mais rápido. O trecho da avenida, posterior ao cruzamento com a Avenida Rui Carneiro, manteria até hoje sua largura original, com as duas faixas de rolamento, atendendo com tranquilidade as ligações para Tambaú, Cabo Branco, Castelo Branco, Cidade Universitária além da região sudeste do município. É bem verdade que a abertura da Avenida Beira-Rio no mesmo período – ao sul da Epitácio Pessoa e margeando o Rio Jaguaribe – dividiu o fluxo, garantindo um bom funcionamento do trânsito.

A derrubada das carolinas do canteiro central abortava um planejamento paisagístico para a avenida, que caso fosse concretizado, geraria uma outra ambiência para o seu percurso e para a vida daqueles que a utilizassem. Demonstra a falta de visão daqueles que a abriram, ao imaginar que 30 metros de largura seriam suficientes para o movimento que ali se formaria.

2.3 – A Mutação da paisagem

Os quinze anos seguintes (1970-1985) marcariam o período onde as primeiras modificações de porte começariam a se concretizar. O processo de Mutação da paisagem baseia-se em alterações mais rápidas, quando começam a surgir novos usos além de uma crescente substituição de residências – para outro uso ou por novos edifícios (MACEDO, 1987, p.72).

A construção dos primeiros supermercados – Comprebem e Bompreço – e do centro comercial – Rique Center – marcariam a chegada do uso comercial, que se tornaria hegemônico no período seguinte de consolidação da paisagem da avenida. Não por acaso, essas edificações se instalariam no Bairro dos Estados e do lado oposto – Expedicionários – respectivamente, onde já existia uma clientela que garantiria o bom funcionamento dos negócios. Nas quadras vizinhas foram se estabelecendo outros empreendimentos criando um pequeno pólo comercial nessa parte do percurso da Epitácio Pessoa que se expandiria nos anos seguintes.

Nesse momento inicial de alterações mais significativas, a ausência de parâmetros urbanísticos poderia causar graves problemas ao desenvolvimento da cidade como um todo e ao corredor da Avenida Epitácio Pessoa, em particular. Com o primeiro Plano Diretor, em 1975, o zoneamento proposto compatibilizava o uso comercial e de serviços com o ainda majoritário uso residencial. O ordenamento proposto pela municipalidade (Anexos 01 e 02) seria alterado quatro anos mais tarde – momento da revisão da legislação – quando se refletiria de forma mais profunda sobre as linhas mestras de organização da cidade.

Em 1979, os técnicos da Prefeitura, após contato com urbanistas paranaenses, perceberiam que o zoneamento, por si só, não seria capaz de moldar o crescimento urbano. Os condicionantes capazes de gerar as transformações na cidade são de tamanha amplitude que nem mesmo a elaboração de uma legislação – por mais ampla e refletida que seja – garantirão o seu sucesso. Esse rompimento com os preceitos da Carta de Atenas – que embasara teoricamente a formulação do pensamento urbanístico a partir da Segunda Guerra Mundial – se baseava em análises de experiências mal sucedidas em várias latitudes, e que passaria a fazer parte da agenda dos profissionais de arquitetura nas décadas seguintes. Como reforçaria Garcia Lamas anos mais tarde:

> "A disciplina do urbanismo tem como objectivo dominar o território e seus mecanismos de transformação: construir, adaptar ou conservar o espaço.
>
> Todavia, entre a ambição do arquitecto e a possibilidade real de controlo da cidade, vai uma grande distância, regida pelo jogo de forças econômicas, sociais, administrativas e outras que interferem na cidade "(GARCIA LAMAS, 2000, p. 112).

Figuras 81 e 82- O Estrela de Prata foi um dos primeiros exemplares que surgiram nesse período. O Camboriú, próximo à beira-mar foi o primeiro prédio de grande porte da Epitácio Pessoa. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

O crescimento urbano passou a ser encarado como parte da vitalidade social e econômica da sociedade, e esse movimento, no caso de João Pessoa, se dava de forma radial – do Centro para as demais regiões da cidade – preferencialmente em torno dos seus corredores. A Avenida Epitácio Pessoa já era o principal corredor da cidade, merecendo tratamento diferenciado e mais detalhado do que a legislação anterior de 1975. Como o adensamento seria inevitável, a municipalidade tratou de ampliar e disciplinar as tipologias e os usos, denominando a área de Zona Axial 01 (Anexo 02). Assim, de um lado a municipalidade ampliava as tipologias, fixando o índice de aproveitamento máximo em quatro para edificações de maior porte em todos os usos. Em contrapartida ampliava os recuos numa clara opção pela verticalização – figuras 81, 82 e 83.

Figuras 83 e 84- No trecho litorâneo, o Edifício Passárgada – elaborado pelo arquiteto Expedito Arruda – traz no seu programa uma novidade para a época, os primeiros apartamentos duplex da cidade. À direita uma residência planejada pelo arquiteto pernambucano José Amaral em Tambauzinho. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Os grandes empreendimentos imobiliários só surgiriam no período seguinte, especialmente no trecho litorâneo. Devido ao intenso parcelamento do

solo, observado em quase toda a avenida, recrudesceria um movimento de substituição do uso residencial pelos usos comercial, predominantemente, e de serviços através de pequenas reformas – figuras 85, 86, 87 e 88. Na maioria dos casos prevaleceria uma intenção epidérmica, quando as fachadas ganham lambris de alumínio, ou estruturas semelhantes que pouco contribuiriam para a formação de uma identidade da paisagem – uma vez que os elementos introduzidos pouco ou nada tinham de especial, podendo estar em qualquer outro ponto da cidade. De uma certa forma, podemos identificar uma crescente pauperização nos elementos morfológicos uma vez que esse tipo de reforma, pelo seu caráter efêmero, não procura se apropriar das linhas arquitetônicas das antigas residências, e sim escondê-las por detrás desses elementos parasitários (GARCIA LAMAS, 2000, p. 108).

Figuras 85 e 86- Fruto desse processo de substituição de uso, tanto nos pequenos lotes com nos grandes, a transfiguração sofrida pelas residências nada acrescentam na paisagem. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 87 e 88- Com adequações nas plantas das antigas casas para fazer funcionar um cartório e uma clínica médica, respectivamente, essas intervenções tiram partido das linhas arquitetônicas existentes procurando não alterar tanto a paisagem anterior. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

A exacerbação desse processo se daria a partir de 1985 com o surgimento, no trecho litorâneo, de uma série de edifícios residenciais de grande porte. Na década de 1990, essa movimentação da especulação imobiliária ganharia outras funções – edifícios de uso misto com comércio no térreo e serviços nos andares restantes. Mesmo assim, boa parte da Avenida Epitácio Pessoa permaneceria envolvida nessa rotina de pequenas reformas de antigas residências dando lugar ao comércio e à prestação de serviços.

2.4 – Consolidação da paisagem

O desenvolvimento pouco homogêneo na leitura da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa caracterizaria certas peculiaridades que nos levou a dividí-la em trechos para melhor entender o seu processo de desenvolvimento. Mais tarde nos ocuparemos mais detalhadamente desse assunto. No momento resta-nos explicitar que essa etapa de consolidação (1985-2003) nada mais é que a confirmação desse processo de substituição dos volumes inicialmente construídos. Nesse momento exacerbam-se as alterações no uso do solo, quando se pode dividir essas ações de duas formas: as intervenções mais radicais com a compra dos lotes maiores – ou o remembramento de pequenos terrenos – dando lugar aos prédios de maior porte, normalmente ligados à especulação imobiliária; e as obras mais baratas, de um ou dois pavimentos para abrigar lojas ou escritórios.

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 tranqüilo”; 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. É claro que esse processo de verticalização aconteceu na orla como um todo, inicialmente em Tambaú e Manaíra, para logo em seguida se dirigir ao Bessa e Cabo Branco a partir dos anos 90. As figuras 89 e 90 na página seguinte testemunham a evolução desse processo. A comparação de 1968 para 2003 mostra o avanço da verticalização.

Figura 89- Vista do bairro de Tambaú e parte do Cabo Branco em 1968. Pode-se ver uma larga faixa entre as primeiras quadras paralelas à beira-mar e o vale do Rio Jaguaribe, com imensos vazios, inclusive nos lotes voltados para a Epitácio Pessoa. Isso favoreceria à verticalização e o adensamento da área. FOTO: Acervo Humberto Nóbrega.

Figura 90- Vista de Tambaú e Cabo Branco no entorno da Avenida Epitácio Pessoa em 2003. A construção de grandes edifícios residenciais, na maioria dos casos, consolidou a paisagem gerando uma leitura cada vez mais comum de ruas tipo corredor-desfiladeiro. FOTO: Marco Antônio Coutinho.

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[14]. 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.

Pela natureza dessas operações – de caráter especulativo do solo e de seu aproveitamento máximo sem maiores considerações do sítio existente – surgem fechamentos verticais sem a mínima visão de conjunto que começam a causar problemas de circulação para os ventos, gerando as famosas ilhas de calor. Afora isso, o ruído proveniente do movimento do tráfego passa a ser refletido pelas superfícies dos edifícios ampliando os níveis de poluição sonora. Uma análise mais detida sobre o fluxo de veículos e a pressão sonora produzida será tratada nos próximos capítulos.

Pela proximidade da orla marítima, as bordas do platô de Miramar, com generosa visão do litoral tem sido o trecho preferido da especulação imobiliária para a construção de grandes edifícios residenciais. A facilidade de conseguir lotes bem dimensionados, muitas vezes ainda vazios, tem ampliado para o bairro esse movimento de consolidação da verticalização da paisagem da avenida.

Aqui se faz necessário um breve comentário. No capítulo anterior foi mencionado o controle do gabarito das edificações na faixa inicial de 500 metros a partir da beira-mar definida pela Constituição Estadual em seu artigo nº 229/90. Realçou-se as questões de conforto ambiental, saúde pública e preservação mínima dos elementos morfológicos que conferem identidade à paisagem como principais argumentos para a manutenção desta legislação. Entretanto, após a faixa de controle do gabarito começam a se fixar – já há alguns anos – uma série de edifícios

14- Portaria baixada pela Secretaria do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente do Município de João Pessoa nº 4229/2001 que define os parâmetros que garantiriam os níveis de permeabilidade do solo.

onde o aproveitamento máximo e a taxa de ocupação regem a sua altura. Desta forma, começa a se formar um paredão nas bordas do platô de Miramar – como se pode observar na figura abaixo – e outros bairros que margeiam o vale do Rio Jaguaribe, merecendo estudos específicos para evitar futuros problemas ambientais.

Figura 91- O vale do Rio Jaguaribe tem funcionado como um hiato na paisagem da Avenida Epitácio Pessoa. Apesar de acumular toda sorte de lixo, e do processo de assoreamento que vem sofrendo, a força da sua vegetação termina por se impor em meio ao rápido processo de consolidação dessa nova paisagem. Gradativamente a linha do horizonte passa a receber mais e mais edifícios. FOTO: Marco Antônio Coutinho.

É possível observar, conforme aumenta a distância da orla, que o ritmo dessas mudanças diminui ao longo da avenida. A verticalização fica restrita a uns poucos prédios, notadamente destinados ao uso comercial e de serviços. Há o predomínio das edificações de pequeno porte entremeadas por outras de tamanho médio, que se utilizam da estrutura fundiária anterior. Trata-se da outra face desse processo de substituição do uso residencial, onde a manutenção das proporções das primeiras construções – simplesmente reformadas para abrigar novo uso – muitas vezes permite uma visualização mais homogênea da paisagem. Esse trecho da avenida – a partir do cruzamento com a Avenida Rui Carneiro até as imediações do Clube Cabo Branco – apresenta farta vegetação em suas calçadas, no canteiro central, nos jardins e nos quintais das propriedades. Isso somente se torna possível pela manutenção do parcelamento do solo, e devido ao pequeno vulto das reformas nas antigas residências.

Figuras 92 e 93- Residências construídas no decorrer das décadas de 1950 e 1960 que guardam parte das suas características originais, mas mantêm a ambiência inicial do bairro. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 94 e 95- As reformas seguem diversas estratégias: na esquerda uma antiga habitação ganha uma "máscara" para esconder suas antigas e reveladoras linhas arquitetônicas em favor do novo uso. À direita os recursos são mais restritos e a obra torna-se mais epidérmica. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Recentemente pôde-se perceber um rápido movimento de alteração na fisionomia da paisagem do trecho compreendido entre as Avenidas Rui Carneiro e Piauí. Uma concentração de lojas de móveis e acessórios ligados ao universo da moradia. O crescimento do mercado imobiliário residencial – tanto na orla marítima da capital como na vizinha Cabedelo – fez aquecer esse setor especializado do comércio que resolveu se alojar preferencialmente em antigas residências da Avenida Epitácio Pessoa. O trecho em questão, apresentando lotes pequenos, vem se prestando muito bem para operações de compra e de aluguel dos antigos imóveis e a subseqüente reforma. A presença de um crescente setor financeiro e de serviços nesta parte intermediária do percurso da avenida vem a reforçar ainda mais o latente processo mais radicalizado de consolidação da paisagem.

Figuras 96 e 97- A Florense, além das alterações de planta, procurou se utilizar de estruturas presas à fachada. A movelaria da foto à direita é uma construção recente onde o proprietário busca tirar proveito das linhas arquitetônicas para alavancar as suas vendas. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Entre a Praça da Independência e a Avenida Rui Carneiro até 2001, a avenida mantinha na sua terceira faixa de rolamento quatro entradas para os bairros reguladas por semáforos. Esse tipo de arranjo – que pode ser visto na figura 98 – diminuía sobremaneira a velocidade da via, especialmente na treceira faixa onde tradicionalmente a velocidade é maior, além de causar congestionamentos e acidentes. Os estudos da STTrans levaram ao fechamento de todos esses acessos criando percursos de contorno nas quadras adjacentes de forma a conduzir o fluxo dos veículos para os cruzamentos tradicionais controlados por semáforo. O efeito imediato de aumento da velocidade média na avenida foi uma das principais alterações com claro rebatimento no cotidiano dos usuários. Foi implantada também uma onda verde de 50 Km/h fora dos horários de pico. Por se tratar do principal corredor viário da cidade, as soluções adotadas têm um claro rebatimento na evolução da paisagem procurando dinamizar as relações ali desenvolvidas.

Figuras 98 e 99- Com a intervenção da STTrans as entradas à esquerda em plena avenida foram substituídas por contornos nas quadras adjacentes. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Da Avenida Amazonas até a Praça da Independência, a paisagem mantém a horizontalidade característica da fase anterior de mutação. Somente quatro edifícios empresariais foram construídos nesse período. O trecho tem algumas peculiaridades relacionadas à época do loteamento das antigas fazendas e sítios, guardando uma série de quadras e lotes de grandes dimensões. Muitos dos quais, com acesso pelas ruas de trás. Provavelmente a presença de pequenos lotes com antigas e simples residências, tenha motivado as primeiras substituições de uso. O baixo valor das propriedades e a proximidade do Centro também corroboraram para agilizar esse processo muitas vezes envolvendo pequenos orçamentos.

Figura 100- Vista da avenida a partir da Avenida Amazonas . FOTO: Marco Antônio Coutinho.

As características sócio-econômicas de um lugar são determinantes para o seu ritmo de desenvolvimento, isto é óbvio. No caso da Avenida Epitácio Pessoa e da cidade de João Pessoa, a pequena alocação dos recursos da iniciativa privada vem se concentrando na orla marítima – local de pouco ou nenhum risco para as vendas – e preferencialmente na produção de unidades habitacionais verticalizadas. Desta forma, as transformações na paisagem se dão de forma mais lenta, uma vez que as próprias limitações de absorção do mercado imobiliário terminam por determinar esse ritmo.

2.5 – A divisão da paisagem em trechos

No início desse capítulo falou-se sobre os diferentes estágios de desenvolvimento da paisagem da Avenida Epitácio Pessoa. A situação geográfica – mais próxima ao litoral – proporcionou a atração da especulação imobiliária que concentrou seus investimentos naquele que convencionou-se chamar de trecho litorâneo da avenida, iniciando um processo de verticalização de grande intensidade. Além desse exemplo outros fatores levaram a criação de uma metodologia de divisão do percurso da Avenida Epitácio Pessoa em trechos objetivando a sistematização dos trabalhos.

Dessa forma os 5.159 metros foram divididos em cinco trechos. Foram levados em conta: o desenho da malha urbana resultante do processo de urbanização com suas quadras e lotes de variadas dimensões; a concentração de determinados equipamentos a modificarem e pressionarem o entorno garantindo uma ampla variedade no uso do solo da avenida; a presença de elementos morfológicos originais, ou mesmo a sua ausência, fruto da intensa renovação urbana promovida em determinados trechos da avenida; a topografia diferenciada do contexto geral – caso do trecho litorâneo já citado – a sofrer os reflexos da orla marítima e o sistema viário a conduzir os movimentos das vidas dos habitantes criando percursos paralelos, alternativos que terminam por particularizar situações que se refletem na avenida como um todo.

Assim, a divisão adotada fez surgir o trecho 01 que se inicia na Praça da Independência prosseguindo até a Avenida Amazonas junto ao Supermercado Pão de Açúcar. Partindo desse cruzamento e seguindo até a Avenida Piauí foi definido o trecho 02 com intensa concentração comercial e de serviços. Do cruzamento da Avenida Piauí até o entroncamento com a Avenida Rui Carneiro está o trecho 03 e sua crescente ocupação de equipamentos de prestação de serviços. A partir da bifurcação com a Avenida Rui Carneiro até as margens do Rio Jaguaribe foi definido o quarto trecho compreendendo o bairro de Miramar. Por fim, em cota rebaixada, próxima ao nível do mar, ficou o trecho 05, a parte litorânea da Avenida Epitácio Pessoa. Um detalhamento dessa conceituação ocupará as páginas seguintes desse capítulo.

Antes, porém, torna-se necessário a apresentação de um dado a mais que irá particularizar os seus vários momentos da Avenida Epitácio Pessoa. O levantamento do Uso do Solo é um instrumento de grande valia para a análise urbana, pois revela o movimento econômico e social de um lugar, seus encaminhamentos e suas tendências. A etapa seguinte à observação detalhada do desenvolvimento da paisagem de toda a extensão da avenida é o mapeamento dos seus lotes – com sua configuração espacial, relações com as ruas do entorno, caso haja – determinando o uso a que se destinam.

2.5.1 – Levantamento do Uso do Solo

A avenida conta, atualmente, com 352 lotes de diversas dimensões. Em toda a sua extensão há uma predominância de lojas comerciais com uso variando entre farmácias, papelarias, lojas de móveis, acessórios para veículos, postos de combustíveis, supermercados, restaurantes etc. A ampla faixa de estabelecimentos comerciais proporciona uma alta rotatividade na clientela que muitas vezes só encontra o produto desejado na Epitácio Pessoa. Rivalizando segue o setor de prestação de serviços, também com uma diversidade grande ajuda a garantir uma movimentação durante todo o dia. Pode-se encontrar na avenida diversos escritórios profissionais, laboratórios de análise, clínicas médicas, cartórios, seguradoras etc.

O terceiro setor mais presente na avenida é o residencial. Notadamente as habitações – unifamiliares ou não – se concentram a partir da Avenida Rui Carneiro em direção à orla marítima. No momento desse levantamento – outubro de 2003 – os edifícios contendo lojas e escritórios chegavam a vinte e uma unidades, quase o mesmo número dos lotes vazios. A dinâmica urbana já deve ter alterado a fisionomia da planta 02 apresentada nas páginas a seguir. Mas a Avenida Epitácio Pessoa ainda mantém estabelecimentos bem diversificados como colégios, escolas de idiomas, cursos preparatórios para diversos tipos de concursos além de pequenas faculdades. Na planilha da página seguinte pode-se vislumbrar o número de lotes sem uso, o número de edificações destinadas ao uso institucional seja privado ou público. Há poucos equipamentos de saúde e de uso religioso. Existem somente duas pequeninas praças em toda a avenida, isto é, as áreas destinadas ao lazer público inexistem.

Tabela 03 – Levantamento de Uso do Solo.

USO DO SOLO	Trecho 01	Trecho 02	Trecho 03	Trecho 04	Trecho 05	TOTAL
Comercial	36	10	29	25	10	**110**
Educacional	8	2	1	5	1	**17**
Institucional Privado	5	3	5	1	0	**14**
Institucional Público	0	6	2	0	0	**8**
Religioso	1	1	2	0	0	**4**
Sem Uso	5	0	3	6	1	**15**
Serviços	21	9	20	16	8	**74**
Área Verde	1	0	1	0	0	**2**
Vazio	5	2	4	5	4	**20**
Residencial	8	2	8	26	17	**61**
Saúde	1	1	0	0	0	**2**
Misto (comércio/serviços)	7	4	5	3	2	**21**
Misto (serviços/residencial)	0	0	0	0	1	**1**
Misto(com./serv./residencial)	0	0	0	0	3	**3**
TOTAL DE IMÓVEIS	**98**	**40**	**80**	**87**	**47**	**352**

FONTE: Levantamento realizado em outubro de 2003.

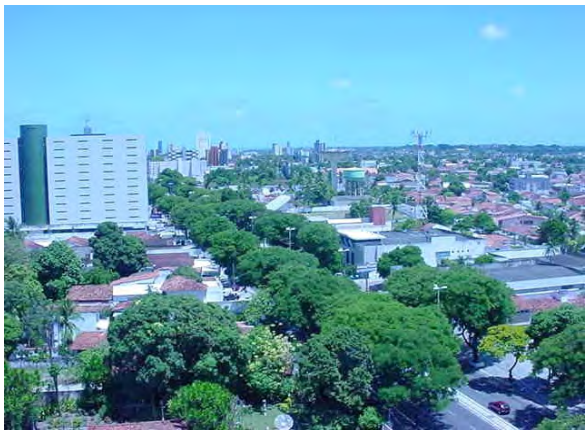
A percepção de que os setores comercial e de serviços tendem a ocupar ainda mais os lotes vazios e aqueles sem uso atual é clara, afinal já é um processo que entra na terceira década. A tendência de concentração residencial no litoral também é bastante perceptível. Aos poucos somente as residências da classe alta deverão permanecer, coexistindo com os grandes edifícios residenciais ou de uso misto. Um corredor como a Epitácio Pessoa abriga em sua essência uma diversidade de usos e algumas especificidades na sua distribuição que podem ser percebidas visualizando a planta 02 da página seguinte. É necessário expor, a partir de agora as peculiaridadess de cada um dos cinco trechos em que foi dividida a Avenida Epitácio Pessoa.

2.5.2 –Trecho 01 – da Praça da Independência à Avenida Amazonas

A informalidade do traçado das antigas estradas e a divisão das fazendas e sítios que formavam o território original onde foi aberta a Avenida Epitácio Pessoa gerou grandes quadras com formatos irregulares e vários lotes que chegam até às ruas dos fundos. Os 1.253 metros de extensão desse trecho são eminentemente planos. A partir do último quarteirão ao norte – Avenida Santa Catarina – o terreno inicia uma suave descida que chegará ao nível mínimo da avenida durante o trecho 02. O primeiro trecho é o único que mantém todos os usos

levantados. É claro que há o predomínio do setor comercial, seguido de perto pelo setor de prestação de serviços. Uma particularidade é a presença de oito estabelecimentos educacionais – de grandes e tradicionais colégios religiosos, passando por escolas de idiomas e chegando aos cursinhos especializados em concursos públicos. Somente sete residências insistem em permanecer no trecho, envolvidas por uma ambiência completamente diversa daquela do momento de sua chegada.

A grande extensão das quadras molda o ritmo do trânsito diminuindo o número de cruzamentos. Devido ao arranjo viário adotado – no sentido praia/centro – a Epitácio Pessoa se funde à Avenida Juarez Távora em direção à Praça da Independência. Assim, somente na primeira quadra do lado norte a avenida mantém um fluxo auxiliar de acesso aos lotes e de retorno aos fluxos principais – centro/praia e praia/centro. Neste ponto encontra-se um pequeno canteiro centralizado onde repousa o busto do presidente Epitácio Pessoa com o dedo em riste em direção ao nascente.



Figuras 101 e 102- As duas faixas da esquerda mantêm a pavimentação em paralelepípedos e um fluxo auxiliar, foto da esquerda. Do lado sul, as três faixas de rolamento com pavimentação asfáltica recebem os veículos vindos do Centro da cidade. Na direita, as copas das árvores muitas vezes se tocam nesse trecho que é o mais preservado da avenida. FOTOS: Marco A.Coutinho.

2.5.3 – Trecho 02 – da Avenida Amazonas à Avenida Piauí

O menor e mais agitado trecho – com 638 metros de extensão – apresenta equipamentos comerciais que promovem grande afluxo de pessoas, além de repartições públicas e estabelecimentos bancários. As seis quadras possuem lotes de tamanho variável – alguns remembrados, outros com dimensões que atingem as

ruas de trás. Em valores absolutos os setores comercial e de prestação de serviços praticamente se equivalem. Porém, a presença do Supermercado Pão de Açúcar – figuras 103 e 104 – torna-se um caso à parte. A sua localização – no cruzamento com a Avenida Amazonas, próximo de dois edifícios empresariais verticalizados – causa freqüentemente problemas viários. Apesar de seu estacionamento mais novo proporcionar acesso por trás, pela Avenida Rio Grande do Sul, foram mantidas algumas vagas no recuo frontal causando problemas ao tráfego da primeira faixa de rolamento no sentido praia/centro – normalmente utilizada pelo transporte coletivo – diminuindo a sua velocidade média.

Figuras 103 e 104- À direita a demolição de uma residência – projetada pelo arquiteto Carlos Alberto Carneiro da Cunha nos anos 70 –para dar lugar ao novo estacionamento do supermercado. À esquerda um flagrante do constante problema da entrada e saída de veículos. Essa saída em particular situa-se a menos de cinco metros da faixa de pedestres e do semáforo da Avenida Amazonas. Regularmente os automóveis ocupam o espaço das calçadas causando transtornos aos pedestres. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Esse pequeno trecho de seis quadras apresenta três cruzamentos que fazem a ligação entre os bairros dos Estados, Torre e Expedicionários – bairros com grande concentração habitacional e com uma população que se utiliza desse "embrião de centro de negócios", assim como boa parte da cidade que muitas vezes deixa de ir até à área central para resolver seus problemas na avenida. O trecho 02 é a parte mais baixa da avenida – excetuando o trecho litorâneo, a Epitácio Pessoa está a 45 metros acima do nível do mar – chegando a 41. Do plantio inicial das carolinas, nos dois lados das calçadas, ainda pode-se ver a maioria já adulta. Notadamente as esquinas desse trecho – onde existem edificações de proprietários com uma necessidade desmedida de publicidade – apresentam-se sem cobertura vegetal, gerando uma descontinuidade visual na paisagem da avenida.

2.5.4 – Trecho 03 – da Avenida Piauí à Avenida Rui Carneiro

O trecho 03 corresponde à porção intermediária da Avenida Epitácio Pessoa. Os seus 1.140 metros de extensão são praticamente planos – 45 metros acima do nível do mar – e com uma boa cobertura vegetal das antigas carolinas. O levantamento de uso do solo confirma o predomínio do uso comercial – instalados na porção sul – sobre o de prestação de serviços. Dos demais usos, o setor residencial ainda aparece com oito unidades. Dentre elas, uma casa projetada por Acácio Gil Borsói durante a década de 1970 que até hoje mantém a leveza, a harmonia e o rigor nos detalhes construtivos, características sempre presentes na obra do arquiteto.

Uma curiosidade desse intervalo é a concentração, no lado sul, do comércio de móveis e acessórios para residências a partir do Grupamento de Engenharia. A presença de pequenos lotes ocupados por residências – em grande parte térreas – possibilitaram reformas de baixo orçamento, alterando a fisionomia da área com incrível rapidez. A última quadra sul do trecho foi pioneira nesse processo que terminou por se irradiar para as quadras anteriores. A residência da figura 105 projetada por Borsói permanece com o mesmo uso desde a década de 1970. Já essa outra – figura 106 – projetada pelo arquiteto pernambucano José Amaral – a partir da década de 1990 – passou por modificações iniciais internas de sua planta, para depois atingir as fachadas. A forte pintura alaranjada conclui a metamorfose da casa e assinala a força desse movimento que poderá destruir rapidamente até os exemplares arquitetônicos mais bem elaborados, não deixando nem mesmo uns poucos resquícios das diversas épocas vivenciadas.

Figuras 105 e 106- Residências que se mantêm e outras que se metamorseam. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

O trecho 03 é dominado pela presença do Grupamento de Engenharia – durante um bom tempo aglutinador no processo de urbanização da área. Hoje em dia, por suas dimensões, o equipamento impede algumas soluções viárias que descongestionariam a Avenida Epitácio Pessoa em seus horários de pico. A BR-230 corta o trecho 03 através de uma passagem de nível que facilitou sobremaneira o fluxo de entrada e saída sem pressionar o movimento normal da avenida. O cruzamento com a Avenida Rui Carneiro – por estar nivelado e ligar-se com toda a orla norte do município e com Cabedelo – concentra a maioria dos problemas viários.

2.5.5 –Trecho 04 – da Avenida Rui Carneiro ao Rio Jaguaribe

Quando o fluxo de veículos se divide – ganhando a orla e a BR-230 através da Avenida Rui Carneiro – aqueles que seguem pela Epitácio Pessoa ainda não são tantos que necessitem de três faixas de rolamento em cada um dos seus lados. Dessa forma, o desenho inicial do canteiro central – com os 6,00 metros de largura permanece mantendo árvores e pequenos arbustos que tingem a paisagem de verde. O percurso de 1.280 metros de extensão é dominado pela sombra das carolinas que só começam a rarear quando o terreno inicia sua descida em busca do vale do Rio Jaguaribe, aproximadamente nas imediações do Esporte Clube Cabo Branco.

O trecho 04 tem certas peculiaridades que julgamos ter fortes vínculos com a formação do bairro de Miramar. A população inicial, composta em sua maioria de funcionários públicos federais e estaduais, ainda mora e mantém fortes vínculos com o local. De tal forma que a concentração de residências neste trecho é devido a esse sentimento de preservação de determinados valores culturais incorporados por sua população. Não por acaso, surgiu no bairro de Miramar, durante a década de 1980, o Bloco Carnavalesco Muriçocas do Miramar, que além de reabilitar o carnaval pessoense se transformou no segundo maior bloco de rua do carnaval brasileiro.

O levantamento de uso do solo da área revela que após o setor residencial, o comércio, seguido pelo setor de prestação de serviços desenha a fisionomia do lugar. As cinco quadras iniciais do trecho – pertencentes ao bairro de

Tambauzinho – concentram um comércio voltado para as classes média e alta, com lojas de presentes, acessórios para casa, material de informática, vestuário etc. Há um bom número de clínicas médicas, laboratórios de análise e escritórios. Dos cinco lotes vazios, dois apresentam dimensões que podem abrigar edifícios de maior porte.

A aproximação do vale do Jaguaribe trata de ampliar a dimensão dos lotes e de atrair a atenção para a construção – até o momento – dos poucos edifícios verticalizados do trecho. A bela visão do litoral é ponto de atração para a venda dos imóveis, além da tranquilidade ainda existente no bairro. Ao lado do Rio Jaguaribe, do lado sul, outro supermercado Pão de Açúcar – desta feita em posição menos sacrificada – causa menos transtornos ao fluxo viário da avenida. O espraiamento das margens do Jaguaribe, com sua vegetação densa cria uma barreira, um hiato na paisagem, como que antecipando a forte presença de grandes estruturas verticalizadas que se avizinham.

Figuras 107 e 108- Dois lados do processo de urbanização: num primeiro momento a residência unifamiliar ocupando lote de generosas proporções; em seguida o surgimento de edifícios residenciais multifamiliares que se aproveitam das dimensões dos lotes desse trecho pra ter um aproveitamento maior. FOTOS: Marco A.Coutinho.

Figuras 109 e 110- À direita uma residência projetada por Carlos Alberto Carneiro da Cunha em 1967. As dimensões do lote, o agenciamento com abertura para as duas ruas laterais, além das modernas linhas de sua arquitetura, fizeram dessa casa um importante referencial na Avenida Epitácio Pessoa. Atualmente, o descaso, a falta de manutenção e a falta de critério durante a adaptação ao novo uso, obscureceram o imóvel empobrecendo a paisagem anterior. FOTOS: Acervo Humberto Nóbrega / Marco Antônio Coutinho.

2.5.6 –Trecho 05 – do Rio Jaguaribe ao Oceano Atlântico

Ao atravessar a ponte que cruza o Rio Jaguaribe o terreno se aplaina até as areias de Tambaú. A vegetação, anteriormente farta, pouco se vê. As poucas árvores que ainda se desenvolvem tem um inexplicável e lento crescimento, uma vez que as fotografias do local, anteriormente apresentadas, atestam uma cobertura vegetal de porte médio e distribuição homogênea. O canteiro central nada apresenta além de uma grama rala. De toda a avenida, o trecho 05 – com 848 metros de extensão – é aquele com a paisagem mais consolidada, uma vez que boa parte dos seus lotes já apresenta edifícios residenciais que dificilmente serão substituídos por outro tipo de uso. Entretanto, ainda há vários lotes de pequeno e médio porte com residências podendo ser atingidos por esse processo. Nesse sentido, o artigo constitucional de controle do gabarito faz o seu papel de moldar o perfil da avenida. Mesmo assim, o trecho em vários momentos já chega a se assemelhar a um corredor-desfiladeiro, com as visuais limitadas pela presença dos prédios.

A distribuição do uso do solo mostra um predomínio crescente do setor residencial. Os lotes comerciais e de serviços surgem em seguida. A presença de cinco lotes ainda vazios sugerem novas silhuetas para o bairro – especialmente no lado norte, curiosamente às margens do Jaguaribe e à beira-mar. O fluxo de veículos neste setor da avenida é bem mais reduzido que os demais. Enquanto os outros quatro trechos – além de fazerem o fluxo com o litoral – fazem importantes ligações com várias outras partes da cidade, o movimento dos bairros da orla é bastante próprio. O trecho 05 tem dois cruzamentos e um trânsito incomparavelmente tranqüilo – em dias normais – em relação ao restante da avenida.

Figuras 111 e 112- À esquerda, o Tambaú Flat, um dos poucos edifícios construídos antes da aprovação da Constituição de 1990. À direita, a Vila Dorita, um dos raros exemplares remanescentes da ocupação inicial de Tambaú. A falta de um tombamento dessa residência coloca dúvidas sobre o seu futuro. Os contornos do prédio vizinho dão uma pequena amostra do que poderá acontecer a essa pequena preciosidade. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Capítulo Três
Cidadania e Qualidade de Vida

Seria bastante operoso definir o usuário padrão da Avenida Epitácio Pessoa. Certamente não existiria um usuário tipo, mas grupos de usuários. Aqueles que trabalham nos vários edifícios; os que trabalham no transporte de passageiros; outros que desenvolvem suas atividades circulando pelos cinco trechos da avenida e por demais partes da cidade; os moradores das residências que ainda resistem ao processo de urbanização; os outros moradores encastelados em seus condomínios verticalizados, ou aquele cidadão que só percorre a avenida se dirigindo para os diversos bairros por ela polarizados. Devido a essa dificuldade inicial, aos poucos recursos à disposição dessa pesquisa, além do curto período de tempo para determinar essa população com exatidão e de maneira cientificamente aceitável, optamos por elencar níveis de necessidades mais gerais que certamente atenderão, não somente o público específico vinculado à avenida, mas à população de uma forma geral.

A vida em sociedade pressupõe uma série de estruturas e sistemas organizacionais capazes de propiciar – além do desenvolvimento individual dos seus habitantes – as condições de sobrevivência adequadas a todo o aglomerado de pessoas que resolveu se assentar em um determinado sítio. Dessa forma é possível vislumbrar que uma parte dessa complicada teia depende diretamente do indivíduo – que define seus objetivos e prioridades baseadas no desenrolar da sua existência – e a outra parcela é de responsabilidade inegável do poder público – essa criação humana que tem o objetivo de gerir os destinos da coletividade.

Iniciando a discussão a partir do indivíduo, fica claro o entendimento de que a realização dos principais objetivos pessoais levarão a uma melhor qualidade no decorrer da sua vida. Porém, é inegável que várias dessas aspirações individuais se desenvolverão a partir da coletividade. Ou seja, a presença de um sistema de saúde mal estruturado, com profissionais despreparados, poderá frustrar até os planos das pessoas mais capitalizadas de uma determinada comunidade, inviabilizando os seus projetos. Donde se pode concluir que esse sistema de intrincadas relações sociais subentende uma dependência entre o indivíduo e a coletividade, sem o qual nada poderá ser feito. Assim, a organização das políticas

públicas, em seus diversos níveis, deve objetivar o acesso de toda a população a uma série de serviços intimamente ligados ao seu próprio desenvolvimento. Por sua vez, o indivíduo na sua vida profissional estará fazendo parte de algum setor da comunidade, interagindo com outras pessoas, nesse moto-contínuo das relações sociais.

Para a América Latina, e para o Brasil em especial, essas discussões só puderam ganhar corpo após os afrouxamentos da ditadura militar em finais da década de 1970 e início da década seguinte. A abertura política possibilitou a criação de grupos de pesquisas nas Universidades e o aquecimento dos Movimentos Sociais, onde cada vez mais crescia uma crítica ao modelo instalado, às suas fragilidades e a necessidade da construção compartilhada das políticas públicas. Nesse sentido, o tema passa a ganhar terreno até mesmo em instâncias governamentais. Inicialmente tratado com a dificuldade natural dos fatos adormecidos pela força das armas, os direitos do cidadão passam a fazer parte de análises em encontros e seminários nacionais:

> "Tanto necessidades como valores mudam conforme o tipo de sociedade e o patamar de desenvolvimento em que se encontram. A qualidade de vida, como já vimos, torna-se valor emergente da sociedade neo-industrial, refletindo aspirações novas que derivam de uma sensibilidade e uma mentalidade, original ou importada, por sua vez resultando em novas instituições. Enquanto a eficiência parece presidir as relações entre grupos e pessoas na sociedade industrial como seu valor dominante, a qualidade de vida reveste esse papel na sociedade neo-industrial (RIOS, 1989, p. 400-401)".

Ou seja, a melhoria do *clima de vida*, ou grau de ordenamento das instituições públicas relacionadas à segurança e confiabilidade dos indivíduos, gerará inevitavelmente respeito às garantias sociais e pessoais, à liberdade e à vida. O direito à Qualidade de Vida, nos anos 90, passa à ordem do dia como parte integrante de um pensamento mais amplo que contempla as questões ligadas ao meio ambiente de uma maneira geral.

> "No que se refere ao **direito ao meio ambiente**, o Brasil começou ainda que em tempo posterior, a acordar lentamente para um tempo de imprescindível luta no reconhecimento e necessidade de proteção ao meio ambiente visando a melhoria da qualidade de vida da população deste país "verde – quase extinto". Neste sentido, o conhecimento da problemática ambiental no mundo legal e jurídico, dos avanços da participação e intervenção populares, da história, características, consequências e modo de uso da legislação ambiental foram fundamentais para que se assumisse a noção de direito ambiental pelo seu caráter "finalista", na medida em que seu objetivo visa disciplinar a relação do homem com o meio que o rodeia (SILVA ; MELÃO, 1991, p. 102)".

O passo seguinte foi a luta pela atualização de toda a legislação do país, que se fez no início da década de 1990, após a promulgação da Constituição Federal. Um fato curioso foi a elaboração das leis orgânicas de todos os municípios do país – anteriormente a legislação era definida pelas Assembléias Legislativas sem as especificidades de cada município – gerando a organização de grupos interessados em formular uma política urbana capaz de garantir os direitos constitucionais ligados à cidadania e, consequentemente a melhores níveis de Qualidade de Vida.

O trabalho de construção das Leis Orgânicas ajudaria a preparar as comunidades para a elaboração dos Planos Diretores – obrigatório para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Toda essa dinâmica – muitas vezes de enfrentamento entre grupos com interesses antagônicos – cristaliza, por parte dos grupos de pesquisa, instituições e de governos mais democráticos, a necessidade de uma leitura mais ampla e acompanhada da cidade. Nesse sentido, índices tradicionais relativos ao desenvolvimento da sociedade pesquisados pela UNESCO, pela Organização Mundial de Saúde, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) etc, passam a ser divulgados com maior frequência servindo de parâmetros para a avaliação das administrações públicas.

O investimento em pesquisas, feitas por prefeituras, universidades e organizações não governamentais se dirigiu no sentido de cercar alguns critérios, os mais amplos possíveis, que fizessem parte da vida de cada um de seus habitantes, mas que tivesse um claro rebatimento no coletivo. A dificuldade maior em definir o que seria Qualidade de Vida reside na subjetividade que envolve a existência humana. Sem entrar em discussões filosóficas – completamente desnecessárias a um trabalho dessa natureza – é presumível que se compreenda a diversidade de lugares e de pessoas que terminam por criar, cada qual, a sua própria realidade. Não é difícil entender que os conceitos e o modo de enxergar a vida também o sejam. Dessa forma, é cada vez mais direta a relação entre a correta implementação das políticas públicas e o nível de cidadania de uma comunidade. Cidadania se tornou sinônimo de inclusão social e, por conseguinte, de garantia de níveis de Qualidade de Vida.

As várias metrópoles do país passam a investir na formação de grupos de análise e diagnóstico para elaboração de um planejamento mais equânime. Possivelmente, Curitiba, nos anos 70, tenha saído na frente das demais

cidades quando definiu sua legislação urbana intimamente vinculada a algumas premissas normalmente ligadas ao Meio Ambiente e à Qualidade de Vida. Assim, o sistema de transporte coletivo, a limpeza urbana, a ampliação de parques e praças – que formam a cobertura vegetal de uma cidade – além de um novo planejamento habitacional privilegiando conjuntos menores em detrimento da política nacional – na mesma época o BNH construía conjuntos enormes sem qualquer preocupação de garantir a individualidade dos seus usuários e a menor preocupação de adequação ao entorno das unidades (IPPUC, 1992, p. 03-11).

Pesquisas desenvolvidas no Estado de São Paulo procuraram estabelecer vínculos de Qualidade de Vida entre cidades como São Paulo, Santos, Campinas – metrópoles – com cidades de médio porte como São José dos Campos, Ribeirão Preto, Sorocaba, Bauru, São José do Rio Preto e Presidente Prudente, além de alguns pequenos municípios polarizados por essas últimas. A idéia era conceituar Qualidade de Vida a partir do habitat – padrão construtivo e localização com acesso à infra-estrutura básica e a oferta de equipamentos sociais de uso coletivo. A centralização das informações nesses índices do entorno da habitação procura analisar algumas políticas públicas específicas, o seu alcance e o seu efetivo funcionamento (CALADO, 1997, p. 1498-1515).

No Rio de Janeiro, Alberto Almeida definia Qualidade de Vida "como as condições necessárias, mas não suficientes, para que as pessoas ou indivíduos busquem seus planos de vida e objetivos (ALMEIDA, 1997, p.1352)". Mais à frente o autor – em busca do concreto, da objetividade – afirma "... qualidade de vida é definida de acordo com as convenções de uma dada sociedade, não significa em absoluto que a mensuração da qualidade de vida é apenas um exercício subjetivo ou um julgamento de valor. Isto porque, as convenções da sociedade em questão, são matéria de fato (ALMEIDA, op.cit)". Na construção do IQV (índice de qualidade de vida) o pesquisador reúne os seguintes itens com possível aferição: rede de água; rede de esgoto; limpeza urbana; terminais telefônicos / mil habitantes; renda média mensal; percentual de alfabetização; leitos hospitalares / mil habitantes; casos de doenças infecciosas ou parasitárias (exceto AIDS) / mil habitantes; consumo de energia elétrica per capita; homicídios / mil habitantes e o número de cômodos / domicílio. A reunião desses índices em oito sub-índices com ponderação diferenciada – pesos maiores para os índices que têm a capacidade de alavancar outros, como,

por exemplo, educação e renda – criaram uma classificação para os oitenta e um municípios pesquisados, dando maior visibilidade à realidade existente e a eficiência das políticas públicas.

Em Belo Horizonte, desde 1995 a Prefeitura Municipal, juntamente com instituições privadas de ensino e pesquisa trilharam um caminho semelhante para a construção de um índice de Qualidade de Vida capaz de monitorar a eficiência e o alcance das ações governamentais. Aqui, o trabalho se baseou na distribuição dos serviços urbanos e na acessibilidade aos mesmos. Todo esse esforço tem um claro sentido investigativo para melhor direcionar o fluxo de investimentos da cidade através de políticas participativas. Dessa forma, a conceituação dada procura avaliar a Qualidade de Vida do lugar, diferenciando-se da Qualidade de Vida do cidadão. Os critérios de investigação que compõem o IQVU-BH (índice de Qualidade de Vida de Belo Horizonte) são os seguintes: abastecimento, assistência social, cultura, educação, esportes, habitação, infra-estrutura urbana, meio ambiente, saúde, segurança urbana e serviços urbanos. O constante monitoramento desses fatores e a construção do IQVU vêm se mantendo na capital mineira e muito tem auxiliado no Planejamento Participativo, na elaboração do Plano Diretor, além de ser um instrumento valiosíssimo em possíveis ajustes de instrumentos como a Lei de Uso e Ocupação do Solo, particularizando a legislação urbana (NAHAS et al, 1997, p.1437-1451).

A construção de uma definição para Qualidade de Vida mostra-se bastante ampla. A vinculação de fatores individuais com coletivos trata de agigantar o assunto. Uma sistemática bastante lúcida foi desenvolvida durante a década de 1970 pelos arquitetos Jorge Wilheim e Csaba Deák na intenção de otimizar o planejamento habitacional desenvolvido pela COHAB paulista. Partindo de fatores eminentemente ligados ao indivíduo, os arquitetos alargaram a conceituação introduzindo duas outras variáveis: o ambiente e a dinâmica social.

> "Definimos aqui qualidade de vida (QV) como a sensação de bem-estar do indivíduo. Esta sensação depende de fatores objetivos e externos, assim como de fatores subjetivos e internos. O ambiente pode influir sobre ambas categorias de fatores, mas com eficiência e em momentos diversos. Por outro lado, há fatores que independem do ambiente circundante, pois se relacionam seja com estruturas psicológicas em seus aspectos mais profundos, seja com condicionamentos econômicos básicos (WIILHEIM, 1976, p. 133)".

Os desdobramentos dessa conceituação aparecem de maneira mais clara em um diagrama, reproduzido na página seguinte, onde os autores demonstram que a partir da garantia dos fatores ou direitos mínimos e determinantes, inerentes ao cidadão – alimentação, saúde, emprego, renda e alfabetização – serão estruturadas as potencialidades para um bom crescimento pessoal que, numa escala maior, garantirá a toda uma população chances de verdadeiro desenvolvimento. Essa *região de oportunidades*, definida por Wilheim e Deák, é constituída por fatores que mantêm uma demanda crescente em função da estratificação social, dos padrões econômicos de cada classe, da mídia e do consumo. O diagrama reúne em seis grandes grupos esses fatores de demanda crescente, a saber: *sentir-se saudável; segurança; prazer; sentimento de realização; liberdade de opções e conforto.* Os desdobramentos dos seis grupos, com devida ponderação em suas pontuações, conduzem ao cálculo de um índice de Qualidade de Vida capaz de melhor orientar a formulação da política habitacional proposta.

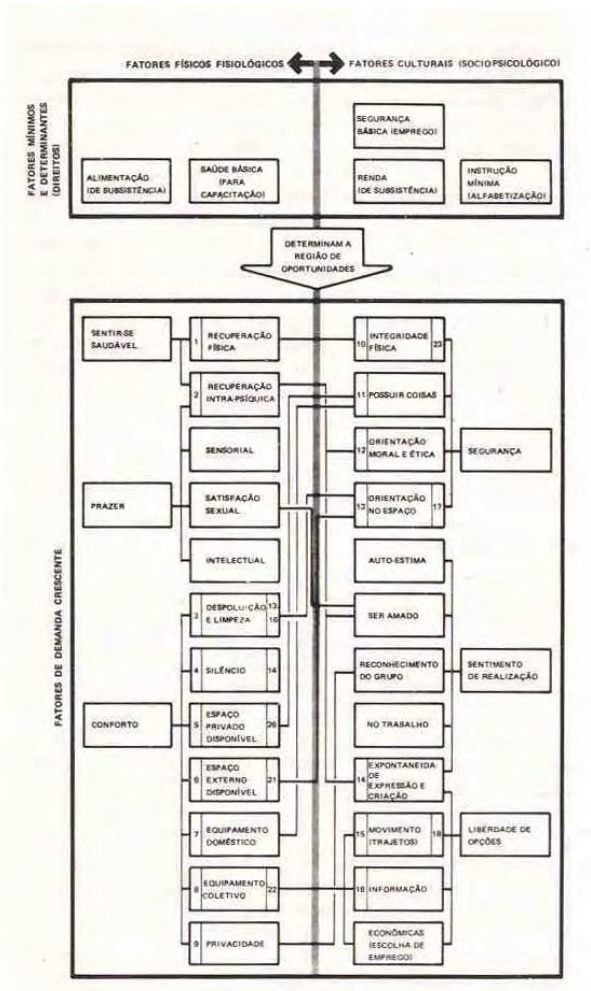


Figura 113- Diagrama elaborado por Wilheim e Deák para sintetizar uma série de fatores que fazem parte da Qualidade de Vida e do Bem-Estar de uma sociedade. A partir de necessidades individuais, os autores ampliam a conceituação até contemplar itens inerentes à coletividade. FONTE: retirado de WIILHEIM, 1976, p. 134.

Interessa aqui, ater-se aos fatores com maior grau de objetividade e vinculados ao ambiente externo – no caso, a Avenida Epitácio Pessoa – por oferecerem condições propícias à sistematização de dados que poderão ser coletados e analisados a partir de parâmetros científicos. Das seis grandes regiões de oportunidade do diagrama acima, o item Conforto. Os outros fatores de demanda são formados, em sua maioria, por sub-itens de caracterização subjetiva, ligados diretamente ao indivíduo, onde ter-se-ia que adentrar por áreas de conhecimento multidisciplinar, onde somente uma equipe de profissionais poderia atuar de maneira cientificamente correta.

Assim, fica clara a percepção de que o conforto está intimamente ligado ao bem-estar físico, quando o ser humano tende a entrar em equilíbrio consigo próprio e com o meio ambiente que o rodeia. Para essa sensação ocorrer depende de alguns fatores como o grau de *pureza do ar.* Pode ser associada quase que imediatamente à *limpeza dos passeios e logradouros públicos* que imprime sensação de organização e zelo para com o entorno. O *silêncio urbano* é de vital importância para promover a recuperação física através do sono. Mas também o controle dos níveis de ruído na cidade é motivo de grande preocupação no sentido de conter a crescente perda da acuidade auditiva na vida contemporânea. A *qualidade da paisagem* está diretamente ligada ao número de áreas livres, áreas verdes, às dimensões mínimas de logradouros que fazem parte da vida da população. Completa essa definição a sua variedade e a adequação ao uso. Interessa investigar a distribuição dos equipamentos coletivos – que se confundem com os serviços urbanos ofertados à população – quais sejam: *pavimentação, rede de esgotos, água, energia elétrica, iluminação e telefone.*

Estão excluídos logo os sub-itens espaço privado disponível, equipamento doméstico e privacidade, por se entender que estão diretamente ligados à individualidade da pessoa humana, dificultando assim a sua investigação por necessitar de contato direto com toda uma população de usuários, implicando em um tempo maior de pesquisa, o qual não é disponível. Da mesma forma, tornou-se impossível a medição da poluição atmosférica, por não dispor-se de equipamento para fazê-lo, nem de laboratório próximo, capaz de analisar e emitir parecer em tempo hábil para as amostras que seriam coletadas.

A pesquisa centrou-se na medição da *poluição sonora*, procurando determinar até onde vão os níveis do ruído urbano produzidos na Avenida Epitácio Pessoa. Entende-se que a *limpeza* dos logradouros públicos faz parte da oferta dos equipamentos e serviços urbanos, de tal forma que deslocou-se esse sub-ítem para uma investigação conjunta com *água, esgotos, energia elétrica, iluminação pública, telefone, drenagem, e pavimentação*. Por fim, a indagação sobre a *qualidade da paisagem* e a *cobertura vegetal*, une-se às informações ligadas à distribuição da publicidade ao longo do percurso da avenida. Essas poucas informações, se analisadas a partir do desenrolar dos acontecimentos históricos, reforçarão a necessidade de investimento em planejamento urbano, a partir da formação de equipes multidisciplinares capazes de monitorar e criar políticas públicas intimamente ligadas as mais variadas realidades que constituem a cidade.

3.1 – Poluição Sonora

O desenvolvimento de qualquer sítio urbano normalmente vai se tornando cada vez mais complexo ao passo que se incrementa a sua base produtiva. Quanto mais diversificadas forem as atividades desenvolvidas nesse lugar, maior a necessidade de maquinário e energia para garantir a sobrevivência da sua população. Esse sistema de crescimento urbano – dependente dos mais variados tipos de tecnologia – provoca consequências desagradáveis e por vezes de difícil controle. A poluição sonora ou ruído urbano, tão característico nas grandes e médias cidades é gerada pelas mais variadas fontes, o som se mistura e se propaga de forma complexa chegando a atingir níveis muitas vezes nocivos à saúde humana. Na grande maioria dos casos, o ruído urbano surge a partir do tráfego dos veículos e do funcionamento das indústrias.

A disposição da malha urbana e o respectivo crescimento da cidade poderão contribuir para a maior ou menor propagação do ruído. Assim, a grande maioria dos zoneamentos urbanos procura localizar essas fontes de ruído em pontos mais isolados e livres de agrupamentos residenciais. Essas ações podem ser bem sucedidas com relação aos aeroportos e às indústrias – talvez os maiores produtores de ruído de uma cidade – porém, tornam-se inócuas quando se fala do tráfego rodoviário. Aqui a poluição sonora é o resultado da superposição de vários tipos de

ruídos produzidos por automóveis, ônibus, caminhões e motocicletas que trafegam nas mais variadas velocidades e acelerações. O ruído gerado por esses veículos é o somatório de uma composição de sons emitidos pelas diversas partes do motor, do sistema de escapamento, dos pneus sobre os vários tipos de pavimentação, do sistema de frenagem, da velocidade, do volume do tráfego etc. Os níveis de ruído dos veículos também são influenciados pelo tipo de projeto, a idade, o estado de conservação e a maneira de conduzí-los.

Talvez por surgirem a médio e longo prazo, os problemas causados pela poluição sonora não sejam levados tão a sério pela população e pelas autoridades. A perda da audição pela exposição constante ao ruído não é imediata e por isso mesmo traiçoeira, comenta Cremonesi (1984). De uma maneira geral os primeiros sintomas do ruído excessivo na saúde humana se apresentam sob a forma de interferência na comunicação verbal. Em seguida surgem sensações de incômodo e desconforto. O nível de estresse aumenta podendo ser associado às mudanças psicológicas. Por fim, ao longo dos anos surgirão as alterações irreversíveis no aparelho auditivo. Segundo Pimentel (1992), o quadro acima também pode provocar insônia nas pessoas expostas constantemente a níveis elevados de poluição sonora, afetando o equilíbrio psicológico, levando à apatia ou mesmo à agressividade. Problemas cardiovasculares, diabetes, infecções musculares, problemas nas articulações, hipertensão entre outras doenças, poderão ser desenvolvidas a partir desse quadro de instabilidade e estresse.

Com a promulgação da Constituição de 1988 as preocupações com o Meio Ambiente começaram a ganhar a devida importância, surgindo a Política Nacional do Meio Ambiente definida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). A Resolução CONAMA 1, de 08 de março de 1990 trata do controle da poluição sonora em todo o território nacional amparando-se nas normas NBR 10152 – que define os parâmetros máximos do ruído em áreas habitadas apresentadas na tabela 04 – e NBR 10151 – que define as formas de medição do ruído para efeito de verificação.

A partir da Resolução CONAMA 1 as cidades médias e grandes se viram obrigadas a treinar pessoal e manter brigadas para o controle da poluição sonora a partir de denúncias da população. Há bem pouco tempo surgiram as primeiras iniciativas de combate ao ruído urbano. As administrações municipais de

São Paulo e Belo Horizonte – no meado da década de 1980 – foram as primeiras a procurar definir uma legislação que coibisse a poluição sonora excessiva e suas graves consequências para a saúde e o bem-estar da população.

Tabela 04 – Intervalos de conforto auditivo

Locais	**dB (A)**
Hospitais	
Apartamentos, Enfermarias, Berçários, Centros Cirúrgicos	35 - 45
Laboratórios, àreas para uso público	40 - 50
Serviços	45 - 55
Escolas	
Bibliotecas, Salas de Música, Salas de Desenho	35 - 45
Salas de aula, Laboratórios	40 - 50
Circulações	45 - 55
Hotéis	
Apartamentos	35 - 45
Restaurantes, Salas de Estar	40 - 50
Portarias, Recepções, Circulações	45 - 55
Residências	
Dormitórios	35 - 45
Salas de Estar	40 - 50
Auditórios	
Salas de Concerto, Teatros	35 - 45
Salas de Conferências, Cinemas, Salas de Multiuso	40 - 50
Restaurantes	40 - 50
Escritórios	
Salas de Reunião	30 - 40
Salas de Gerência, salas de Projetos e Administração	34 - 45
Salas de computadores	40 - 50
Salas de Mecanografia	40 - 50
Igrejas e Templos	40 - 50
Locais para Esporte	
Pavilhões fechados para espetáculo e atividades esportivas	45 - 55

FONTE: NBR-10152. Os intervalos se referem aos níveis de conforto e máximos aceitáveis por atividade.

O controle da poluição sonora faz parte do planejamento global da Prefeitura de Belo Horizonte através da Secretaria Municipal do Meio Ambiente que vem desenvolvendo pesquisa sobre o tema conveniada com a Universidade Federal de Minas Gerais. Os estudos revelam que o monitoramento de diversas áreas da

cidade é extremamente necessário, objetivando melhores níveis de Qualidade de Vida. O trabalho de controle da poluição sonora está intimamente ligado ao sistema viário da cidade, pois vem se comprovando que o tráfego dos veículos é o principal produtor do ruído urbano. A pesquisa pôde ser sintetizada em um mapa da distribuição do ruído na capital mineira.

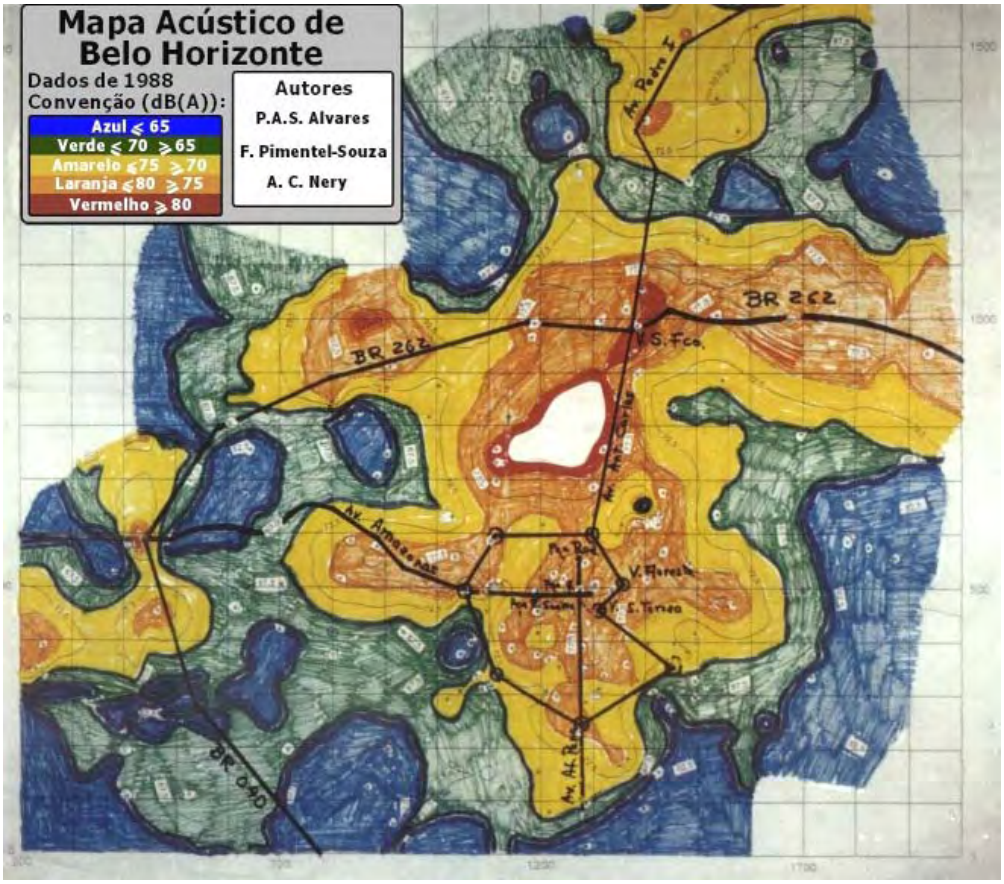


Figura 114- Mapa Acústico de Belo Horizonte. FONTE: Retirado do artigo “A Poluição Sonora em Belo Horizonte” do site: www.icb.ufmg.br/lpf/2-2.html

Na Paraíba a questão do ruído urbano é atribuição da Superintendência do Desenvolvimento do Meio Ambiente (SUDEMA). O órgão estadual recebe denúncias da população e procede às medições no local e na hora da reclamação. Em um primeiro momento o infrator recebe uma advertência. Em caso de reincidência poderá ser aplicada uma multa que variará entre 01 e 500 UFIRs/PB. A suspensão das atividades – para os casos de uso comercial ou industrial – será a punição máxima para aqueles que insistem em produzir níveis de ruído acima do permitido. Por ser um órgão estadual e atuar em toda a Paraíba, a SUDEMA é muitas vezes inoperante por estar sediada na capital e não possuir

pessoal suficiente para os 223 municípios do Estado. Nesse sentido a municipalização de suas atribuições é preferível, pois o trabalho conjunto entre as Secretarias de Meio Ambiente e de Transportes geraria um controle mais eficaz da poluição sonora.

Como a SUDEMA trabalha isoladamente e concentra seus esforços em atender somente nas denúncias de possíveis abusos de poluição sonora, não há qualquer trabalho de monitoramento nem planejamento para o controle do ruído na capital paraibana. Dessa forma, o ruído produzido em João Pessoa está nos principais corredores viários e nas áreas de lazer noturno. O centro dessa discussão gira em torno do corredor viário da Avenida Epitácio Pessoa.

A distribuição do uso do solo – anteriormente exposta – aponta para uma crescente concentração de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços nos quatro primeiros trechos estudados. O quinto e último trecho, nas proximidades da orla marítima, reúne um número cada vez maior de edifícios residenciais mantendo um movimento bastante peculiar em relação aos demais.

Os dados relativos ao volume de tráfego da Avenida Epitácio Pessoa – com o seu cálculo muitas vezes questionado por especialistas da área – podem ser encontrados no Relatório Técnico de Estimativas de Viagens Futuras elaborados durante os estudos do Plano Diretor de João Pessoa em 1992 (SILVEIRA, 1997).

As tabelas 05 e 06 seguintes, elaboradas a partir dessas informações mostram a evolução do volume de tráfego dos seis maiores corredores viários da capital paraibana são medições feitas em 1991 e projeções para 2000 e 2010. Revelam qual a capacidade máxima de cada corredor baseada em sua configuração física. Os valores em *Unidade Carro de Passeio (UCP)* são calculados tomando como base todos os tipos de veículos que trafegam pelas avenidas – carros, ônibus, caminhões e motocicletas – transformados em uma unidade comum.

Tabela 05 – Volume de tráfego UCP/dia

Corredor Viário	1981(UCP/dia)	1991 (UCP/dia)	2000 (UCP/dia)
Epitácio Pessoa	**35.535**	**47.972**	**59.965**
Dom Pedro II	16.981	36.942	56.890
Cruz das Armas	19.388	26.174	32.979
Via Norte	0	25.500	33.100
Beira-Rio	20.550	27.743	34.956
Dois de Fevereiro	5.946	9.658	13.328

FONTE: Relatório de Estimativas de Viagens Futuras do Plano Diretor de João Pessoa, 1992.

Tabela 06 – Volume de tráfego UCP/h.

Corredor Viário	1991(UCP/h)	2000(UCP/h)	2010(UCP/h)
Epitácio Pessoa	**4599**	**5282**	**6002**
Dom Pedro II	3701	5771	7919
Cruz das Armas	2399	3682	5085
Via Norte	1701	2008	2327
Beira-Rio	1999	2441	2856
Dois de Fevereiro	600	847	1054

FONTE: Relatório de Estimativas de Viagens Futuras do Plano Diretor de João Pessoa, 1992.

A metodologia de coleta de dados adotada foi desenvolvida especificamente para medições do ruído do tráfego e é uma combinação da NBR 10151 e as recomendações da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental. Esse método foi utilizado pelos professores Pedro Souza Álvares e Fernando Pimentel-Souza do Laboratório de Psicofisiologia da Universidade Federal de Minas Gerais para produzir o Mapa de Poluição Sonora de Belo Horizonte em 1992. A partir da observação do movimento pendular – vinculado aos tradicionais horários de trabalho e intervalo de almoço – que ocorre diariamente na avenida, resolveu-se medir o ruído no meado da manhã e da tarde para efeito de comparação. Dessa forma, a poluição sonora foi coletada em cinco horários – 7:00 a 7:15; 9:30 a 9:45; 12:00 a 12:15; 15:30 a 15:45 e 17:45 a 18:00 horas. Em cada um desses horários foram anotados valores em intervalos de 10 em 10 segundos, totalizando 90 medições, de sorte que no final do dia havíamos anotado 450 medições para cada um dos cinco postos distribuídos ao longo de toda a Avenida Epitácio Pessoa. As medições foram feitas durante uma semana – 14 a 18 de outubro de 2002. Na segunda-feira 14 mediu-se no posto 01, na terça-feira 15 no posto 02 e assim por diante.

Todos os postos de medição estavam situados do lado norte da avenida – a fim de que os ventos dominantes do sudeste trouxessem o ruído produzido pelas seis faixas de rolamento. É importante colocar que no canteiro central dos três primeiros trechos e do último, não há qualquer vegetação arbustiva que pudesse alterar a distribuição do som. No trecho quatro, onde existem alguns locais com esse tipo de vegetação, observou-se o distanciamento adequado a fim de não sofrer quaisquer implicações. O aparelho foi colocado a uma distância mínima de 2,00 metros da calçada – na maioria dos casos revestidas com pedras graníticas ou blocos de concreto – e de qualquer superfície refletora. Utilizou-se uma altura de

1,20 metros e um afastamento de cerca de 50 metros para qualquer cruzamento ou semáforo para garantir o cumprimento das normas. Usou-se a escala de ponderação (A) – intervalo de audibilidade humana. Tomou-se o devido cuidado para evitar que o decibelímetro – um instrumento digital da marca LT- LUTRON SL-4001 – sofresse a ação direta de lufadas de vento que distorcessem o valor real medido. Durante a semana das medições não ocorreu qualquer precipitação atmosférica. Os dados foram trabalhados em planilhas e gráficos Excel 2000. No capítulo seguinte esses dados poderão ser apreciados com detalhes trecho a trecho.

3.2 – Qualidade da Paisagem

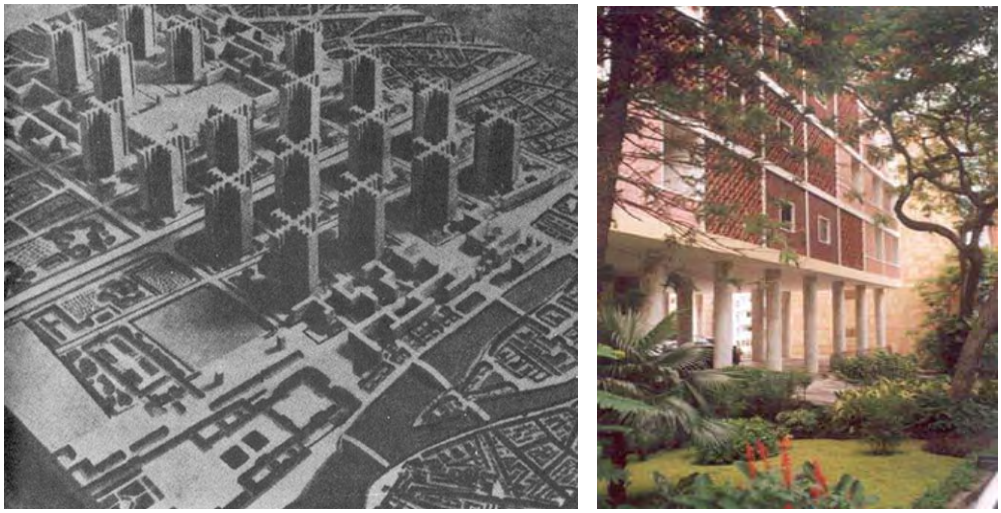
A apreensão de uma determinada paisagem nos colocará de frente com uma série de informações sobre aquele meio circundante. As relações que ali são travadas serão responsáveis por boa parte do seu entendimento. Mesmo assim, para uma melhor compreensão é necessária a fragmentação dessa paisagem, para em seguida uma análise detida de suas partes. A existência de um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos formais é essencial na apreensão dessa imagem. Sobre essa sistematização da leitura urbana, Garcia Lamas ressalta a importância da reunião de vários dados que revelariam a verdadeira fisionomia procurada.

> "A leitura disciplinar, se bem que rica de conteúdos e esclarecimentos sobre o objeto, não o explicará totalmente, quer na sua configuração, quer no seu processo de formação. Só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objeto tão complexo como a cidade. No entanto, é freqüente que, na produção das formas urbanas, exista um fenômeno que seja determinante e, portanto assuma maior preponderância em qualquer análise (GARCIA LAMAS, 2000, p. 37-38)".

Lamas concluiria seu pensamento reforçando a sujeição por que vem passando o urbanismo, refém da rentabilidade do solo e da especulação fundiária a destruir paisagens urbanas e rurais, demonstrando a fragilidade da nossa formação cultural. A importância que a leitura da paisagem urbana – sob a denominação de morfologia urbana – passou a ter, inicialmente no desenho urbano, e depois na formulação de algumas políticas urbanas, revela um crescente movimento de fortalecimento das peculiaridades do lugar, contra a anterior postura de estandardização da paisagem.

No início desse capítulo procurou-se definir alguns dados capazes de conferir qualidade a uma dada paisagem. No caso da Avenida Epitácio Pessoa seu espaço é composto por áreas públicas – o espaço das calçadas e canteiros, além das faixas de rolamento – e por áreas privadas – os lotes edificados ou não. Nesse sentido, o dimensionamento dos logradouros públicos, as áreas livres e a cobertura vegetal se constituem em importantes parâmetros para o bom desenvolvimento das atividades humanas. A variedade da paisagem estará vinculada também ao parcelamento do solo, aos arranjos da arquitetura, ao agenciamento dos edifícios proporcionando ou não soluções paisagísticas para o entorno da edificação.

Interessa acrescentar um outro item imprescindível para a análise da qualidade da paisagem, o grau de identidade. Entendida como o aspecto coletivo de um conjunto de características pelas quais algo é definitivamente reconhecível, ou conhecido, a identidade está intimamente ligada ao desenrolar dos acontecimentos históricos. O entendimento de que os lugares são e devem ser diferentes uns dos outros existe naturalmente na humanidade. Entretanto, os interesses da Era Industrial trataram de alterar as necessidades humanas construindo novos conceitos de uma vida ligada à sistematização excessiva, onde não haveria espaço para a individualidade.



Figuras 115 e 116- Caso fosse executado, o Plano Voison de Le Corbusier, levaria a uma ruptura sem precedentes na paisagem de Paris. A reprodução das torres e dos demais edifícios, a ortogonalidade excessiva, além da ampliação do gabarito geraria uma nova cidade sem interlocução com a já existente. Lucio Costa, à direita, procura introduzir os seus edifícios na ambiência e aconchego de uma paisagem pré-existente do Parque Guinle. O arquiteto personaliza o edifício valorizando elementos tradicionais da nossa arquitetura sem perder de vista os preceitos do Movimento Moderno. FOTOS: Retirada do livro Planejamento Urbano de Le Corbusier, p.157 / Marco Antônio Coutinho.

Nas figuras 115 e 116 pode-se visualizar dois tipos de solução habitacional intimamente ligadas a esse ideário. Le Corbusier, precursor do Movimento Moderno e Lucio Costa, seu fiel e curioso discípulo sempre em busca de conferir um grau maior de brasilidade ao que produzia.

É importante a atenção por alguns instantes nessa argumentação sobre a identidade da paisagem, fator preponderante na determinação de sua qualidade. Após a Segunda Guerra Mundial, a necessidade de reconstrução da Europa tornou-se o momento esperado por aqueles que defendiam o Movimento Moderno. Uma série de empreendimentos, bairros e cidades foram construídas. Soluções se repetiram em várias localidades, tudo numa velocidade típica das atitudes com pouca reflexão. Anos mais tarde surgiriam as contestações por parte de moradores, técnicos e críticos de uma maneira geral. Essas se deram de forma mais intensa – na década de 1960 – com a análise de uma série de áreas que se mostraram monótonas, sem espaço para a surpresa e inadequadas às necessidades e expectativas humanas. A simplificação do modo de vida em habitar, trabalhar, recrear e circular terminou por gerar rotinas de trabalho e programas repetitivos que levaram ao insucesso de diversos empreendimentos. Hoje é impossível imaginar a arquitetura como chave de tudo, ou presidindo os destinos das cidades (LE CORBUSIER, 1989, p.137).

A reflexão que vem se construindo trilha caminhos muitas vezes anteriores à formulação das doutrinas modernistas. Patrick Geddes em 1915 desenvolvia o seguinte raciocínio:

> "É importante que cada categoria compreenda cada vez mais o trabalho da outra; sem a compreensão técnica, o administrador facilmente estorva mais que ajuda. A educação para o Planejamento Urbano deve-se guardar para não cair em uma disciplina por demais exterior e técnica, o que tem sido pernicioso para a instrução em arquitetura. E como conseguir isso? Só há um modo: acompanhá-la através da vida e do trabalho da cidade; em uma palavra pelo estudo de *civics*". (GEDDES, 1915, p. 134-135)

O biólogo Geddes imaginava um trabalho interdisciplinar para um tratamento adequado a um organismo tão complexo como é a cidade. Nesse sentido foi seguido pelos historiadores Marcel Poète e Lewis Munford que desenvolveram suas obras na perspectiva de agregar análises antropológicas, históricas, biológicas e culturais, enfim, que se levadas em conta no discurso tecnicista, possivelmente

destruiriam as premissas daqueles trabalhos, ou pelo menos, retificariam suas conclusões.

A formação de uma consciência crítica, relativa aos problemas do meio ambiente urbano – no meado do século XX – conduziram estudos que procuravam ler a paisagem a partir de outros referenciais que não o simples conjunto das massas edificadas e os vazios estabelecidos. Tendo como ponto de partida a sensação causada por esses ambientes e a imagem que o ser humano constrói após vivenciá-los. Kevin Lynch – no final dos anos 50 e início da década seguinte – estruturou uma metodologia que se ocupava da qualidade do ambiente visual da cidade. Para Lynch a leitura da paisagem deve ser feita com clareza suficiente a fim de que suas partes possam ser organizadas e reconhecidas de forma coerente. A essa percepção da paisagem, o arquiteto dá o nome de legibilidade. Os desdobramentos dessa maneira de encarar o ambiente levarão, inevitavelmente, à definição das características peculiares a um determinado espaço que lhe conferirão uma identidade própria. A partir de um dado momento haverá uma estrutura*,* um vínculo, entre observador e objeto. Dessa forma, o objeto passará a ter um significado para o observador, diferente dos demais que compõem a paisagem. A tese de Lynch se funde quando o objeto – ou a paisagem – começa a ter a capacidade de evocar uma imagem forte ao observador, a isto Lynch denomina imaginabilidade*.*

Essa nova forma de encarar a paisagem urbana – intimamente ligada aos sentidos humanos – suscitaria outros trabalhos que passaram a relacionar o bem-estar à diversidade da paisagem (JACOBS, 1961, p. 252). Ao criticar o excessivo zoneamento de alguns bairros de Nova York, Jane Jacobs, muitas vezes parece sugerir uma interessante comparação entre a organização social e a natureza:

> "As intrincadas combinações de usos diversos nas cidades não são uma forma de caos. Ao contrário, representam uma forma de organização complexa e altamente desenvolvida (JACOBS, 1961, p. 245)."

Em outros momentos de Morte e Vida de Grandes Cidades, Jacobs reforça a necessidade de diversidade nas tipologias das edificações – quanto aos estilos arquitetônicos, quanto à idade das edificações e quanto ao uso – objetivando

a criação de referenciais urbanos imprescindíveis para reforçar o sentido de orientação das pessoas.

Nesse clima de contestação – muitas vezes irrestrita – a ordem estabelecida pelos desdobramentos do modernismo, até mesmo a publicidade dispersa na paisagem urbana foi entendida como fator de grande importância para conferir identidade a um lugar (VENTURI, 1982, p.26). Até mesmo Gordon Cullen em Paisagem Urbana se mostra aberto aos efeitos da propaganda elevando-a ao patamar de contribuição mais importante do século XX para a paisagem da cidade (CULLEN, 1971, p.153). Cullen reforça o papel da publicidade como referencial urbano, além de se mostrar fascinado com os efeitos da sua luminosidade.

Em meio aos embates dos discursos favoráveis e contrários ao urbanismo modernista – durante as décadas de 1960 e 1970 – fica mais fácil entender tais declarações. Passado o tempo, é possível perceber que a publicidade na paisagem urbana – antes de servir de referencial urbano – tem, na maioria dos casos, vida curta, efêmera. Com a velocidade das mudanças – agora uma necessidade criada pela Era Neoindustrial globalizada – a própria propaganda deve ser “atualizada” pela campanha publicitária da nova estação, ou mesmo se adequar às promoções do momento. Não se trata de extinguir a publicidade da paisagem urbana – afinal esse é um direito que todos possuem – mas de criar parâmetros para que possam ser visualizadas com moderação.

Dessa maneira, o caminho para a ponderação reside na formulação de uma legislação que no seu processo de criação utilize dados os mais amplos possíveis, objetivando uma conceituação que a torne dinâmica. A partir daí todo um pensamento se constrói e os parâmetros de controle e disciplinamento tornam-se claros. Para a fiscalização – caso funcione com o rigor desejado – não surgem dúvidas nem casos para reinterpretação que possam lentamente solapar um trabalho bem estruturado. Achou-se por bem – além do estudo da legislação pessoense de controle da publicidade – promover uma comparação entre outras capitais brasileiras, com o intuito de verificação das bases conceituais adotadas e das consequências no espaço urbano. Nas páginas seguintes estão breves comentários pautados nas principais características da política adotada para o controle publicitário de Recife, de Curitiba e de Brasília.

- **Recife**

A Lei 16.476/99 da Prefeitura do Recife dispõe sobre o ordenamento publicitário em seu artigo 1° e explicita as leis municipais existentes – Lei Orgânica e Plano Diretor – que têm *"o objetivo de preservar, proteger e recuperar a paisagem urbana, assegurando a função estética da Cidade e o bem estar da população"* . Em seu parágrafo único desde cedo fica o compromisso, daqueles que elaboraram e aprovaram a legislação, para com algo maior que é a cidade, o espaço coletivo que deve ser tratado de maneira a proporcionar a explicitação da sua individualidade, característica básica de um lugar. Assim, o parágrafo único coloca:

> "Parágrafo único – Para os fins desta Lei, considera-se paisagem urbana o conjunto de elementos, naturais e artificiais, que dão forma e expressão ao espaço físico, como as construções, os vazios, as áreas verdes, as águas e outros elementos que conferem feição peculiar e qualidades estéticas e individualizantes (grifo nosso) dos diferentes ambientes que compõem a cidade do Recife (PREFEITURA DO RECIFE, Lei 16.476/99, p.01)".

O artigo décimo – um dos mais importantes, por limitar a veiculação publicitária – proíbe qualquer tipo de publicidade que prejudique a visualização de placas de trânsito, de comunicação institucional ou toponímica; trata de cuidados com a luminosidade excessiva, tanto no trânsito quanto na vizinhança; livra as árvores e o posteamento da fixação de qualquer peça publicitária; ampara monumentos, esculturas, gradis, balaustradas, a pavimentação das ruas, margens de rios e canais, lagos e açudes e reúne o espaço público – meios-fios, canteiros, calçadas, áreas remanescente, refúgios, praças e passarelas – em uma legislação complementar denominada Espaço Público Promocional Criado, EPPC. Essa definição por parte do poder público trata de organizar todo um setor de grande importância para a imagem urbana de qualquer cidade. Caso funcione a fiscalização, manter-se-ão proporções mais harmônicas que permitam à população – seja de moradores, seja de turistas – apreciar o desenvolvimento histórico da cidade através do seu espaço urbano natural e construído.

Um outro ponto importantíssimo é o limite das proporções dessa publicidade por lote. O artigo décimo primeiro reza que no máximo o proprietário dispõe de 5% (cinco por cento) da área total do lote para desenhar a sua publicidade. A partir daí, há uma definição dos tipos de peças publicitárias possíveis –

murais, letreiros, painéis, placas, painéis luminosos, outdoors, painéis luminosos de grande porte, faixas, balões, mobiliário urbano e veículos automotores – suas dimensões, alturas máximas e mínimas, condições de conservação, forma de apresentação para o órgão municipal, taxas a serem pagas, prazo de vigência das licenças e punições para os contraventores.

Como legislação, a lei de controle publicitário do Recife tem inúmeras vantagens em relação à pessoense. Bastaria falarmos da sua conceituação, das suas definições e dos seus limites. Porém, fica impossível verificar se a mesma está sendo cumprida.

- **Distrito Federal**

Observa-se que o Plano Diretor de Publicidade – a Lei 3035/2002 – do Distrito Federal é, entre as quatro legislações consultadas, a mais detalhada e rigorosa. O artigo terceiro em seu inciso quinto define paisagem urbana como "... *um bem público resultante da contínua e dinâmica interação entre os elementos naturais, edificados ou criados e o próprio homem, numa constante relação de escala, forma, função e movimento"*. Numa cidade planejada, com claros apelos em sua composição para a valorização da paisagem, a introdução da publicidade é algo bastante delicado e mereceu um detalhado estudo. Partindo de uma conceituação que privilegia a paisagem urbana e suas peculiaridades, o seu artigo 4° dispõe:

> "Constituem objetivos do Plano Diretor de Publicidade":
>
> I) manter a estética da paisagem urbana por meio de ordenamento da publicidade;
>
> II) ordenar os meios de propaganda no espaço urbano de forma que não comprometam as quatro escalas objeto de tombamento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;
>
> III) estabelecer parâmetros para instalação de meios de propaganda objetivando evitar os abusos e sobreposição dos mesmos;
>
> IV) normatizar a utilização dos meios de publicidade em área pública de forma a evitar prejuízos à circulação de veículos e pedestres;
>
> V) preservar a visibilidade do horizonte, característica fundamental na concepção da cidade. (DISTRITO FEDERAL, Plano Diretor de Publicidade, p.02)".

O Plano Diretor de Publicidade traz uma série de planilhas para o Plano Piloto e para suas demais localidades – Lago Sul, Lago Norte, Candangolândia e Cruzeiro. Aqui dividem-se os elementos publicitários em fixos na edificação e fixos no solo. A publicidade fixa no solo é dividida em pequeno porte – área máxima de 6,00 m^2 e altura máxima de 4,00 metros – médio porte – área entre 6,00 e 20,00 m^2 e altura máxima de 6,00 metros – grande porte – área máxima entre 20,00 e 35,00 m^2 e altura máxima de 10,00 metros – e os especiais – com área entre 35,00 e 70,00 m^2 e altura máxima de 12,00 metros. A partir dessa definição inicial são apresentados os parâmetros para a exposição da publicidade – área máxima, profundidade máxima, altura mínima livre do solo e altura máxima permitida. Dessa forma, os vários usos – residencial unifamiliar e coletivo, comercial, prestação de serviços, industrial ou institucional são elencados e estabelecidos os valores para cada situação. O Plano Diretor de Publicidade do Distrito Federal chega a detalhar as áreas permitidas para a publicidade em canteiro de obras dos diversos usos. Como a cidade esta rigidamente zoneada, a publicidade também acompanha tal critério, de forma que em áreas residenciais a legislação é mais rígida do que em áreas comerciais, preservando a paisagem.

Um critério básico sempre presente para todos os usos é a proibição da publicidade ultrapassar os limites do lote, permanecendo contida no espaço privado. No espaço público há uma clara opção por concentrar a publicidade no mobiliário urbano. Somente é permitida a colocação de placas de identificação de conjuntos de edifícios, de localização das quadras etc. Quando é permitida, a publicidade fica limitada às rodovias de ligação e com espaçamento mínimo de 100 metros entre as mesmas. A opção da legislação da capital federal pelos elementos fixos da paisagem, em detrimento dos elementos efêmeros ou parasitários, como prefere Garcia Lamas, denota o compromisso pela preservação da paisagem urbana e o entendimento que a publicidade é passageira e, portanto não deve macular um ordenamento maior, formado pela natureza e pelas intervenções humanas mais duradouras.

- **Curitiba**

Em Curitiba encontra-se a legislação mais reduzida dentre as quatro analisadas. Inicialmente em 1994 foi aprovada uma lei de controle da publicidade

com apenas treze artigos que são dispostos em no máximo duas páginas. Porém, nessas poucas linhas a legislação mostra-se, talvez, mais rigorosa do que qualquer uma das anteriormente estudadas. O artigo quinto deixa bastante claro quais são os espaços disponíveis para a propaganda na cidade:

> "Art. 5° - É vedada a publicidade:
> a) que vede portas, janelas ou qualquer abertura destinada à ventilação ou iluminação;
> b) em calçadas, refúgios e canteiros, árvores, postes ou monumentos, exceto quando regulamentada por legislação própria;
> c) colada ou pintada diretamente sobre muros, paredes ou portas de aço; (grifos nossos)
> d) que ofereça perigo físico ou risco material, atual ou iminente;
> e) que obstrua ou prejudique a visibilidade da sinalização, placas de numeração, nomenclatura de ruas e outras de interesse público;
> f) através de faixas ou balões de qualquer natureza, inclusive no interior de lote; (grifos nossos)
> g) através de volantes ou folhetos de qualquer natureza, distribuídos manualmente ou lançados; (grifos nossos)
> h) móvel, sonora ou não, mesmo em veículos, exceto letreiros; (grifos nossos)
> i) que caracterize sobreposição de letreiros ou anúncios;
> j) em vias, setores e locais definidos em decreto regulamentador;
> k) que atente a moral e aos bons costumes. Parágrafo único - Poderá ser autorizado o uso de estandarte em eventos especiais, devidamente regulamentados por decreto.
> (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, Lei 8.471/94, art. 5°)".

Os itens grifados – c, f, g e h – são retirados definitivamente da vida da cidade diminuindo sensivelmente a área destinada à publicidade. Os muros pintados – devido ao seu custo baixo e grande área de exposição – são, normalmente responsáveis pelas maiores áreas destinadas à propaganda pelo baixo valor do aluguel do espaço e do serviço de pintura. As faixas talvez sejam os elementos publicitários mais baratos e descartáveis, por esse motivo estão abolidas pela legislação paranaense. Os panfletos que tanto sujam as ruas da maioria das cidades também não são tolerados. Por fim, a proibição de propaganda em carro de som trata de preservar a audição coletiva, além de garantir a privacidade auditiva que todo cidadão tem direito.

Essa legislação foi regulamentada pelo Decreto n° 739/2003 que divide a publicidade para os lotes vagos, lotes edificados com uso residencial e lotes edificados com uso comercial. São mantidas todas as proibições anteriores e criadas determinadas condições para a liberação do alvará de publicidade, como por exemplo, a construção e manutenção de calçadas para os lotes vazios. A área máxima de exposição nos lotes comerciais é de 30% da área do referido lote,

devendo distar 1,50 m de suas divisas. Dois quadros que acompanham o texto da lei resumem de forma bastante clara as dimensões e demais condições para o uso publicitário.

- **Um breve comentário**

Longe de imaginar que uma legislação possa rapidamente alterar a fisionomia de um lugar, ou de elevar o nível cultural de quem quer que seja, há uma clara interpretação após a comparação das quatro legislações de controle da publicidade: a necessidade de educação da população no tocante às questões da paisagem urbana. Ao contrário do que se possa imaginar, esse processo está intimamente ligada à auto-estima, ao sentimento de amor pelo lugar onde se mora. Através de uma conceituação inicial ampla durante a formulação de uma lei, pode-se envolver os sentimentos mais elevados de uma comunidade e restringir determinadas ações que poderiam ser danosas ao correto entendimento do que foi e o que representa um sítio urbano para a população.

A observação é uma atitude inerente à humanidade. Na tentativa de estabelecer algum tipo de contato com o objeto observado, o ser humano necessita auscultá-lo, medí-lo, descobrir o máximo de informações possíveis. Aqui entram os órgãos do sentido humano que funcionarão como uma espécie de instrumental, de parafernália capaz de montar um raciocínio minimamente coerente. Se essa pessoa estiver em um lugar novo, nunca dantes visitado, intuitivamente procurará um amparo, um referencial. O ambiente observado, caso seja um sítio urbano, será composto de edificações e da natureza, resultando em um espaço onde as relações humanas ali travadas com o correr do tempo conformarão uma série de elementos normalmente denominados de estrutura urbana. A observação de todos esses detalhes dá-se o nome de leitura espacial. Nesse sentido, quanto mais conhecimentos possuir o observador mais facilmente poderá esboçar os contornos desse lugar. O ato da observação mais requintada se transforma em percepção, gerando um vínculo entre o objeto observado – no caso a paisagem – e aquele que a observa. Aqui surgirão três sentimentos no observador: rejeição, indiferença ou identificação com esse ambiente. Ao rejeitar o objeto, ou adotar uma postura indiferente para com ele, o observador terá grandes chances de se entediar ou seguir

adiante em busca de algo mais sedutor. No momento em que a identificação surgir, naturalmente a curiosidade se aguçará e uma nova aproximação se fará necessária, dessa feita mais complexa. O desenvolvimento de vínculos de identificação produzirá satisfação ao observador, aumentará seu nível de confiança com relação ao lugar, produzirá sensação de bem-estar. A confluência de todos esses sentimentos normalmente é denominada de felicidade, tranquilidade, sinônimos de uma vida com níveis satisfatórios de qualidade.

É óbvio que somente a paisagem não conseguirá produzir a tão desejada Qualidade de Vida, mas uma série de fatores que atuando conjuntamente levarão ao grau desejado dessa satisfação. Esse trabalho, como tantos outros, procura montar uma relação entre a apreensão da paisagem – através da observação detalhada e a coleta informações específicas – e a Qualidade de Vida. A possibilidade de uma leitura mais elaborada – com informações do passado e do presente – poderá auxiliar mais rapidamente a compreensão e, consequentemente, a montagem de uma relação de rejeição, indiferença ou identificação.

É nesse sentido que a legislação de controle da publicidade tem um papel determinante. A lassidão no tocante à definição dos elementos transitórios da paisagem poderá levar a uma condição de sombreamento da própria imagem urbana. Até bem pouco tempo atrás os centros históricos brasileiros estavam escondidos atrás de lambris de alumínio ostentando placas e letreiros luminosos das casas comerciais que sucederam as antigas habitações. A regulação da publicidade é necessária por questões de segurança no trânsito, para preservar a privacidade das pessoas – muitas vezes atingidas por luminosos indesejados postados nas imediações de suas janelas – mas acima de tudo por questões de preservação da identidade do lugar.

A consciência do passado é um elemento importante para o desenvolvimento do sentimento de amor por um lugar. Os pertences de uma pessoa são a extensão de sua personalidade. A memória da cidade é um bem inestimável que sobrevive nas praças, nas ruas e avenidas, nas árvores, nos rios, nas edificações. A sua manutenção faz parte da preservação da própria espécie humana.

Um comentário final se impõe após os relatos dos cinco postos de medição. Conforme falamos anteriormente, os quatro primeiros trechos da avenida

estão em pleno processo de mutação de sua paisagem, apontando para uma clara ocupação futura centrada no comércio e na prestação de serviços entremeada por algumas edificações de uso institucional e educacional. Possivelmente a parte final do quarto trecho, nas imediações do Esporte Clube Cabo Branco, concentre cada vez mais edifícios residenciais de grande porte, ficando o trecho litorâneo – em fase de consolidação – com uma ocupação residencial multifamiliar mais acentuada.

Devido a essas alterações surgidas observou-se uma quebra no tradicional movimento pendular diário – com uma concentração do volume de tráfego somente no início, no meado e no final do horário comercial. Existe um fluxo representativo de veículos nos meados da manhã e da tarde que muitas vezes rivalizaram em produção de poluição sonora com os tradicionais horários de pico.

As consequências desse processo para a produção e distribuição da poluição sonora são muito pouco animadoras. Uma vez que a frota de veículos cresce a cada ano, e nem tão cedo a base energética que os move mudará. Em breve chegaremos ao limite do controle da produção de ruído dentro do processo de planejamento dos veículos. Entretanto, continuaremos com um grande volume de tráfego a produzir níveis sonoros cada vez mais indesejados que poderão se ampliar dependendo do arranjo urbanístico existente. Dessa forma, outras alternativas deverão ser perseguidas para que um corredor viário, como a Avenida Epitácio Pessoa, não se torne um local impraticável.

Capítulo Quatro

Apresentação dos dados

Nesse capítulo passa-se a apresentar o resultado dos levantamentos sobre Infra-estrutura, Poluição Sonora e Poluição Visual realizados durante o ano de 2003 na Avenida Epitácio Pessoa. Como se verá, os serviços básicos de água e energia elétrica, bem como o sistema telefônico, se acham bem distribuídos em toda a extensão da avenida. Seus problemas mais graves giram em torno do tráfego dos veículos a provocar graves transtornos na distribuição do ruído, no desgaste da pavimentação e na supressão de espaços dos pedestres. Quanto à distribuição da publicidade no percurso da avenida é um dado que, como se observará, parece sem controle.

4.1 – A Infra-estrutura Urbana

4.1.1 – Abastecimento d'água, Esgotamento Sanitário, Energia Elétrica e Iluminação Pública

Por ser a rota do centro da cidade para a praia, duas áreas de interesse das classes que dominavam a política estadual, os serviços urbanos não tardaram a se instalar na Avenida Epitácio Pessoa. O Centro já mantinha alguns dos principais serviços – água, energia elétrica, iluminação pública e transporte coletivo. A Praia de Tambaú, o balneário da capital paraibana, em 1907 recebeu os trilhos do bonde, em 1912 o posteamento da energia elétrica que se desdobrou em iluminação pública. Somente na década de 1950 é que foi instalado o abastecimento d'água para toda a orla, se utilizando da avenida para ampliar os serviços até os novos bairros que compunham as laterais da Epitácio Pessoa. Até o final da década de 1950 os serviços de esgotamento sanitário estavam em funcionamento na avenida.

Atualmente todos esses serviços continuam em perfeito funcionamento. O posteamento da iluminação pública saiu das laterais e ganhou o canteiro central desde meados da década de 1980. Com uma altura de cerca de doze metros e três lâmpadas de vapor de potássio, os postes de concreto conseguem iluminar satisfatoriamente boa parte do trajeto da avenida. Em alguns pontos, onde as copas das árvores já se tocam – figura 118 – o nível de iluminamento começa a

ficar prejudicado. É necessária uma iluminação adicional em altura menor que garanta a segurança dos transeuntes durante o período noturno. Já o posteamento de energia elétrica permanece nas laterais a atrapalhar o crescimento das árvores e a "sujar" visualmente a paisagem da Avenida Epitácio Pessoa como mostra a figura 117 abaixo.

Figuras 117 e 118- O posteamento de energia elétrica manteve-se aéreo até os dias atuais. Nesta foto da esquerda, de 1955, ainda se pode ver o busto do Almirante Tamandaré no canteiro central. Na foto da direita, de 2003, as copas das carolinas já se aproximam da altura das luminárias, necessitando de uma iluminação adicional e mais baixa para garantir a segurança na avenida. FOTOS: Acervo Humberto Nóbrega / Marco Antônio Coutinho.

4.1.2 – Telefonia

Durante a década de 1960 A Empresa de Telefonia da Paraíba (ETP), passou a operar em toda a Avenida Epitácio Pessoa e na orla marítima, instalando duas centrais telefônicas, uma no Bairro dos Estados e outra em Miramar. A ampliação do serviço de telefonia se intensificou com a federalização das empresas estaduais sob o Sistema Telebrás. Na Paraíba, a TELINGRA – Telecomunicações de Campina Grande – e a ETP se fundiram dando origem à TELPA (Telecomunicações da Paraíba) – no início da década de 1970. Na década seguinte foram instaladas as primeiras tubulações com fibras ópticas – as primeiras de todo o país, servindo como projeto piloto – que agilizaram as transmissões. A empresa funcionou de forma exemplar, servindo como referência para todo o país até o processo de privatização do setor de telecomunicações, quando se transformou na TELEMAR – figuras 119 e 120 na página seguinte. A distribuição de telefones públicos nos cinco trechos levantados da Avenida Epitácio Pessoa é desigual. Os trechos 01 e 02 – por concentrarem um maior percentual de estabelecimentos comerciais e educacionais – detêm o maior número de telefones públicos. Apesar da aparente distribuição

diversa, em qualquer um dos cinco trechos o usuário se desloca pouco mais de cem metros entre um orelhão e outro. Por ser um corredor de grande circulação não tem existido depredação nos equipamentos e o público tem uma excelente cobertura do serviço de telefonia. A planilha abaixo sintetiza os valores levantados.

Tabela 07 – Tabela de distribuição dos telefones públicos

Trecho	Trecho 01	Trecho 02	Trecho 03	Trecho 04	Trecho 05	**Total**
Quantidade de lotes	98	40	80	87	47	**352**
Extensão (metro linear)	1253,00	638,00	1140,00	1280,00	848,00	**5159,00**
Telefone Público	19	22	13	13	08	**75**

FONTE: Levantamento executado nos meses de Março a Abril de 2003.

Figuras 119 e 120- Na Central Telefônica 03 está a maioria das centrais que servem os quatro primeiros trechos da Epitácio Pessoa. A Telemar – com sede no início da avenida, na foto da direita – trabalha com todas as linhas digitais em todo o estado da Paraíba já há três anos. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

4.1.3 – Drenagem de águas pluviais

Durante as obras de alargamento das faixas de rolamento da Avenida Epitácio Pessoa, em 1970, com a subsequente pavimentação asfáltica, foram instaladas as tubulações de drenagem das águas pluviais. Entre 1952 e 1970, fase em que foi executada a pavimentação em paralelepípedos, não havia muitos problemas com a drenagem, o escoamento das águas se fazia por gravidade e absorção simples do terreno. Somente dois pontos continuaram a sofrer com as chuvas: o entorno da Praça Apolônio de Miranda – no cruzamento da Epitácio Pessoa com a Juarez Távora – por apresentar-se totalmente plano e sem o desnível necessário para o escoamento das águas; e as imediações da Avenida Maranhão em direção à Avenida Rio Grande do Sul que acumulava as águas vindas da Epitácio Pessoa por gravidade. Durante a década de 1980 a rede pluvial foi ampliada nos

bairros adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa, sendo resolvido o problema do encaminhamento das águas pluviais na Avenida Maranhão.

Dos serviços básicos de Infra-Estrutura, a drenagem das águas pluviais é o único a apresentar problemas, notadamente da Praça da Independência até o cruzamento com a Rua Barão de Mamanguape. Neste trecho de 1.125 metros de extensão – figura 121 – verificou-se a inexistência de bueiros para captação das águas pluviais. Observamos que o processo de mutação da paisagem do primeiro trecho – na substituição do uso residencial para comercial ou prestação de serviços – vem agravando o problema, pois destruiu-se ou inutilizou-se toda a tubulação desse intervalo.

Figura 121- O trecho da Avenida Epitácio Pessoa detalhado na figura acima é eminentemente plano. A falta de pontos para captação das águas pluviais causa problemas para os pedestres durante os meses de inverno. FONTE: parte da Planta de Uso do Solo do Trecho 01 levantada durante os meses de Março a Abril de 2003.

Durante as obras de re-adequação dos prédios, os muros são derrubados, o jardim é destruído e pavimentado para abrigar o estacionamento. A calçada muitas vezes ganha uma nova pavimentação, o meio-fio é rebaixado ou é executada uma rampa para facilitar o acesso dos veículos. Com a construção dessas rampas toda a frente do lote transforma-se em área de acesso para os automóveis e a sarjeta é suprimida, bem como os bueiros. Nesse processo, as árvores também são sacrificadas – felizmente a maioria permanece no local onde foi plantada – alterando a infra-estrutura construída e causando problemas, principalmente para os pedestres. Durante os meses de inverno – de maio a setembro – as águas das chuvas se acumulam em toda a extensão desse trecho, dificultando a travessia dos pedestres que muitas vezes se vêem molhados pelo trânsito dos veículos na primeira faixa de rolamento – figuras 122, 123, 124 e 125 na página seguinte.

Figuras 122 e 123- A falta de desnível do trecho, além da retirada dos pontos de captação das águas pluviais, causa a formação de um "pequeno córrego", dificultando a movimentação dos transeuntes. Na foto da direita podemos observar metade das faixas de rolamento cobertas por uma camada de água, é praticamente inevitável o "banho" daqueles que esperam o transporte coletivo. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 124 e 125- Os problemas com a drenagem das águas pluviais são bastante sérios neste trecho da Avenida Epitácio Pessoa. A lâmina d'água que se acumula sobre a pavimentação transborda até as calçadas chegando a invadir os lotes. O trânsito dos veículos provoca movimentações indesejadas tanto para os motoristas – que têm seus pára-brisas invadido pelo respingo do movimento dos outros veículos – quanto para os pedestres. FOTOS: Marco A.Coutinho.

4.1.4 – Pavimentação – Faixas de rolamentos e calçadas

O levantamento de campo executado durante os meses de março a abril de 2003 serviu também para capturar as informações sobre a pavimentação das calçadas e dos trechos de rua na frente de cada um dos 352 lotes que compõem a avenida. Pelo Código de Urbanismo de João Pessoa – capítulo V, sub-seção IV – a pavimentação das calçadas é atribuição do proprietário do lote que deverá apresentar projeto juntamente com o da edificação, para aprovação do órgão competente da municipalidade.

Apesar de o uso da calçada ser público cria-se um falso vínculo de pertença entre o proprietário do lote e o passeio, gerando algumas distorções. A variedade no uso de materiais é a primeira delas. Observou-se o uso de blocos de concreto, paralelepípedos, pedras portuguesas brancas e pretas, pedras cariri, pedras graníticas e até pavimentações de cimento. Quando a edificação tem uso residencial o muro e o jardim servem para criar a separação entre o ambiente interno e o ambiente externo ao lote. Ao se transformar em edificação comercial ou de prestação de serviços, durante a obra uma nova pavimentação surge da porta de entrada até o meio-fio – já rebaixado ou com uma pequena rampa – de forma que o estacionamento dos futuros clientes "espraia-se" para o passeio público. A falsa sensação de propriedade da calçada – construída e mantida pelo proprietário do lote – termina por justificar, perante a opinião pública, a perda do espaço das calçadas que legalmente é dos pedestres. Essa situação, que deveria ser coibida pela municipalidade, não tem fiscalização adequada, fortalecendo a negociação entre infrator e o policiamento na base do "jeitinho".

Figuras 126 e 127- A colocação de um tótem publicitário no espaço do passeio público e o uso como estacionamento são as principais distorções que ocorrem na Avenida Epitácio Pessoa. No caso da fotografia à direita – o estacionamento do Supermercado Bompreço – o problema atinge a movimentação dos veículos que trafegam pela faixa da direita, diminuindo a velocidade média da via e causando problemas em cascata. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

A forma como se processa a construção dos passeios gera problemas de continuidade para o tráfego dos pedestres. As diferenças de nível entre um passeio e outro, as diferenças entre inclinações dos rampamentos – que servem de acesso aos veículos – e os lotes vizinhos produzem verdadeiros degraus na calçada que deveria favorecer o trânsito de carrinhos de bebê, cadeiras de roda, além da necessária continuidade para os portadores de necessidades especiais. Dessa forma, o passeio se transforma em uma barreira para a acessibilidade das pessoas, pois

está preparado para os veículos. As obras de construção de passagens rampadas para os portadores de necessidades especiais são inadequadas seja devido a inclinação excessiva, seja pela execução que não garante o real nivelamento deixando bordas de alguns centímetros que não deveriam existir e até mesmo por sua localização. Um bom exemplo é o trecho 03, nas imediações da passagem de nível com a BR-230 – próximo à Fundação de Apoio ao Deficiente (FUNAD) – local de grande fluxo onde não há sequer uma abertura no canteiro central.

Figura 128- Um exemplo de fim da linha para portadores de necessidades especiais: a antiga jardineira encimentada – com um tronco cortado de árvore – bloqueia o percurso por baixo; por cima surge o degrau do patamar construído para facilitar o atendimento do "fiteiro". Caso consiga passar, o pedestre ainda encontrará o automóvel atravessado no passeio e não terá outra alternativa: passar para a faixa de rolamento, podendo ser atropelado. FOTO: Marco Antônio Coutinho.

A maioria das calçadas é construída com materiais próprios para resistir ao pisoteio dos pedestres – nada mais óbvio. Com a mutação da paisagem e a modificação do uso do solo, as calçadas são obrigadas a receber o peso e o tráfego de veículos que com suas manobras provocam fissuras, rachaduras, buracos e por fim deixam as calçadas perigosas para o tráfego dos pedestres. A falta de uma

conceituação voltada para a pessoa humana na legislação urbana de João Pessoa favorece a máquina causando graves problemas para o simples ato de caminhar.

A planilha abaixo mostra os valores levantados para os buracos nas calçadas e no asfalto. Esse é outro problema que dificulta o tráfego dos pedestres e veículos em um corredor viário tão concorrido como a Avenida Epitácio Pessoa.

Tabela 08 – Tabela da distribuição da pavimentação dos passeios e da via

Trecho	Trecho 01	Trecho 02	Trecho 03	Trecho 04	Trecho 05	**Total**
Extensão(metro linear)	1.253,00	638,00	1.140,00	1.280,00	848,00	**5.159,00**
Quantidade de lotes	96	40	83	83	48	**352**
Área de calçada (m2)	11.868,35	7.166,80	10.595,95	11.933,15	7.364,57	**48.928,82**
Buracos nas calçadas (m2)	343,60	214,00	433,50	681,00	177,00	**1.849,10**
Faixa de rolamento (m2)	22.035,74	10.447,00	21.805,05	17.315,59	10.078,18	**81.681,56**
Buracos na via (m2)	394,30	064,00	721,30	203,00	000,00	**1.382,60**

FONTE: Levantamento executado lote a lote – e sua respectiva pavimentação asfáltica lindeira – entre os meses de março e abril de 2003.

Apesar de se encontrar 3,78% da pavimentação das calçadas sem conservação, e de esse valor baixar para 1,70% no caso da pavimentação asfáltica das faixas de rolamento, não se deseja sugerir que o restante esteja em perfeito estado de uso. No tocante à pavimentação asfáltica a primeira faixa de rolamento – normalmente destinada aos ônibus – tem uma conservação bastante ruim, especialmente nas imediações das paradas do transporte coletivo onde as manobras de desaceleração e aceleração desgastam sobremaneira o pavimento. Nas outras faixas, onde o tráfego mais corrente é de veículos mais leves, há um desgaste menor. Mesmo assim, há fissuras que se transformarão em futuros buracos caso não exista uma manutenção adequada.

A descontinuidade no cronograma de execução da manutenção da pavimentação asfáltica da avenida, provoca dificuldades para os usuários. Por exemplo, o trecho litorâneo até o cruzamento com a Avenida Tito Silva, em Miramar, está com excelente conservação. O fato de receber o menor tráfego de toda a avenida ajuda a diminuir o desgaste. Os outros trechos, com uma pavimentação com mais de cinco anos de uso – informações da SEINFRA – que vem sendo sistematicamente remendada. O tráfego pesado e constante talvez cause um desgaste ainda maior a uma superfície que não mantém as mesmas características de agregação e resistência que àquela executada de forma contínua. Dessa forma, o recapeamento asfáltico dos trechos mais utilizados devem ter prioridade sobre os menos trafegados.

4.2 – Poluição Sonora

No capítulo anterior falou-se da normatização e condições exigidas para proceder às medições da distribuição do ruído urbano. A partir de agora serão apresentados os dados coletados, bem como os seus postos de medição e um breve comentário à guisa de análise.

4.2.1 – Posto 01- Colégio QI Sigma – n° 60

Figura 129 – vista aérea do trecho inicial da Avenida Epitácio Pessoa, imagem de 2002.

O início da Avenida Epitácio Pessoa – figura 129 – apresenta um arranjo viário que conduz o fluxo dos veículos no sentido Praia/Centro através da Avenida Juarez Távora, transformando o seu prolongamento natural em direção à Praça da Independência em um trecho de retorno. O posto de medição foi colocado na calçada oposta do Colégio QI Sigma e durante a segunda-feira 14 de outubro de 2002. Por concentrar somente o fluxo de veículos no sentido Centro/Praia esse trecho naturalmente é menos ruidoso.

Tabela 09 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 01

Faixa de Ruído dB(A)	7:00 a 7:15	9:30 a 9:45	12:00 a 12:15	15:30 a 15:45	17:45 a 18:00
v < 60 dB(A)	1,11%	0,00%	0,00%	1,11%	0,00%
60< v < 65 dB(A)	22,22%	17,77%	13,34%	8,89%	8,89%
65 < v < 70 dB(A)	55,55%	70,00%	53,34%	44,44%	57,77%
70 < v < 75 dB(A)	21,13%	12,23%	28,88%	36,67%	30,00%
75 < v < 80 dB(A)	0,00%	0,00%	1,11%	5,55%	3,34%
v > 80 dB(A)	0,00%	0,00%	3,33%	3,34%	0,00%

FONTE: Levantamento realizado em 14 de outubro de 2002.

A tabela 09, acima, elaborada a partir dos valores do gráfico 01 da página seguinte, permite visualizar a distribuição do ruído por faixas. A faixa dominante – de 65 a 70 dB(A) – é responsável por 56% de todas as medidas coletadas. Abaixo de 65 dB(A) ficaram 14,7% das anotações, somente 1,3% do total das medições ultrapassaram os 80 dB(A). Considerando um intervalo maior – de 65 a 80 dB(A) – encontra-se 84% das 450 medidas apontadas. No início das medições acreditava-se que os horários de pico – início da manhã, meio-dia e início da noite – superariam facilmente os horários intermediários nos meados da manhã e da tarde. Porém nessa medição verificou-se que o horário das 15:30 até as 15:45 horas produziu tanto ruído quanto o intervalo das 17:45 as 18:00 horas, com 90% dos valores acima de 65 dB(A). Isso pode ser explicado pelo aumento da velocidade dos veículos que encontram a avenida com um menor volume de tráfego e naturalmente imprimem uma maior velocidade, elevando assim a poluição sonora. No gráfico 02 observa-se a distribuição da poluição sonora nos cinco horários. O nível do ruído variou de 58.8 dB(A) até 86.3 dB(A). Esses valores são importantes para efeito de visualização dos picos máximos e mínimos, porém a análise deve se centrar nas faixas dominantes onde a poluição sonora se concentra. Por ser uma região que reúne escolas e até uma maternidade, o entorno do Posto 01 recebe níveis de ruído bem acima do valor previsto pela NBR 10152.

Figuras 130 e 131- Imagens do início da avenida nas proximidades de um colégio. FOTOS: Marco A. Coutinho.

4.2.2 – Posto 02 – Supermercado Pão de Açúcar – n° 1277

Figura 132 – Vista aérea do cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa e Amazonas, foto de 2002.

Dos cinco trechos, esse é o que reúne o maior número de estabelecimentos comerciais e de serviços. No entorno do cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa com a Amazonas está um dos maiores supermercados da capital, dois grandes edifícios empresariais, além de três hospitais. Nesse entroncamento trafegam linhas de ônibus, caminhões pesados de abastecimento, além dos veículos tradicionais. Na figura 132, acima é possível visualizar o cruzamento e parte dessas principais edificações. Através da fotografia percebe-se a enorme taxa de ocupação do Pão de Açúcar, que somente há bem pouco tempo teve seu estacionamento ampliado.

Tabela 10 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora do Trecho 02

Faixa de Ruído dB(A)	7:00 a 7:15	9:30 a 9:45	12:00 a 12:15	15:30 a 15:45	17:45 a 18:00
v < 60 dB(A)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
60< v < 65 dB(A)	6,66%	1,11%	5,55%	0,00%	1,11%
65 < v < 70 dB(A)	26,67%	10,00%	15,55%	25,55%	23,33%
70 < v < 75 dB(A)	41,11%	44,44%	27,79%	38,88%	46,67%
75 < v < 80 dB(A)	23,33%	25,56%	36,67%	27,79%	16,67%
v > 80 dB(A)	2,23%	18,89%	14,44%	7,79%	12,22%

FONTE: Levantamento realizado no dia 15 de outubro de 2002.

A alta rotatividade pôde ser comprovada, em relação ao posto de medição anterior, quando os dados da medição da terça-feira 15 de outubro de 2002 foram trabalhados e através da tabela 10 e dos gráficos 03 e 04, nas páginas que se seguem. A distribuição da poluição sonora por faixas atinge 40% dos 450 pontos anotados, estabelecendo uma nova faixa de domínio entre 70 e 75 dB(A). Ao ampliar o intervalo, observa-se que 86% da planilha apresentou valores entre 65 e 80 dB(A). Somando os valores acima de 80dB(A) – 11% do total – restam apenas 3% das medidas abaixo de 65dB(A). A produção de ruído do intenso tráfego de veículos nesse posto de medição guarda semelhanças a partir das 9:30 horas. O primeiro gráfico – da distribuição por faixas – revela comportamento bastante parecido a partir do meado da manhã, rivalizando somente com o período noturno, de retorno dos usuários para casa. O gráfico 04 com os cinco intervalos de medição e suas respectivas curvas de evolução do ruído coletado durante os quinze minutos, aponta para um mínimo de 60.8 dB(A) entre 12:00 e 12:15 horas, e um pico máximo de 92.8 dB(A) entre 9:30 e 9:45 horas. Esses picos máximos podem ter ocorrido durante a passagem de uma motocicleta – um dos veículos mais ruidosos que estão em circulação – ou mesmo um ônibus ou caminhão. Mais uma vez o trecho apresenta medições bem acima do previsto pela normatização com sérias tendências para aumento.

Figuras 133 e 134- O Supermercado Pão de Açúcar – aberto 24 horas – mantém durante todo o dia um intenso fluxo de clientes que constantemente se utilizam das calçadas para estacionar seus veículos. Todo o entorno concentra grande movimentação desde o início da manhã até as 22:00 horas. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

4.2.3 – Posto 03 – Banco Itaú – n° 1739

Outra ligação entre os bairros dos Estados, do lado norte, e dos Expedicionários e Tambauzinho, do lado sul da Epitácio Pessoa, se faz através da

Avenida Maranhão – um dos mais movimentados e perigosos cruzamentos da Avenida Epitácio Pessoa. Por serem bairros residenciais de classes média e alta, o número de veículos e de demandas durante o dia é bastante grande circulando inevitavelmente por esse cruzamento. Aqui há uma distribuição da poluição sonora bastante semelhante com a do Posto 02. Durante o dia 16 de outubro de 2002, uma quarta-feira, as medições foram feitas na calçada de frente para o Banco Itaú. As análises da planilha 11 – abaixo – baseada no gráfico 05 de distribuição da poluição sonora por faixas, na página seguinte, totalizam 40% das medidas coletadas entre 70 e 75 dB(A).

Tabela 11 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora

Faixa de Ruído dB(A)	7:00 a 7:15	9:30 a 9:45	12:00 a 12:15	15:30 a 15:45	17:45 a 18:00
v < 60 dB(A)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
60< v < 65 dB(A)	8,89%	4,44%	1,11%	3,33%	2,22%
65 < v < 70 dB(A)	16,67%	16,68%	22,22%	20,00%	23,33%
70 < v < 75 dB(A)	33,33%	36,66%	34,45%	43,33%	52,22%
75 < v < 80 dB(A)	33,33%	30,00%	30,00%	26,67%	18,89%
v > 80 dB(A)	7,78%	12,22%	12,22%	6,67%	3,34%

FONTE: Levantamento realizado em 16 de outubro de 2002.

A produção de poluição sonora é tão acentuada nesse posto de medição que em qualquer um dos horários em que foram coletadas as medidas mais de 74% delas estavam acima de 70dB(A), superando em 15 dB(A) a previsão da NBR 10152. Somente 18 das 450 medidas anotadas estavam abaixo de 65 dB(A), confirmando as previsões de grande concentração do ruído. Já no gráfico que demonstra o desenvolvimento da produção do ruído verificou-se que o pico máximo ocorreu no intervalo de 9:30 as 9:45 horas com 90.3 dB(A) e o pico mínimo também nesse intervalo de tempo com 61.1 dB(A). Durante todo o dia de medição o comportamento observado é bastante semelhante com um leve aumento a partir do meio-dia. Nesse intervalo específico encontrou-se os maiores níveis de ruído, acima de 75 dB(A) com 38 medições em 90 possíveis.

Figuras 135 e 136- O cruzamento da avenida Maranhão reúne, entre outros estabelecimentos, o Banco Itaú, a Oi Telecomunicações, a Receita Federal etc. A área mantém um tráfego de veículos dos mais movimentados durante quase todo o dia. Em qualquer um dos cinco horários de medição mais de 90% das anotações estavam acima de 65 dB(A). FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

O posto 03 encontra-se dentro do trecho 02 descrito anteriormente como o de maior concentração de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, além de concentrar edifícios institucionais públicos e privados que atraem a atenção dos pessoenses. A Portaria de Pólos Geradores de Tráfego, contida na legislação de transportes do município, regula as relações de vagas de estacionamento por equipamento. Dessa forma as soluções de projeto nas edificações ficam submetidas aos parâmetros que garantam a boa circulação dos veículos e evitem problemas de entrada e saída desses estabelecimentos.

Entretanto, o que se percebe é a não observância da legislação e o aumento cada vez mais significativo de estabelecimentos que não possuem condições de abrigar estacionamentos corretos, tanto na solução projetual quanto no número de vagas exigidas. O reflexo é imediato na via, com a diminuição da velocidade média – principalmente na primeira faixa de rolamento – quanto no aumento da poluição sonora, conforme ficou registrado.

4.2.4 – Posto 04 – Cruzamento com a Avenida Rui Carneiro – de fronte ao n° 3050

A Avenida Rui Carneiro – antiga Avenida Atlântica – quando foi aberta na década de 1960 dividiu o tráfego de descida para a orla marítima, até então feito exclusivamente pela Avenida Epitácio Pessoa – figura 137. Com a abertura da BR-230 na década seguinte, ligando a capital ao porto de Cabedelo, a Rui Carneiro passou a ser um dos acessos para a rodovia. Atualmente o cruzamento

entre as duas avenidas é o mais congestionado dos cinco trechos em que foi dividida a Epitácio Pessoa.

Figura 137- Recentemente a Secretaria de Transportes do Município criou uma faixa a mais para dar acesso à Avenida Rui Carneiro, devido ao grande volume de veículos que congestionava as três faixas de rolamento existentes. Com o arranjo, o outro lado – no sentido Praia/Centro – da Avenida Epitácio Pessoa fica com duas faixas de tráfego por uma distância de aproximadamente 100 metros, voltando às três faixas logo em seguida.

Tanto volume de tráfego, quanto a velocidade dos veículos gera muita poluição sonora. E foi o que as medições da quinta-feira 17 de outubro de 2002 revelaram. O gráfico 07 de distribuição do som por faixas – na página seguinte – mostra que praticamente em todos os cinco horários de medição há uma produção de ruído bastante semelhante, com no mínimo 94% das medidas acima de 65 dB(A) – durante o horário matutino. Quando a noite chegou, 100% das medidas estavam acima dos 65 dB(A). Considerando as medidas acima de 70 dB(A), novamente encontra-se o período da manhã com 70% das medidas anotadas. No último horário esse percentual subiu para os 91 pontos. Quando analisa-se as 450 medidas encontra-se 86% delas dentro do intervalo de 65 a 80 dB(A). Somando aquelas superiores aos 80 dB(A) encontra-se mais 11,8%, restando apenas 2,2% do total com valores inferiores aos 65dB(A). A planilha abaixo reúne os dados por faixas de ruído a partir do gráfico 07 para comparação com os outros trechos.

Tabela 12 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora

Faixa de Ruído dB(A)	7:00 a 7:15	9:30 a 9:45	12:00 a 12:15	15:30 a 15:45	17:45 a 18:00
v < 60 dB(A)	1,11%	0,00%	1,11%	0,00%	0,00%
60< v < 65 dB(A)	4,44%	5,55%	1,11%	2,22%	0,00%
65 < v < 70 dB(A)	24,44%	18,89%	11,11%	16,67%	8,89%
70 < v < 75 dB(A)	40,00%	36,67%	33,33%	40,00%	47,78%
75 < v < 80 dB(A)	24,44%	28,89%	35,55%	31,11%	27,78%
v > 80 dB(A)	5056,00%	10,00%	17,79%	10,00%	15,55%

FONTE: Levantamento realizado no dia 17 de outubro de 2002.

O gráfico 08 nas páginas seguintes – demonstrando o desenvolvimento das curvas de medição – registra um pico máximo de 90.7 dB(A) durante o intervalo de 7:00 as 7:15 horas e um pico inferior de 58.5 dB(A) no intervalo de 12:00 as 12:15 horas. Aqui nesse posto de medição a situação encontra-se bastante preocupante para os usuários. Lembrando que cerca de 173 linhas de ônibus trafegam todos os dias pela Avenida Epitácio Pessoa fazendo várias viagens, e que muitas vezes essa quantidade não basta para o número de passageiros, imagina-se que a tendência é a ampliação do serviço e consequentemente um aumento no volume de tráfego. Por conseguinte, a produção de ruído também só tenderá a elevar-se chegando a níveis cada vez piores para o bem-estar daqueles usuários.

Figuras 138 e 139- Dois momentos do cruzamento das avenidas Epitácio Pessoa e Rui Carneiro, 1955 e 2003. FOTOS: Acervo Humberto Nóbrega / Marco Antônio Coutinho.

4.2.5 – Posto 05 – Cruzamento com a Avenida Nossa Senhora dos Navegantes – de fronte para o n° 5034

Há uma grande quantidade de veículos acessando a orla marítima pela Avenida Rui Carneiro. Dessa forma, após o seu encontro com a Avenida Epitácio Pessoa o volume do tráfego que continua o percurso principal diminui sobremaneira. Parte desses usuários destina-se ao sudeste da capital – UFPB e conjuntos

habitacionais – de forma que o restante do público que chega às praias de Tambaú e Cabo Branco é bem inferior em relação àqueles que circulam nos outros trechos da avenida. No trecho litorâneo da Epitácio Pessoa a poluição sonora cai sensivelmente em relação aos postos 02, 03 e 04, voltando a manter uma faixa dominante com 39% das mediadas anotadas dentro do intervalo de 65 a 70 dB(A), como se pode observar na planilha abaixo.

Tabela 13 - Tabela da distribuição das faixas de poluição sonora

Faixa de Ruído dB(A)	7:00 a 7:15	9:30 a 9:45	12:00 a 12:15	15:30 a 15:45	17:45 a 18:00
v < 60 dB(A)	7,78%	3,33%	11,11%	3,33%	0,00%
60< v < 65 dB(A)	27,78%	15,55%	23,33%	16,68%	1,11%
65 < v < 70 dB(A)	47,78%	25,56%	26,67%	52,22%	47,78%
70 < v < 75 dB(A)	15,55%	28,89%	23,33%	24,44%	38,89%
75 < v < 80 dB(A)	1,11%	17,78%	12,23%	3,33%	8,89%
v > 80 dB(A)	0,00%	8,89%	3,33%	0,00%	3,33%

FONTE: Levantamento realizado no dia 18 de outubro de 2002.

Somente 3% das 450 medidas anotadas estão acima dos 80 dB(A). Aqui há 20% do total anotado abaixo dos 65 dB(A). Entretanto o ruído – embora mais brando se mantém. Das mediadas anotadas, 77% encontram-se dentro do intervalo de 65 a 80 dB(A), a menor taxa dentre todos os postos de medição. Os horários com maior produção de ruído foram o intervalo de 9:30 as 9:45 horas com 81% dos valores anotados superiores aos 65 dB(A), e o período de 17:45 as 18:00 horas com 98% das medidas acima dos 65 dB(A). Através do gráfico 09, na página seguinte, é possível visualizar melhor esses valores. As curvas de distribuição do som do gráfico 10 curiosamente registraram o pico máximo de nossas medições no intervalo do meio da manhã com 93.9 dB(A) e um pico mínimo de 53.3 dB(A) durante o meio-dia. A crescente construção de grandes edifícios residenciais formando ruas tipo corredor-desfiladeiro ou cânion. Associado às brisas oceânicas, o processo de verticalização amplifica o ruído no interior dos apartamentos mais elevados e aumenta de uma maneira geral a poluição sonora. Com a consolidação desse processo de crescimento urbano esse fenômeno só tenderá a aumentar.

Figuras 140 e 141- Edifícios residenciais ainda convivem com antigas residências que lentamente são demolidas para dar lugar a um novo prédio de apartamentos. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Um comentário final se impõe após os relatos dos cinco postos de medição. Das 2250 medidas anotadas durante os cinco dias anteriormente descritos, 1355 apresentaram valores acima de 70 dB(A), ou 60,22% das medidas está acima do tolerável. Caso tivéssemos feito mais medições ter-se-ía mais parâmetros para uma análise mais ampla. Mesmo assim esses resultados já servem de alerta já que as consequências do processo de mutação e consolidação da paisagem quanto a produção e distribuição da poluição sonora são muito pouco animadoras. Uma vez que a frota de veículos cresce a cada ano, e nem tão cedo a base energética que os move mudará. Em breve chegaremos ao limite do controle da produção de ruído dentro do processo de planejamento dos veículos. Entretanto, continuaremos com um grande volume de tráfego a produzir níveis sonoros cada vez mais indesejados que poderão se ampliar ou não dependendo do detalhamento e aplicação da legislação urbana. Dessa forma, outras alternativas deverão ser perseguidas para que um corredor viário, como a Avenida Epitácio Pessoa, não se torne um local impraticável.

4.3 – A Qualidade da Paisagem na Avenida Epitácio Pessoa

A divisão do percurso da Avenida Epitácio Pessoa em cinco trechos possibilitou uma investigação mais detalhada, uma vez que cada um desses intervalos guarda particularidades que lhes confere partes de uma identidade comum. Foi elaborada uma ficha de campo onde uma série de itens – definidos anteriormente como mensuráveis para a determinação de um índice de Qualidade de Vida – foram coletados. (ver modelo de ficha de campo nos anexos)

Em um primeiro momento, foram levantados dados relativos à parte física da avenida – comprimento, largura, área, áreas destinadas às calçadas, aos canteiros centrais e às faixas de rolamento. Conforme informações anteriores, a Avenida Epitácio Pessoa tem 5.159 metros de extensão e trinta metros de largura. Suas calçadas mantêm cinco metros de largura. Os três primeiros trechos praticamente têm um canteiro central com dois metros de largura. Os demais trechos permaneceram com a largura original de seis metros. As faixas de rolamento, nos três primeiros trechos possuem cerca de nove metros de largura em cada um dos lados. Nos dois últimos trechos essa largura diminui para aproximadamente sete metros em cada um dos os lados. A planilha abaixo resume essas informações.

Tabela 14 – Tabela das áreas públicas

Área Pública	Trecho 01	%	Trecho 02	%	Trecho 03	%	Trecho 04	%	Trecho 05	%	TOTAL	%
Extensão (metro linear)	1.253,00	24,30	638,00	12,40	1.140,00	22,10	1.280,00	24,81	848,00	16,39	5.159,00	100
Área total (m2)	36.925,90	24,92	18.931,70	12,78	34.148,78	23,05	36.489,82	24,63	21.640,18	14,62	148.236,38	100
Faixa de rolamento (m2)	22.035,74	26,98	10.447,00	12,79	21.805,05	22,70	17.315,59	21,20	10.078,18	16,33	81.781,56	100
Calçada (m2)	11.868,35	24,25	7.166,80	14,64	10.595,95	21,65	11.933,15	24,39	7.364,57	15,07	49.028,82	100
Canteiro central (m2)	3.021,81	16,95	1.317,90	7,39	1.747,78	9,80	7.241,08	40,62	4.496,63	25,24	17.925,20	100

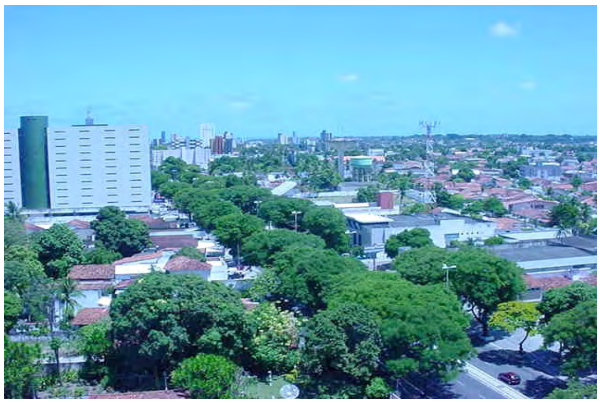
Fonte: Dados calculados a partir da planta levantada pelo Setor de Geo-Processamento da PMJP.

Uma rápida análise dos dados acima nos mostra que do total dos espaços públicos da avenida, 55% são destinados para as faixas de rolamento e os 45% restantes para as calçadas e os canteiros. A princípio pode parecer uma relação equilibrada, porém os 45% de provável espaço para os pedestres é constantemente invadido pelos automóveis, como pudemos registrar anteriormente. Os trechos 01, 03 e 04 apresentam taxas bem próximas para os itens levantados. Como era de se esperar, os trechos 04 e 05 guardam as maiores áreas de canteiro.

4.3.1 – A cobertura vegetal

A planilha 15 exposta na página seguinte reúne por trecho somente as árvores, sendo descartados os arbustos e as forrações distribuídos pela avenida. A leitura dessa planilha, referente à cobertura vegetal comprova algumas impressões que surgem a partir da simples observação. O trecho 04 é o mais arborizado por apresentar um canteiro central mais largo e, principalmente por manter o maior uso habitacional unifamiliar de toda a avenida. Existe também nesse intervalo, a maior diversidade de espécies, distribuídas preferencialmente nas calçadas – as árvores de

maior porte. O trecho 01, apesar de apresentar um canteiro estreito, tem 28,15% da cobertura vegetal, mantém palmeiras imperiais no centro e demais árvores nas calçadas. Aqui está a maioria das carolinas – todas de médio e grande porte. As informações relativas ao uso do solo revelam que é justamente aqui que há uma maior variedade nos usos levantados – com amplo domínio do comércio e da prestação de serviços em relação aos demais. Porém, a presença de edificações educacionais dispostas em amplos lotes garante que a vegetação possa se desenvolver mais tranqüilamente.



Figuras 142 e 143- À esquerda, cruzamento no trecho 04 com 25 % das carolinas da avenida. O sombreamento das árvores das calçadas e canteiros, juntamente com outras dos diversos jardins das casas, cria um clima aconchegante e tranqüilo. À direita, em primeiro plano a copa das carolinas do trecho 01 – com 28,75 % do total. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Os trechos 02 e 03, por concentrarem diversos estabelecimentos comerciais e de serviços – cerca de 40 % do total – apresentam maiores descontinuidades na cobertura vegetal. Da Avenida Amazonas até a Avenida Piauí existem apenas sessenta e oito árvores, responsáveis por 15,02 % do total da avenida. O trecho seguinte, até o cruzamento da Avenida Rui Carneiro soma 22,14 % do total da área sombreada. Foram encontradas árvores cortadas ou em processo de depredação para uma simples visualização da edificação. A modulação empregada no plantio inicial – 6,00 metros de intervalo entre uma carolina e outra – mostra-se interrompida em diversos momentos como mostra a figura 144 abaixo. Uma das maiores lacunas está na calçada oposta ao Grupamento de Engenharia, onde encontram-se cerca de dezesseis carolinas, ainda de pequeno porte. Com o devido amadurecimento das árvores, o trecho poderá recuperar boa parte da sua cobertura vegetal.

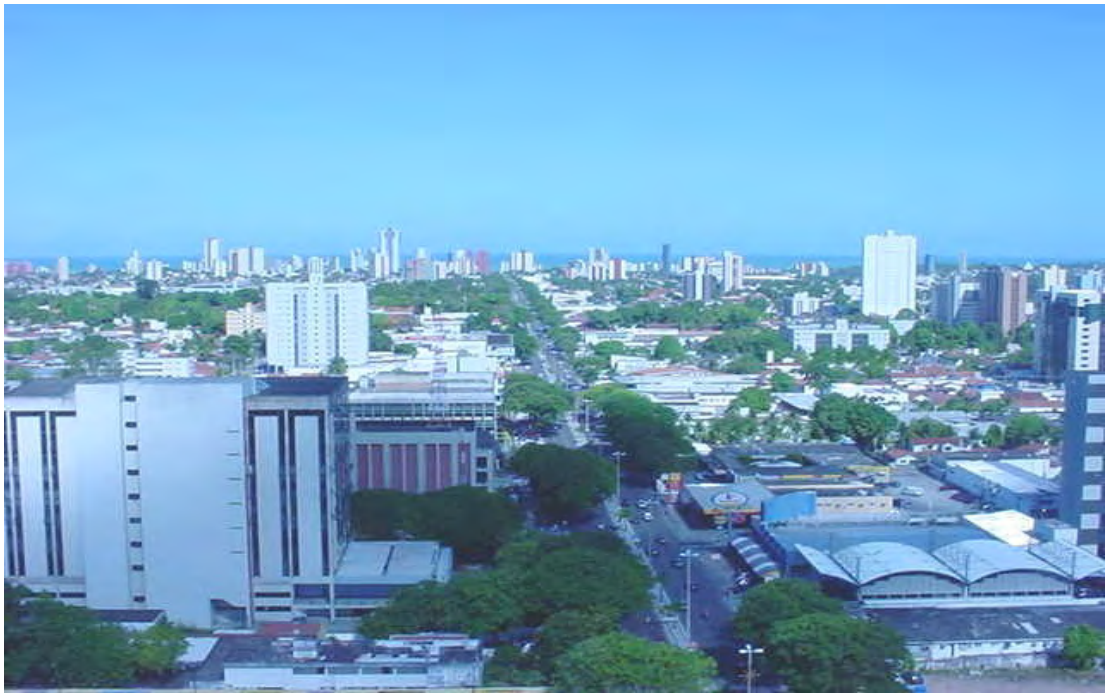


Figura 144- A vista do alto do Edifício Epitácio Pessoa mostra a descontinuidade na vegetação de grande porte nos trechos 02 e 03. FOTO: Marco Antônio Coutinho

O trecho litorâneo apresenta 3,96 % do total da superfície verde, mantendo apenas 56 árvores, das quais nenhuma é de grande porte. A predominância do uso habitacional multifamiliar, neste caso, não se traduziu na ampliação da cobertura verde, mas parece revelar um certo distanciamento por parte dos moradores para com o problema. A municipalidade também não demonstra qualquer atitude para dotar a área de um plantio mais efetivo de árvores de médio a grande porte, como se pode constatar nas figuras 145 e 146 na página seguinte. O largo canteiro central só tem recebido palmeiras imperiais e uns poucos hibiscos, permanecendo subaproveitado.

Figuras 145 e 146- De 1955 para 2003 o descaso para com a cobertura vegetal parece ter sido uma constante no litoral da Avenida Epitácio Pessoa. FOTOS: Acervo Humberto Nóbrega / Marco Antônio Coutinho.

A superfície verde levantada totaliza 25.434,00 m^2, representando 17,16% do total da área da Avenida Epitácio Pessoa. Se forem excluídas as faixas de rolamento, isto é, tomadas apenas as áreas destinadas para calçadas e canteiros, cerca de 38,10 % estão devidamente cobertas pela sombra das árvores. Os levantamentos revelam a falta de um plano de arborização por parte da municipalidade capaz de ordenar não só o plantio e a variedade das espécies, como também acompanhar o seu crescimento, evitando que sejam depredadas ou mortas. A ausência de manutenção aparece também no mobiliário urbano destinado a ampliar a superfície vegetal. Trata-se de jardineiras implantadas no canteiro central dos trechos 01, 02 e 03. As dimensões reduzidas do canteiro têm dificuldade de comportar os vários conjuntos das três jardineiras. O trânsito de pedestres fica dificultado pela disposição do mobiliário que não vem tendo a devida manutenção, como se pode observar nas figuras abaixo.

Figuras 147 e 148- A permanência dos conjuntos de jardineiras – muitas vezes sem qualquer tipo de vegetação – além de servir como alvo de depredações, de dificultar o trânsito dos pedestres – que muitas vezes têm de descer para a rua para trafegar – servem como testemunho da falta de manutenção e planejamento paisagístico da cidade. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

A falta de um planejamento urbanístico adequado na época da abertura da Avenida Epitácio Pessoa e no decorrer dos anos privou o percurso do Centro à praia de Tambaú de qualquer tipo de empraçamento capaz de promover o encontro das pessoas. Caso existissem, as praças poderiam contribuir com uma taxa adicional de cobertura vegetal e uma concentração do mobiliário urbano. Enriqueceriam o cenário, proporcionando encontros, brincadeiras, além da simples fruição. Apesar de estar localizada no início da avenida, a Praça da Independência não consegue fazer esse papel. Talvez por estar apartada por uma outra larga avenida com trânsito movimentado. O certo é que a função de ligação rápida entre o

Centro e a orla marítima termina por ditar o ritmo dos acontecimentos na Epitácio Pessoa, não abrindo espaços para outras atividades além do ato de percorrê-la. As duas únicas praças – se é que se pode chamá-las assim – são a Apolônio de Miranda – no trecho 01 – e a Oswaldo Trigueiro – no trecho 03 – que mais se assemelham a ilhas de tráfego sem qualquer tratamento paisagístico – figuras 149 e 150.

Figuras 149 e 150- Com a pavimentação em ladrilhos hidráulicos necessitando de reparos, as pracinhas Apolônio de Miranda – 312 m^2 de área – e Oswaldo Trigueiro – com área de 407 m^2 – mantêm canteiros mal cuidados e as únicas árvores – um ficus e uma carolina, respectivamente – estão localizadas quase que nos vértices de suas formas triangulares, não representando qualquer intenção de composição paisagística. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Com o movimento de mutação da paisagem, é preocupante o futuro da cobertura vegetal. Devido ao intenso parcelamento do solo, às dimensões reduzidas dos lotes – que não proporcionam soluções mais livres para o agenciamento das edificações – o que se tem observado é uma ocupação cada vez maior dos recuos frontais para fins de estacionamento. A retirada das árvores – para facilitar o acesso dos veículos e uma melhor visualização do empreendimento – vem se tornando uma rotina. Dessa forma, a paisagem da avenida perde em diversidade – a municipalidade só vem plantando palmeiras imperiais no canteiro central – em conforto ambiental – a temperatura eleva-se gerando desconforto para boa parte das atividades humanas – além de perder em identidade, pois vai lentamente se transformando em um ambiente semelhante a inúmeros outros, onde as edificações não dialogam com a vegetação, pauperizando todo o conjunto.

4.3.2 – A distribuição da publicidade

É com essa preocupação que a investigação se dirige para um outro fator de perda de identidade: a expansão da publicidade nos espaços públicos e privados da Avenida Epitácio Pessoa. Longe de querer excluir tal elemento da paisagem urbana, observam-se, agora, os resultados do levantamento efetuado, com o objetivo preliminar de verificação se a legislação local está sendo obedecida. Para efeito comparativo – como foi colocado no capítulo anterior – escolheu-se três outras capitais – Recife, Curitiba e Brasília - e seus respectivos ordenamentos para a publicidade urbana a fim de enriquecer essa análise. Dessa forma pode-se verificar a atual conceituação adotada no Código de Posturas de João Pessoa e as consequências para a formação e consolidação de uma identidade da paisagem.

Durante todo o percurso da Avenida Epitácio Pessoa foi observada uma grande variedade de objetos publicitários, a sua localização em relação ao lote e aos passeios, a sua superfície, além de registros fotográficos. Com a ficha de cada lote calculou-se a superfície individualizada, por trecho e em toda a avenida. No passeio existem placas fixas e móveis – essas últimas colocadas pelos estabelecimentos comerciais durante o dia e recolhidas à noite – as placas toponímicas dispostas nas esquinas com um claro sentido de orientação da população e placas fixas praticamente junto ao meio-fio. Nos espaços privados aparecem pinturas em muros; faixas, adesivos e letreiros; placas dispostas no recuo dos lotes; placas fixas nas edificações; placas fixas em estruturas metálicas presas às edificações; totens de identificação e outdoors. Todo esse material publicitário antes de ser instalado passa por análises da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano para registro e pagamento de taxas, tudo regulamentado pelo capítulo VIII do Código de Posturas do Município de 1995.

A planilha abaixo reúne os diversos tipos de publicidade, sua superfície por metro quadrado e a distribuição por trechos. É feita ainda uma totalização de toda a Avenida Epitácio Pessoa, aliando dados complementares como o número de lotes e a extensão de cada trecho.

Tabela 16 – Distribuição da publicidade

Trecho	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**TOTAL**
Número de lotes	96	40	83	83	48	**350**
Extensão (metro linear)	1.253,00	638,00	1.140,00	1.280,00	848,00	**5.159,00**
Publicidade						
placa fixa no passeio	27,80	15,62	6,00	9,80	15,70	**74,92**
placa móvel no passeio	7,26	12,10	3,90	19,30	0,80	**43,36**
placa luminosa no passeio	87,92	20,10	45,02	66,86	37,17	**257,07**
placa de localização de rua	2,40	9,72	2,40	3,60	3,36	**21,48**
placa fixa no meio-fio	4,80	6,00	4,80	15,60	9,60	**40,80**
pintura no muro	248,63	99,70	313,35	797,48	237,50	**1.696,66**
faixas, adesivos e letreiros	243,38	157,23	193,97	218,51	53,14	**866,23**
placa no recuo	222,26	121,01	142,90	116,72	78,20	**681,09**
placa no prédio	338,11	150,66	203,73	142,67	94,00	**929,17**
placa em estrutura metálica	245,10	204,00	261,60	90,70	91,50	**892,90**
tótem	48,60	47,82	117,10	65,15	52,20	**330,87**
outdoor	252,00	-	252,00	319,00	547,75	**1.370,75**
proteção de árvore	43,20	16,80	16,80	12,00	9,60	**98,40**
placa luminosa no canteiro	7,20	0,36	2,88	21,,96	14,04	**24,48**
Área total	**1.778,66**	**861,12**	**1.566,45**	**1.877,39**	**1.244,56**	**7.328,18**

FONTE: Levantamento feito durante os meses de Março e Abril de 2003 na Avenida Epitácio Pessoa.

A legislação de controle da publicidade de João Pessoa, contida no Código de Obras, apresenta alguns problemas a partir da forma como é apresentada e segundo o seu conteúdo – muitas vezes dúbio e em outros momentos indefinido. Dispõe o artigo 150:

> "Os letreiros, placas e similares fixados ou pintados sobre os muros, paralelos à testada do lote ocuparão uma área até 30 % (trinta por cento) da extensão da testada ou de sua área total (PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, Código de Posturas, 1995, p. 27)".

Ao aplicar o artigo acima para qualquer lote existirão sempre duas formas distintas de calcular a área máxima permitida. A primeira – 30% da testada do lote não define a altura máxima – a segunda – 30% da área do lote não explicita a largura nem a altura da publicidade. Um lote padrão de 15,00 x 30,00 metros poderia utilizar 4,50 metros por uma altura indefinida, ou 135,00 m^2 de área sem dimensões determinadas pela legislação. Essa lacuna normalmente é utilizada pela publicidade com o objetivo de ampliar as áreas de propaganda, pois a municipalidade não tem como se justificar.

Em outro momento, o artigo 153, que trata da publicidade em peças do mobiliário urbano, não define qualquer parâmetro, nem há legislação

complementar até essa data. Dessa forma, o espaço urbano fica à mercê de algumas soluções de propaganda que partem dos próprios publicitários. O material, provavelmente, é apresentado aos técnicos do município que estudam caso a caso sem uma legislação comum para servir de amparo. Na Avenida Epitácio Pessoa existem algumas peças publicitárias colocadas nas calçadas e nos canteiros centrais. São placas luminosas, proteção de árvores, placas colocadas no meio-fio e placas toponímicas. As publicidades colocadas inicialmente nas paradas de ônibus foram destruídas.

Figuras 151, 152 e 153- A placa luminosa (.80 x 1.50 m) ocupa um espaço considerável, tendo em vista a sua localização no canteiro central. A proteção das palmeiras imperiais (.40 x .40 m) é a peça publicitária – institucional neste caso – mais bem dimensionada e discreta. Já as placas de meio-fio (.80 x 1.20 m) interrompem o tráfego dos pedestres, muitas vezes prejudicam a visualização dos motoristas, além de estarem localizadas nas bordas das vias públicas, local inseguro por definição. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

O artigo 154 que disciplina a publicidade em outdoors, painéis e tabuletas, define o tamanho de 3,50 (altura) X 9,50 (comprimento) metros com moldura de .25 metros. No inciso IV a legislação coloca que o agrupamento máximo dessas peças é de três unidades ou vinte metros. Uma soma simples de 9,50 metros três vezes ultrapassa a determinação inicial dos vinte metros. O artigo 159 dispõe sobre anúncios em coberturas dos edifícios:

> "Para instalação de anúncios em cobertura de edifício, esses não poderão ultrapassar o perímetro da edificação (PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, Código de Posturas, 1995, p. 28)".

Talvez pela quase inexistência desse tipo de publicidade é que surjam essas lacunas no disciplinamento. A falta de definição de altura para essa publicidade, a permissão condicionada à aprovação em conjunto com os órgãos de

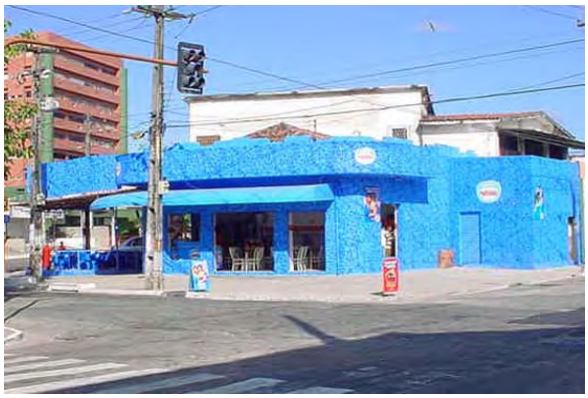
controle do espaço aéreo, os cuidados com possíveis ofuscamentos e perda de privacidade nas edificações vizinhas, todos esses detalhes não são observados.

Figuras 154 e 155- A publicidade aplicada nas edificações fecha aberturas do edifício. Em outros momentos cria uma barreira em toda a extensão do lote, invadindo o espaço urbano sem parâmetros mais rígidos que privilegiem a paisagem natural e até mesmo a edificada. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

O destino primordial do material publicitário é o motorista que trafega na avenida. Dessa forma, a publicidade procura avançar o máximo possível em direção às faixas de rolamento. Como as calçadas da Epitácio Pessoa possuem cinco metros de largura, e o recuo frontal mínimo – para a grande maioria dos usos – é de seis metros, muitas das soluções publicitárias terminam por invadir o passeio público. O Código de Posturas, em seu artigo 147 mostra-se por demais generoso quanto à permissão da projeção horizontal dos anúncios sobre os passeios:

> "Os letreiros luminosos, iluminados ou não iluminados, as placas e similares, instalados perpendicularmente à linha de fachada dos edifícios, terão as sua projeções horizontais limitadas ao máximo de 1,50 (um metro e cinquenta centímetros), não podendo, contudo ultrapassar a largura do respectivo passeio e devem ter a sua aresta inferior a uma altura mínima de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, Código de Posturas, 1995, p. 27".

Para os anúncios fixados paralelamente à fachada do prédio, o Código de Posturas limita em trinta centímetros a sua projeção máxima. É mantida a altura mínima de dois metros e cinquenta centímetros para a aresta inferior do anúncio. A altura máxima permitida para uma publicidade especial – outdoors e painéis, por exemplo – é de seis metros acima do nível do solo. Os outdoors não poderão ser instalados nos limites dos muros ou cercas, terão de obedecer aos recuos frontais.



Figuras 156 e 157- Placas irregulares – quer seja pela altura mínima que restringe o tráfego de pedestres, quer pelo avanço de sua projeção horizontal acima de 1,50 m. A legislação não contempla os casos de pintura especial em toda a edificação. Neste caso, à direita, a pintura imita a embalagem de um picolé da Nestlé. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 158 e 159- Na tentativa de capturar o olhar dos motoristas, os proprietários burlam as leis instalando material acima da altura permitida, invadindo o passeio público e não respeitando recuos frontais para o caso de terrenos vazios. O distanciamento de seis metros entre conjuntos de outdoors também é esquecido. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

Figuras 160 e 161- A antiga residência utilizada pela Unimed mantinha uma discreta pintura onde era possível visualizar as linhas arquitetônicas da década de 1970. Com a Auto Escola Rainha da Paz, a edificação se reveste de pintura forte onde os elementos da composição perdem a importância, servindo apenas de superfície para a fixação das cores da empresa. FOTOS: Marco Antônio Coutinho.

No caso específico – a avenida Epitácio Pessoa – de uma forma geral apresenta pouco mais de sete mil metros quadrados com as mais diversas formas de

publicidade. Quase 1,5 m^2 para cada metro de avenida – calculados a partir dos dados da planilha 16. Entretanto, o mais preocupante é a falta de conceituação da legislação. A fragilidade do seu texto já vem permitindo a introdução de elementos publicitários em completa irregularidade. Comparada com os planos de controle publicitários de Recife, Brasília e Curitiba, a legislação pessoense mostra-se bastante permissiva. É bem verdade que devido ao seu estado atual de desenvolvimento essas cidades – bem maiores que João Pessoa – já passaram por momentos em que suas legislações deveriam ser mais brandas. Também parece claro que o caminho adotado por Recife, Brasília e Curitiba sinalizam no sentido de um rigor maior no controle da publicidade em favor de valores maiores de identificação das suas culturas e do seu patrimônio.

A paisagem da avenida como um todo vive uma fase de mutação, onde boa parte das antigas edificações residenciais ganha novo uso comercial ou de prestação de serviços, recebendo “máscaras” publicitárias em suas fachadas. Emerge uma questão: será que em breve a paisagem da Avenida Epitácio Pessoa não deixará transparecer qualquer tipo de ação do tempo, de peculiaridade, dos fatos que aconteceram naquele lugar? Estará escondida por trás de elementos padronizados encontrados em qualquer lugar, em qualquer cidade?

Capítulo Cinco

Conclusões

O crescimento urbano na cidade de João Pessoa, por apresentar muito tardiamente sua legislação de disciplinamento urbanístico – somente em 1975 com o primeiro Plano Diretor e seus códigos decorrentes – ficou à mercê da especulação imobiliária. É bem verdade que esse movimento também não foi organizado. Porém, desenvolveu-se suficientemente cheio de erros e vícios e produziu na maioria dos bairros arruamentos estreitos e sem qualquer hierarquização – esquecendo a belíssima possibilidade de dotar as vias principais com canteiros centrais arborizados, como era feito nos primeiros movimentos urbanísticos do início do século XX em sua área central. As calçadas acanhadas, na maioria dos casos com dois metros de largura, ladeiam as inúmeras ruas de oito metros de largura que se distribuem pela cidade, gerando uma ambiência mesquinha e sem possibilidades para novos arranjos.

Todo o processo de crescimento urbano que foi conduzido pela abertura da Avenida Epitácio Pessoa está eivado desse desejo de parcelar o máximo possível o solo das antigas propriedades rurais, legando um traçado ortogonal estreito e mínimo, sem resguardar as cotas de áreas verdes. De sorte que, todos os outros que ladeiam o seu percurso até as margens do Oceano Atlântico, não possuem áreas verdes representativas. Em alguns bairros como o dos Estados e Tambauzinho não existe uma única praça. Nos demais, áreas exíguas são destinadas para o convívio público. A própria avenida, apesar de ter sido o mais largo arruamento da cidade na época em que foi aberta, não foi ampliada ao longo dos anos para dimensões semelhantes, por exemplo, às da Avenida Getúlio Vargas, aberta em 1937, com pistas duplas – sendo três faixas de tráfego e duas de estacionamento – totalizando 50 metros de largura.

Por ser o caminho para o mar por excelência, a Avenida Epitácio Pessoa passou de local de moradia das famílias mais abastadas da Paraíba a avenida de negócios num período de pouco mais de cinquenta anos. Às alterações no uso do seu solo sobrevieram um intenso e crescente movimento viário que começa a se tornar incompatível com o seu dimensionamento. As consequências do volume de tráfego na saúde dos seus usuários ainda não foram estudadas de forma mais

abrangente. Infelizmente não foi possível determinar o atual volume desse tráfego, nem a qualidade do ar resultante desse intenso movimento. Entretanto, as medições dos níveis de poluição sonora – nos cinco trechos estudados – chegaram a 60,22% das medidas anotadas acima de 70 dB(A), ultrapassando os parâmetros exigidos pela legislação brasileira. É bem verdade que a NBR-10152 – utilizada como referencial nesse e em vários trabalhos que abordam o assunto – data de 1987 e, como as outras normas, baseia toda a sua conceituação em definições internacionais, longe da realidade local.

Tanto o início da avenida, como o seu trecho final, próximo à orla marítima, apresentaram resultados menos preocupantes que os outros três intermediários. A tendência desse movimento viário é crescente, consequentemente os seus desdobramentos devem ser agravados, caso não haja um novo Plano Diretor de Transportes Urbanos que aponte para soluções de alternativas de percurso que diminuam as pressões sobre a Avenida Epitácio Pessoa.

Dos serviços que compõem a Infra-estrutura, somente a drenagem das águas pluviais mereceu um destaque nesse trabalho. Durante os invernos e as chuvas tropicais de verão ficou patente o problema enfrentado pela população que precisa caminhar pelas calçadas. A atual rede de coleta está danificada em vários pontos, as guias foram rebaixadas para dar acesso aos veículos e a natural proteção às calçadas foi desfeita em vários momentos da avenida.

Foi constatada a não observância à legislação de controle nos chamados Pólos Geradores de Tráfego, definida pela STTrans. Assim, áreas de grande interesse comercial e de serviços que deveriam resguardar relações entre as suas funções e o número de vagas nos seus estacionamentos – bem como apresentar soluções projetuais que não intensifiquem os problemas existentes – se expandem sem o devido monitoramento pressionando cada vez mais o já congestionado trânsito da avenida.

Como consequência do desrespeito à legislação pode-se assistir a invasão dos espaços públicos por parte dos automóveis, especificamente os passeios. Surgem problemas de desgastes na pavimentação – inadequada para o tráfego de veículos – além de restringir o seu tradicional uso exclusivo de pedestres. A expansão de hábitos nefastos como esses só referendam o culto aos automóveis – que já dominam as vias – solapando direitos e gerando insegurança.

A falta de um nivelamento comum vem tornando o simples caminhar uma atitude difícil, afinal o número de obstáculos, além dos tradicionais desníveis, rampas e batentes, crescem a cada dia. A falsa idéia de propriedade da calçada por parte do proprietário do lote gera essa relação que vem criando o hábito da população caminhar no meio das ruas, dividindo o espaço com os veículos.

Por não atingir diretamente a saúde das pessoas ou a sua segurança, as questões relativas à qualidade da paisagem podem – no senso comum – ter importância menor. Porém, a fisionomia de um lugar reflete diretamente as relações sociais que ali são travadas. No caso da Avenida Epitácio Pessoa – bem como da cidade – é possível verificar que as interferências políticas no planejamento urbano começam a aparecer no desrespeito a decisões urbanísticas básicas como o resguardo do recuo frontal, por exemplo. A ampliação das taxas de ocupação e dos índices de aproveitamento gerando objetos construídos que causam problemas de impacto na vizinhança estão claramente caracterizados em edifícios como o Empresarial Epitácio Pessoa – cruzamento com a Avenida Amazonas – além do próprio supermercado Pão de Açúcar a pressionar o mesmo entorno.

A fragilidade da legislação pessoense de controle da publicidade torna-se preocupante, pois abre precedentes para a inserção de placas maiores que ainda não habitam o universo de uma cidade de porte médio – as pinturas de fachadas de edifícios e os outdoors dispostos no alto dos prédios. O disciplinamento correto e uma legislação baseada numa conceituação que contemple os valores culturais da população devem sempre prevalecer sobre as necessidades efêmeras da propaganda.

Até mesmo o título de cidade mais verde do país – muitas vezes questionado por especialistas – deixou de ser utilizado até como forma de propaganda política no principal eixo viário da capital paraibana. O hábito passado de dotar a malha urbana de uma intensa e variada cobertura vegetal é preservado unicamente com o plantio de palmeiras imperiais no seu canteiro central. Vêem-se condições inadequadas até para esse plantio – covas quadradas de cinquenta centímetros de largura para um tronco que atingirá, quando adulto, oitenta centímetros de diâmetro – além da sua manutenção parecer ter sido deixada a cargo da mãe natureza. Um dos poucos legados das gerações anteriores foi o gosto pela arborização da cidade. Não somente nos jardins e quintais, mas também nas praças,

calçadas e canteiros. Administrações anteriores como João Machado, Guedes Pereira e Hermano Almeida – para citar apenas três – sabiam da importância dos espaços livres para o convívio da população e investiam em projetos de planejamento e arborização.

A Avenida Epitácio Pessoa vem perdendo sistematicamente suas características originais devido ao intenso processo de alteração no uso do solo. Esse processo é inevitável, porém deve ser estudado por profissionais de variada formação, com sensibilidade para entender que a população é parte importantíssima desse movimento. O planejamento decorrente e o constante monitoramento devem fazer parte da rotina da municipalidade, a fim de evitar distorções como as que foram observadas durante essa pesquisa. A busca por uma ambiência própria que reúna as características culturais de um povo também deve ser perseguida e implantada no desenho de cada rua, cada avenida, cada praça, cada parque, cada loteamento.

O binômio Evolução Urbana e Qualidade de Vida muitas vezes parece inconciliável. Os reflexos da presença humana na natureza dão provas suficientes que para se atingir níveis excelentes de Qualidade de Vida é necessário antes de tudo, sensibilidade. Sensibilidade para perceber que as situações envolvidas pela vida humana passam diretamente pelo território onde esta se desenvolve. A permanência de posturas centradas em si próprio leva inevitavelmente ao esquecimento daqueles que estão ao lado – nisso pode-se incluir não somente as pessoas, mas também a natureza. A Qualidade de Vida poderá ser conseguida através da educação do indivíduo. Dessa forma surgirá a noção de cidadania, o limite inerente a tudo que existe. Poder-se-ão formular legislações mais amplas e o seu controle passará a ser uma rotina, pondo fim às constantes tentativas de fraude. Assim, naturalmente atinge-se a evolução, adotando uma postura de preservação onde quer que se esteja.

5.1 – Recomendações para pesquisas futuras

Na verdade, um trabalho como esse faz parte de um planejamento urbano para a cidade como um todo, uma vez que através da Avenida Epitácio Pessoa muitas atividades são desenvolvidas. As recomendações que se façam aqui

não ficariam restritas a pesquisas dentro da Academia, mas poderiam subsidiar ações conjuntas entre a Universidade e a Comunidade, a tão desejada Extensão Universitária.

1. É importante a adoção de uma base conceitual de planejamento que procure visualizar o território original onde a cidade foi fundada. Esse exercício de pesquisa e de volta ao passado nos remeterá a uma paisagem eminentemente verde – com vegetação de Mata Atlântica e de Manguezais – cortada por pequenos vales de rios onde vivia uma fauna rica e diversificada. O estudo da ocupação humana nesse lugar é imprescindível, pois trata-se da co-autoria – juntamente com a natureza – da paisagem atual onde todos vivemos. O domínio do processo histórico é de vital importância para a formulação dessa nova conceituação onde a manutenção dos valores que definem a identidade da capital paraibana seja preservada. Rapidamente se vê que essa não é tarefa para uma única pessoa, mas um grupo representativo de pesquisadores em trabalho conjunto com setores da população.
2. O entendimento de que o todo é feito de diversas partes, e que estas merecem um tratamento exclusivo para que se desenvolvam mantendo sua fisionomia peculiar levará a uma diferenciação no estudo da cidade. A pesquisa objetivando identificar tipologias identificadas com diversas partes da cidade poderá resultar na valorização de conjuntos arquitetônicos intimamente relacionados com questões de conforto ambiental específicas de corredores e nos seus entornos. Podendo respeitar características físico-ambientais únicas que só existem em um determinado sítio e dessa forma subsidiar futuros estudos de atualização das políticas públicas.
3. No caso específico da Avenida Epitácio Pessoa, a valorização do seu processo histórico – intimamente ligado com o da cidade como um todo – mereceria um estudo específico por parte de pesquisadores que trabalham com a Preservação do Patrimônio Histórico a fim de realizar um cadastramento, para posterior tombamento, das edificações mais representativas dessa marcha para o litoral. Algumas dessas edificações conseguiram se manter até hoje, mas podem ser demolidas a qualquer momento para dar lugar a um grande edifício.

4. O incentivo ao desenvolvimento de trabalhos acadêmicos – notadamente nos cursos de Arquitetura e Urbanismo – tendo como tema o estudo de projetos paisagísticos para os corredores viários da capital, incentivando a formação de uma identidade urbana também poderia render bons frutos.
5. Pesquisas que procurem analisar a situação atual da legislação dos Pólos Geradores de Tráfego, relacionando com o momento atual dos corredores viários da capital, poderiam gerar reflexões quanto aos problemas analisados aqui nesse trabalho e também subsidiar discussões futuras, tendo em vista a atualização da legislação urbana.
6. É importante que se trate da evolução da poluição visual no percurso da Avenida Epitácio Pessoa. O seu controle passa diretamente pela preservação da identidade do lugar. Na situação atual a cidade está despreparada para a investida publicitária que é cada vez mais ousada e sem limites. Estudos que analisem detidamente o problema e busquem alternativas conceituais amparadas em avaliações do desenvolvimento da paisagem, podem contribuir para encontrar relações métricas que preservem as principais visuais e permitam a identificação do corredor.
7. Por fim, o desenvolvimento de pesquisas que busquem o monitoramento no tocante à poluição atmosférica, o volume de tráfego e sua consequente produção de poluição sonora, soluções para o transporte coletivo, além de pesquisas paralelas que possibilitem um amplo disgnóstico de uma parte do tecido urbano, serviram para acompanhar o desenvolvimento da cidade e amparar futuras decisões relativas a uma melhor Qualidade de Vida.

6.0 – Anexos

Anexo - 1

ANEXO – 9 QUADROS DE ZONEAMENTO DE USOS (234)

FOLHA – 10

ZONA: ZCE_1 – ZONA COMERCIAL EIXO – EPITÁCIO PESSOA

DENSIDADE: BAIXA

USOS		LOTE		EDIFICAÇÃO					
ADEQUADO	TOLERADO	ÁREA MÍNIMA (m^2)	FRENTE MÍNIMA (m^2)	TAXA DE OCUPAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAM.	ALTURA MÁXIMA	AFASTAMENTOS		
							FRONTAL	LATERAL	FUNDOS
R_1 (1)		450,00	15,00	0,50	1,00		6,00	1,50	3,00
C_3		600,00	20,00	0,50	1,00		6,00	2,00 (4)	3,00
C_6		600,00	20,00	0,70	1,40		6,00	–	–
C_7		600,00	20,00	0,50 (2)	1,00 (2)	2 pav.	6,00	2,00 (4)	3,00
				0,40 (3)	4,00 (3)	12 pav.	8,00	3+H/10 (4)	3+H/10
C_8		600,00	20,00	0,70	1,40		6,00	2,00 (4)	3,00
C_{10} (5)		600,00	20,00	0,70 (2)	1,40 (2)	2 pav.	6,00	–	3,00
				0,40 (3)	4,00 (3)	12 pav.	8,00	3+H/10 (4)	3+H/10
	C_2	900,00	30,00	0,10	0,10		10,00	10,00 (4)	10,00

OBSERVAÇÕES

(1) – Ver anexo 9 / Folha 1
(2) – Até térreo e 1º andar
(3) – Para pavimentos acima do térreo e 1º andar
(4) – Dos dois lados
(5) – Somente hotel

Caso o 1º andar apresente taxa de ocupação maior que 50%, este pavimento não poderá ser utilizado para dormitórios que obrigatoriamente deverão estar situados nos pavimentos superiores.

* – Os usos C_3, C_6, C_8 e C_{10}, poderão aparecer agrupados numa única, edificação, (Shopping Center, loja de departamentos, hotel).

Neste caso, os índices não se referem a cada uso em particular, mas à grande edificação que engloba todos os usos. Estes, poderão ocupar boxes ou lojas da edificação, desde que obedecido o Código de Obras.

H = distância entre o piso do 1º pavimento acima do térreo e o piso do último pavimento

(234) Alterado pela Lei 2.699/79.

Anexo 2

Z O N A : ZA1 – ZONA AXIAL EPITÁCIO PESSOA

USOS PERMITIDOS	LOTE *		EDIFICAÇÃO					
	ÁREA MÍNIMA (m^2)	FRENTE MÍNIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	COEF. DE APROVEIT MÍNIMO	ALTURA MÁXIMA	AFASTAMENTOS		
						FRONTAL (m)	LATERAL (m)	FUNDOS (m)
R1 (1)	450,00	15,00	0,50	1,00	–	6,00	1,50	3,00
R5 (2)	600,00	20,00	0,40	1,30	3 Pav.	6,00	4,00	4,00
R5 (3)	600,00	20,00	0,30	1,00	–	5,00	3,00	3,00
R6	900,00	30,00	0,40	4,00	–	6,00	3 + H/10	3 + H/10
CP	600,00	20,00	0,70	2,10	–	6,00	Ter = 0 Dem = 2	2,00
SP	450,00	15,00	0,70	2,10	3 Pav.	6,00	2,00	
	600,00	20,00	0,40	4,00	–	8,00	3 + H/10	3 + H/10
CP/R6	600,00	20,00	0,70	2,10	3 Pav.	6,00	2,00	3,00
			0,40	4,00 (4)	–	8,00	3 + H/10	3 + H/10
CP/SP	600,00	20,00	0,70	2,10	3 Pav.	6,00	2,00	3,00
			0,40	4,00 (5)	–	8,00	3 + H/10	3 + H/10
IP	600,00	20,00	0,50	1,00	–	5,00	2,00	3,00

(1) Ver anexo 9

(2) Com pilotis (o pilotis não é tomado em consideração para efeito de altura máxima permitica.

(3) Sem pilotis – Embasamento mínimo 1,00m

(4) A partir do elemento vazado que é obrigatório quando do uso residencial (Ver anexo 9)

(5) Não é obrigatório o uso pilotis acima do 3º pavimento (Ver anexo 9)

* Lotes aprovados antes da Lei 2.102 de 31.12.75, com dimensões inferiores as exigidas para a zona, serão considerados próprios para construções destinadas aos usos : R1, CP, SP.

7.0 - Referências Bibliográficas

AGUIAR, Wellington & ARRUDA, José Otávio de. **Uma cidade de Quatro Séculos –Evolução e Roteiro**. João Pessoa. A União. 1985.

ALBUQUERQUE MELO, Oswaldo Trigueiro. **A Paraíba na Primeira República**. João Pessoa. A União, 1982.

ALMEIDA, Horácio de. **História da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária, 1978. 2v.

ALMEIDA, José Américo. **A Paraíba e seus problemas**. João Pessoa. A União, 1980.

ANDRADE, Ana Helena F. de; GARCIA, Patrícia Maria G. **A Evolução Urbana de João Pessoa em Função do Sistema de Transporte Urbano: O Bonde**. Monografia de final do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPB, 1987.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10152**: níveis de ruído para conforto acústico. Rio de Janeiro, 1987.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520**: avaliação do ruído em áreas habitadas visando o conforto da comunidade. Rio de Janeiro, 1987.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520**: informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

BARBOSA, Cônego Florentino. **Monumentos Históricos e Artísticos da Paraíba**. João Pessoa. A União, 1981.

BARRETO, Cristina. **"A cidade da Parahyba nos anos 20",** *in* M. G. P. Koury (org.), *Imagens e Ciências Sociais*, João Pessoa, Editora Universitária, 1998.

BARRETO, Cristina. **Imagens da cidade. A idéia do progresso nas fotografias da Cidade da Parahyba** *(1870-1930)*. Dissertação apresentada ao Mestrado em Ciências Sociais da Universidade Federal da Paraíba, datilo. 1996.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo. Perspectiva, 1983.

BRANCO, S. M. **Ecossistêmica: uma abordagem integrada dos problemas do meio ambiente**. Ed. Edgard Blucher. São Paulo, 1989.

BRASIL. Constituição(1988). Artigos constitucionais 5º, 6º e 7º de 5 de outubro de 1988: **Lex**: direitos e deveres do cidadão, São Paulo, 2001.

CAMBOIN, Alda-Fran et al. **A ocupação da orla marítima**. Monografia de conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, datilo. 1983.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo. Perspectiva, 1979.

CREMONESI, José Fernando. **Ruído Urbano –** Dissertação de Mestrado . São Carlos. São Paulo. (FAU/USP. M. Arquitetura, 1984).

CUELLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa, Edições 70. 1983.

DE MARCO, Conrado Silva. **Elementos de acústica arquitetônica**. São Paulo. Nobel, 1982. 2ª edição.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos, org. **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano**. São Paulo. Editora Pini. 1990.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. São Paulo. Ed. Perspectiva, 1996.

FARIAS, Ana Maria. **Urbanização e Modernidade: A Construção do Espaço Urbano de João Pessoa (dos anos 20 aos anos 70)**. Tese apresentada ao Doutorado em História da UFPE, Recife, 1997.

FAUSTO, Boris (org.) **Tomo III. O Brasil Republicano. 1. Estrutura de Poder e Economia (1889-1930)**. São Paulo: Difel, 1985.

FAUSTO, Boris (org.) **Tomo III. O Brasil Republicano. 2. Sociedade e Instituições (1889-1930)**. São Paulo: Difel, 1985.

FAUSTO, Boris (org.) **Tomo III. O Brasil Republicano. 3. Sociedade e Política (1930-1964)**. São Paulo: Difel, 1986.

FAUSTO, Boris (org.) **Tomo III. O Brasil Republicano. 4. Economia e Cultura (1930-1964)**. São Paulo: Difel, 1987.

FERNANDES JR., Rubens; LAGO, Pedro Corrêa do. **O Século XIX na Fotografia Brasileira**. Rio de Janeiro. Francisco Alves, 2000.

FREIRE, Carmem C. de M. **História da Paraíba**. João Pessoa, A União. 1978.

GARCIA LAMAS, José M. Ressano. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian / Ministério da Ciência e da Tecnologia, 2000.

GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. Campinas. Papirus, 1994.

GEIPOT. **Estudos de Transportes Urbanos de João Pessoa**; Plano Diretor de Transportes Urbanos. PDTU. Brasília, 1985.

GOITTIA, Fernando C. **Breve História do Urbanismo**. Lisboa. Editorial Presença. Livraria Martins Fontes. 1982.

GONÇALVES, Carlos Walter. **Os (des) caminhos do Meio Ambiente**. São Paulo. Ed. Contexto, 5ª edição. 1996.

GONÇALVES, Regina Célia et al. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa. Editora Universitária/UFPB. 1999.

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. **Plano de desenvolvimento Sustentável**. 1997**.**

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. Secretaria de Educação. Universidade Federal da Paraíba. **Atlas Geográfico do Estado da Paraíba**. João Pessoa. Grafset, 1985.

GRIMBERG, Elisabeth, org. **Ambiente Urbano e Qualidade de Vida**. São Paulo, Polis, 1991.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo. Edições Loyola, 1989.

HONORATO, Rossana. **A cidade entrevista***.* João Pessoa. Editora Universitária. 1999.

HONORATO, Rossana. **Se essa cidade fosse minha... A experiência urbana na perspectiva dos produtores culturais de João Pessoa***.* João Pessoa. Editora Universitária. 1999.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC. **Memória da Curitiba Urbana**. Curitiba. 1992.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2001.

JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da Cidade da Parahyba do Norte. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Parahybano,** João Pessoa, ano 03, vol.03, p. 83-111, 1911.

KOURY, Mauro G. P. **"Provar o espaço: fotografia e cidade através das lentes e das crônicas de Walfredo Rodriguez".** Caxambu: XIX ANPOCS. 1995

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1989.

LE CORBUSIER. **Planejamento Urbano**. São Paulo. Perspectiva, 1971.

LEAL, José. **Itinerário Histórico da Paraíba**. João Pessoa, A União, 1989.

LEITÃO, Deusdedith. **Ruas de Tambaú**. João Pessoa. Governo do Estado da Paraíba, 1998.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo, Martins Fontes. 1982.

MACEDO, Silvio Soares. **Higienópolis e arredores: processo de mutação de paisagem urbana**. São Paulo. Editora Pini, Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

MARTINS, Eduardo. **João Pessoa através de suas mensagens presidenciais**. João Pessoa. A União, 1978.

MEDEIROS, Coriolano de. **O Tambiá da Minha Infância / Sampaio**. João Pessoa. A União. 1994.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Fontes para a História do Brasil Holandês – 2. A Administração da Conquista**. Recife. Ministério da Cultura / SPHAN / Fundação Pró-Memória, 1985.

MELLO, José Otávio de Arruda. **História da Paraíba: lutas e resistência**. 3ª. edição, João Pessoa, Editora Universitária. 1995.

MELLO, José Otávio de Arruda. **Os Coretos no Cotidiano de uma Cidade: (lazer e classes sociais na capital da Paraíba)**. João Pessoa. Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.

MUNFORD, Lewis. **A Cidade na História: Suas Origens, Transformações e Perspectivas**. São Paulo. Martins Fontes, 1982.

ODILON, Marcus. **Camillo de Hollanda – Médico e Político**. João Pessoa. Papel & Pano, 2001.

PIMENTEL-SOUZA Fernando & SOUZA ÁLVARES, Pedro Alcântara. **A poluição Sonora em Belo Horizonte**. Revista Brasileira de Acústica e Vibrações, vol. 10: p23-42.

PIMENTEL-SOUZA, Fernando. **O Planejamento Urbano em Relação à Poluição Sonora segundo a Sociedade Brasileira de Acústica (SOBRAC).** Anais do II Simpósio Situação Ambiental e Qualidade de Vida na região Metropolitana de Belo Horizonte e Minas Gerais. 1992.

PIMENTEL-SOUZA, Fernando. **O que a Poluição Sonora causa no Sono e na Saúde em Geral**. Anais do II Simpósio Situação Ambiental e Qualidade de Vida na região Metropolitana de Belo Horizonte e Minas Gerais. Belo Horizonte, 1992.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)**. Salvador. EDUFBA, 2002.

PINHEIRO, Márcia Barone. **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: Conceituações**. In 8° ANPET – VIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, MDU/DEC-UFPE, Anais Recife. 1994.

PINTO, Luis. **Fundamentos da História e do Desenvolvimento da Paraíba (1574-1970)**. Rio de Janeiro. Ed. Leitura, 1973.

PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativas do Recife das Décadas de 1930 a 1950** – Recife. Editora da UFPE, 2001.

PRADO JR. Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo. Editora Brasiliense, 1988.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA – **Lei Orgânica do Município de João Pessoa**, 1948.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **Lei Orgânica do Município de João Pessoa**. 1990

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **Plano Diretor da cidade de João Pessoa**. 1992.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. **Projeto Especial Cidades de Porte Médio / Aglomerado Urbano de João Pessoa –** MINTER/ CNDU/ SUDENE, GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA – Diagnósticos e Estratégias. 1985.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução Urbana no Brasil: 1500 / 1720**. São Paulo, Editora Pini, 2000.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo, Perspectiva, 1970.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAIBANO. João Pessoa: IHGP, 1948 -. Anual. Vol. 11.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAIBANO. João Pessoa: IHGP, 1911 -. Anual. Vol. 03.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAIBANO. João Pessoa: IHGP, 1909 -. Anual. Vol. 01.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAIBANO. João Pessoa: IHGP, 1915 -. Anual. Vol. 07.

REVISTA ERA NOVA. João Pessoa. 1925 -. Ano V. n° 72.

RODRIGUEZ, Walfredo. **Roteiro Sentimental de uma Cidade**. São Paulo, Editora Brasiliense. 1961.

ROHAN, Henrique Beaurepaire. Chorographia da Província da Parahyba do Norte. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Parahybano**, João Pessoa, ano 03, vol.03, p. 165-365, 1911.

SALES TRAJANO, Francisco. **Vanguarda e Esquecimento: a arquitetura de Clodoaldo Gouveia**. Monografia de conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, 1999.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **A Cidade como um Jogo de Cartas**. Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDFUF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. Editora HUCITEC, São Paulo. 1993.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

Seminário de Tropicologia (1989: Recife) **Trópico e Qualidade de Vida – Anais do Seminário de Tropicologia**; org. Lúcia Carvalheira Cunha e Sebastião Vila Nova – Recife: FJN, Editora Massangana, 1999.

SHCWARCZ, Lília Moritz. **As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. São Paulo. Companhia das Letras, 1998.

SILVEIRA, José Augusto R. da. **Transporte e Uso do Solo**. Dissertação apresentada ao Mestrado de Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. 1997.

SORIANO, Ana Gabriela W. **Cenários Modernizados: os espaços públicos da Parahyba 1916-1924**. Monografia de final do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPB, 2001.

TRIGUEIRO, Oswaldo. **A Paraíba na 1ª República**. João Pessoa. A União. 1982.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia – Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. São Paulo. DIFEL, 1974.

WILHEIM, Jorge.**O Substantivo e o Adjetivo**. São Paulo, Ed. Perspectiva. 1976.