

## **O CAMINHO QUE LEVA AO MAR: a Avenida Eptácio Pessoa, via de expansão e de estruturação da cidade de João Pessoa – PB**

### **Paula Dieb Martins**

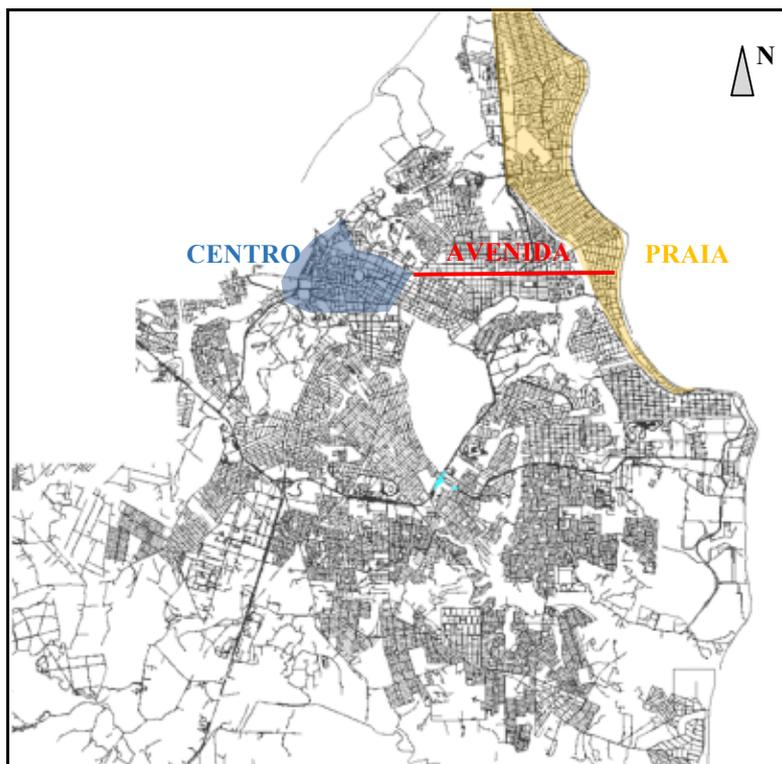
Pesquisadora do Laboratório de Estudos Urbanos, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFPB (pauladieb@hotmail.com)

### **Doralice Sátyro Maia**

Coordenadora do Laboratório de Estudos Urbanos, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFPB (doralicemaia@hotmail.com)

Ao caminhar pela rua de uma cidade é possível visualizar diversos aspectos da sua paisagem e da vida urbana que nela se realizam. A rua configura a cidade a partir de sua forma, de sua função, do seu uso, de sua apropriação, de seus conflitos e de sua diversidade (Carlos, 2001), consistindo em um elemento morfológico fundamental da cidade (Capel, 2002). Deste modo, o estudo desta porção específica do espaço urbano permite a compreensão de processos e acontecimentos que ocorrem na cidade.

Dado o seu papel revelador e a sua importância na dinâmica e no cotidiano da cidade, a pesquisa ora apresentada tem como objeto de estudo a Avenida Presidente Eptácio Pessoa, localizada em João Pessoa, no Nordeste brasileiro. Com, aproximadamente, 5 km de extensão orientada pelo eixo Leste - Oeste, esta via interliga dois polos de atratividade da cidade: o Centro (área central e núcleo histórico) e a orla marítima (Fig. 01).



**Figura 01:** Mapa de localização da Avenida Epitácio Pessoa no espaço intraurbano de João Pessoa. Fonte: PMJP (2012). Edição das autoras (2013).

O Centro compreende uma área marcada pelo elevado índice de estabelecimentos comerciais, de serviços e institucionais, assim como pelo acúmulo de funções depositadas e transformadas desde o início da formação da cidade. Já a orla, que se caracteriza pela atratividade e variedade de serviços e comércio, de atividades de lazer e turismo, e pelo uso residencial das camadas de alta renda, corresponde à faixa litorânea que compreende os bairros Cabo Branco ao sul e Tambaú ao norte.

Desde o início de sua abertura – como uma estrada –, na década de 1910, a Avenida Epitácio Pessoa tem passado por diversas mudanças em relação à ocupação, aos usos e à paisagem. De acordo com Coutinho (2004), sua ocupação ocorreu de forma fragmentada ao longo do mencionado século. De fato, até a década de 1950, raras modificações ocorreram em sua paisagem. O predomínio dos resquícios da Mata Atlântica ao longo do seu percurso desapareceu aos poucos para dar lugar a loteamentos e a conjuntos habitacionais a partir, principalmente, da mencionada década, consistindo na primeira transformação da sua paisagem. Tais empreendimentos imobiliários conformaram os novos bairros residenciais, aproximando cada vez mais os habitantes de renda mais elevada da faixa litorânea, que até

então constituía o Distrito de Tambaú e era ocupada por comunidades de pescadores e veranistas.

Com a consolidação da ocupação no setor leste da cidade na década de 1980, intensificou-se a instalação de estabelecimentos voltados para o uso terciário ao longo da mencionada via, extinguindo progressivamente o uso residencial que a margeava, fazendo com que sua paisagem passasse por uma segunda transformação. Desta forma, é visível a inerente relação existente entre os processos de ocupação da avenida e da orla marítima da cidade ao longo do século XX.

Esses fatos fundamentam a escolha do objeto e a definição dos principais objetivos que ora se pretende apresentar. Assim, o propósito maior é revelar a construção da história da referida via desde a sua abertura, na década de 1910, até o momento de concretização do processo de expansão e (re)estruturação urbana da cidade em direção ao mar e de redefinição funcional da avenida, na década de 1980.

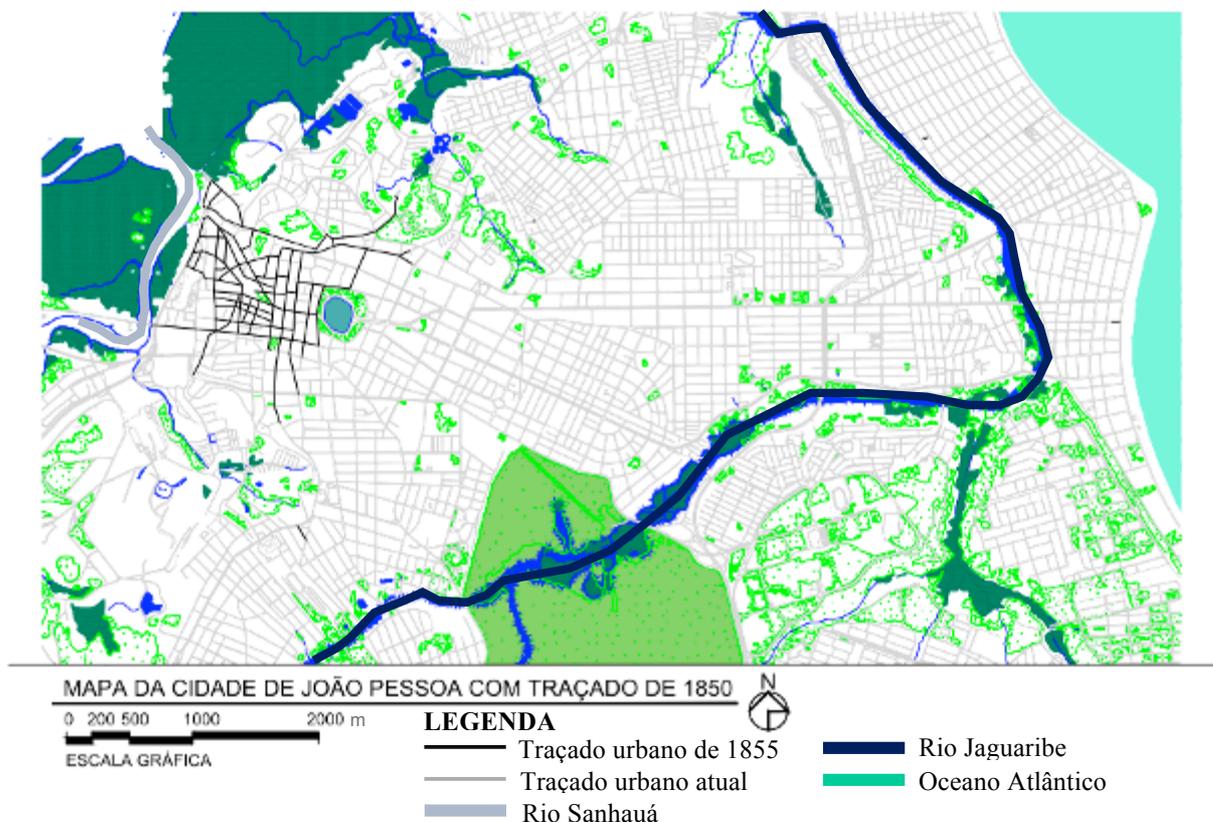
De acordo com Lefebvre (1991), a produção do espaço é um processo que não anula o passado, mas o utiliza como base para as construções presentes e futuras. Com base nesse autor, afirma-se que para o entendimento da construção histórica da avenida é imprescindível o entendimento da produção do espaço da cidade onde ela se localiza. Desta forma, realizou-se uma síntese da história da cidade de João Pessoa, a fim de elucidar as práticas sociais, políticas e econômicas que produziram o espaço da avenida.

Para tanto, foram utilizados os ensinamentos de Corrêa (2005), Carlos (2001) e Villaça (1998) e, também, outras fontes documentais como imagens, mapas e notícias de jornais da época, além de discursos de políticos e técnicos envolvidos nos empreendimentos urbanos abordados.

## **1. Do século XVI ao início do século XX: uma cidade tradicional**

Desde os primeiros séculos de sua fundação, João Pessoa teve sua área limitada pelas unidades morfológicas que lhe deram origem, margeadas pelo Rio Sanhauá e pelo Baixo Planalto Costeiro. Até o século XIX, a vida social da cidade tinha pouco dinamismo, era como uma configuração intermediária do campo, ao qual ela ainda estava muito vinculada – graças às produções agrícola e pecuária -, cabendo a ela as funções administrativa, religiosa e comercial. Neste período, a cidade ainda se caracterizava como “histórica ou tradicional”

(Fig. 02), isto é, ainda se concentrava nas duas referidas unidades morfológicas e se organizava em torno dos bairros e da igreja (Maia, 2000).



**Figura 02:** Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1855. Fonte: “Planta da Cidade da Parahyba de 1855” (Instituto Histórico e Geográfico Paraibano - IHGP) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição das autoras (2013).

No século XIX, uma série de mudanças no âmbito político, econômico e social - como a Independência do Brasil (1822), a criação da Lei de Terras (1850), a abolição da escravidão (1888), a Proclamação da República (1889), a alta comercialização do algodão, e a substituição dos engenhos por usinas - fez com que as cidades assumissem uma nova posição no cenário econômico e político do país: neste momento parte da população do campo passou a residir nas mesmas, especialmente a elite agrária, que formou uma elite urbana e que, aos poucos, iria inserir na sociedade novos valores.

No início do século XX, as reformas empreendidas, na então capital da República - o Rio de Janeiro -, tornaram-se modelo de progresso e modernização urbana nacional, sendo prontamente seguido por outras capitais brasileiras, que - sob o trinômio sanear, circular e embelezar - se tornaram alvo de investimentos públicos a fim de negar seu passado colonial e se tornar vitrine da modernidade e do progresso republicano. Nesse contexto, a cidade de João Pessoa também se insere, passando por reformas no referido período.

Vidal (2004) afirma que as primeiras melhorias da cidade passaram a ser efetuadas a partir da década de 1910, quando foi implantado o serviço de abastecimento de água, o fornecimento de energia elétrica e, os bondes começaram a ser convertidos para a tração elétrica.

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

Tal sistema de transporte coletivo que, havia sido implantado em ruas da cidade, sofreu uma inversão em 1906, com a criação da Ferrovia de Tambaú em uma área que ultrapassava os limites da cidade, conectando-a à praia de Tambaú, local até então ocupado permanentemente apenas por uma comunidade de pescadores - que tinha como sustento a pesca e a extração do coco -, e por um grupo de franciscanos, que lá construiu uma capela e uma missão para catequizar os membros da comunidade que ali habitavam (Leitão, 1998).

A criação da ferrovia teve como finalidade possibilitar aos veranistas – população de alta renda - melhor acesso à Tambaú. Seu funcionamento só ocorria nos finais de semana e nas épocas de veraneio, período em que a praia se transformava em polo de atração para o referido grupo (Andrade et al., 1987).

A década de 1920 caracterizou-se como um momento de grande efervescência política e sociocultural, com a consolidação de conceitos/modelos representativos da modernização que já ocorriam em diversas capitais brasileiras e, também, pela prosperidade econômica gerada pela grande demanda internacional da fibra de algodão - escassa nos países europeus no período pós-primeira guerra mundial.

Apesar da qualidade do algodão produzido na época, a Paraíba carecia de vias de acesso adequadas para o transporte do produto e sua infraestrutura portuária era precária para atender aos interesses econômicos locais. Desta forma, o governo paraibano investiu na implantação de ferrovias e, posteriormente, rodovias que canalizassem a produção para os demais estados (Guedes, 2006). Inserida neste projeto do governo estava a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, uma via que conectaria a cidade a um novo porto que seria instalado na praia de Tambaú.

A abertura da referida via, iniciada no governo de Camillo de Holanda (1916-1920), não chegou a ser concluída nesta gestão e o porto não foi construído devido a uma

série de fatores, inclusive às especificidades naturais da praia de Tambaú que impediam sua instalação. É o que relata o então governador:

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

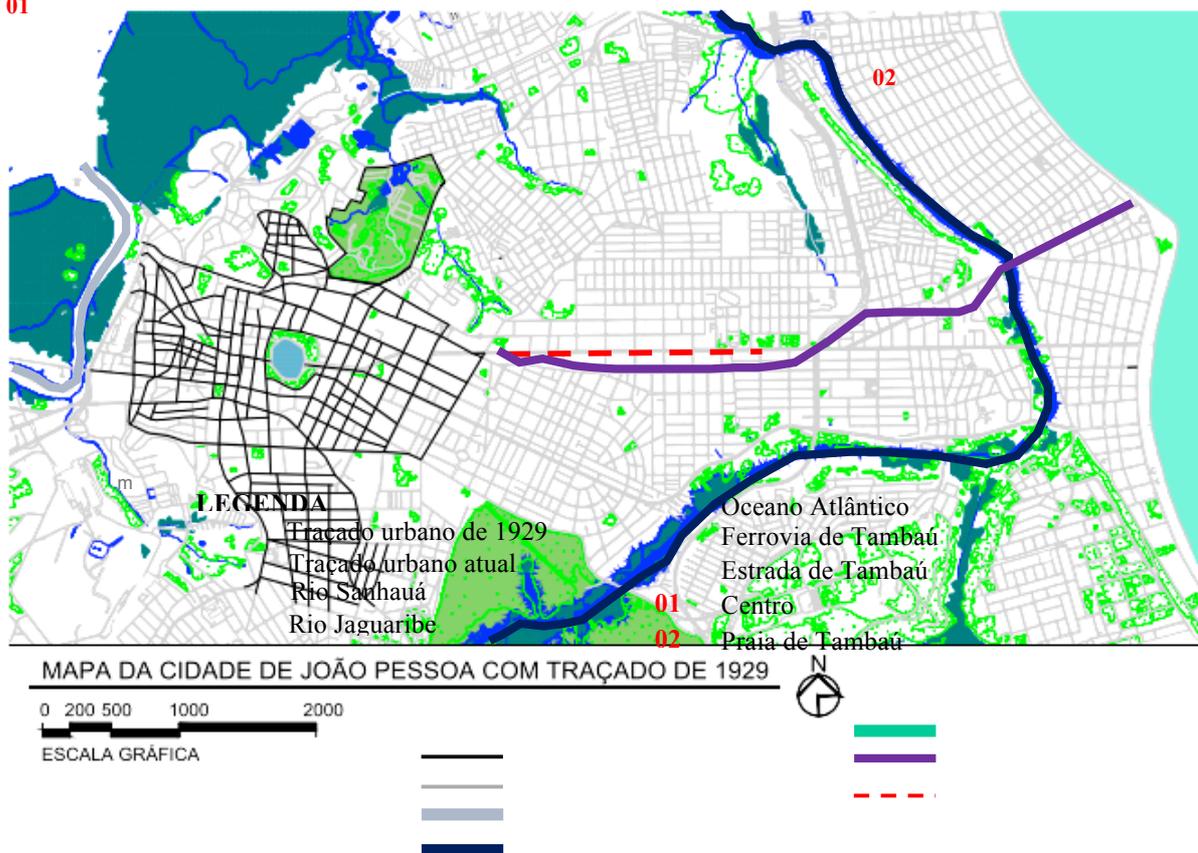
Apesar do fato imprevisto, percebe-se que o então governador - Camillo de Holanda - em seu discurso no final do mandato, demonstra um esforço e interesse pela finalização das obras da avenida. O crescimento populacional e econômico, o desenvolvimento da indústria e dos transportes urbanos, assim como a formação de uma burguesia urbana e do ideal de modernização e progresso, que regiam as cidades brasileiras da época, enfatizaram a necessidade da abertura da Avenida Epitácio Pessoa que, por sua vez, adquiriu um novo propósito: conformar um grande eixo de circulação e expansão da cidade (Vidal, 2004). De acordo com Silveira (2004), devido a uma série de dificuldades financeiras, a obra de abertura da avenida só foi finalizada – atingindo a orla marítima - na década de 1940.

Na década de 1930, a Ferrovia de Tambaú (Fig. 03) foi paralisada, dada a ineficiência do seu sistema de transporte oferecido, sendo implantada uma nova linha que percorria um trecho da Avenida Epitácio Pessoa e que funcionou até 1940 quando foram iniciadas as obras de calçamento na mesma. Desta forma, ainda na mesma década foi inaugurada uma nova linha de bondes elétricos ocupando o mesmo trajeto da antiga ferrovia<sup>1</sup> (Andrade et al., 1987).

---

<sup>1</sup> Apesar de ter sido um importante elemento de ligação da cidade com a orla na primeira metade do século XX, essa linha foi desativada em 1960, devido a vários fatores como a dificuldade de importação e manutenção de equipamentos, o investimento do governo na utilização de auto-ônibus movidos à gasolina e conflito dos mesmos com os bondes nas ruas da cidade (Andrade et al., 1987).

01



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

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

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

Segundo Silva (2001), nesse período foi perceptível a mudança de apreciação das praias que antes eram tidas como locais malsãos e, a partir de meados do século XX, devido

PESSOA

PRAÇA DA  
INDEPENDÊNCIA

RUA COROLÁRIO

SOARES DE

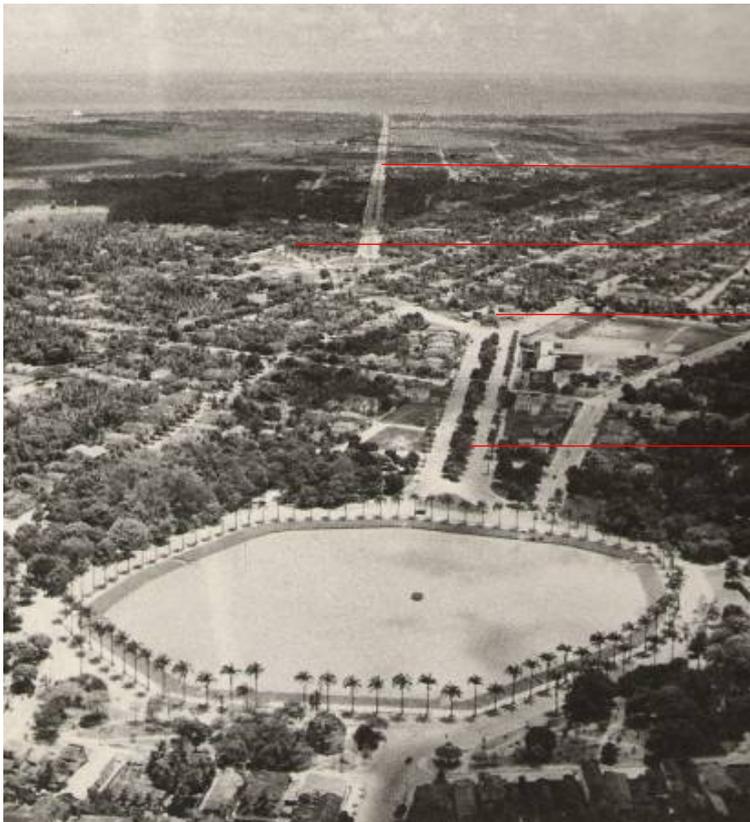
OLIVEIRA

AV. GETÚLIO

VARGAS

principalmente aos discursos médicos, passaram a ser vistas como locais de amenidades, adquirindo valor residencial e turístico. Tal mudança transformou o próprio conteúdo simbólico e as representações das faixas litorâneas que, por sua vez, influenciaram diretamente o processo de produção do seu espaço/paisagem.

Dentre as diversas intervenções que promoveram a expansão urbana da cidade na direção Leste e que, por sua vez, (re)estruturaram a cidade, vale destacar a conclusão em 1939 da urbanização da então Lagoa dos Irerês, que compreendia uma área alagadiça e foco de infecções, constituindo uma barreira à referida expansão. Além disso, foram abertas novas ruas, entre as quais se destacam a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Corolário Soares de Oliveira que conectaram o novo Parque Solon de Lucena à Praça da Independência e à Avenida Epitácio Pessoa, criando novos caminhos e facilitando o deslocamento da população em direção ao litoral (Fig. 04).



**Figura 04:** Vista área da Lagoa e seu entorno urbanizado e ocupado (sem data) – Acervo Humberto Nóbrega. Fonte: Vidal (2004, p. 81). Edição das autoras (2013).

Tais obras, juntamente com a implantação dos bairros residenciais do Montepio e da Torre, solucionou uma descontinuidade no traçado da cidade e representou um avanço e consolidação da mancha urbana na direção leste (Silveira, 2004).

## 2. A ocupação da avenida e o caminamento das classes de alta renda

A Avenida Epitácio Pessoa, quando da finalização de sua abertura, em 1940, consistia ao longo de grande parte de sua extensão num espaço inabitado, composto por grandes glebas e alguns sítios. A sua extremidade leste era pouco habitada, e a extremidade oeste, possuía as ocupações contíguas à área central da cidade – como as áreas próximas à Cruz do Peixe – em Tambiá – e o bairro da Torre, o qual fez parte de um plano de remodelação e extensão para a cidade de João Pessoa<sup>2</sup>, projetado pelo urbanista Nestor de Figueiredo na década de 1930, consistindo num bairro ocupado majoritariamente pela população de classe média.

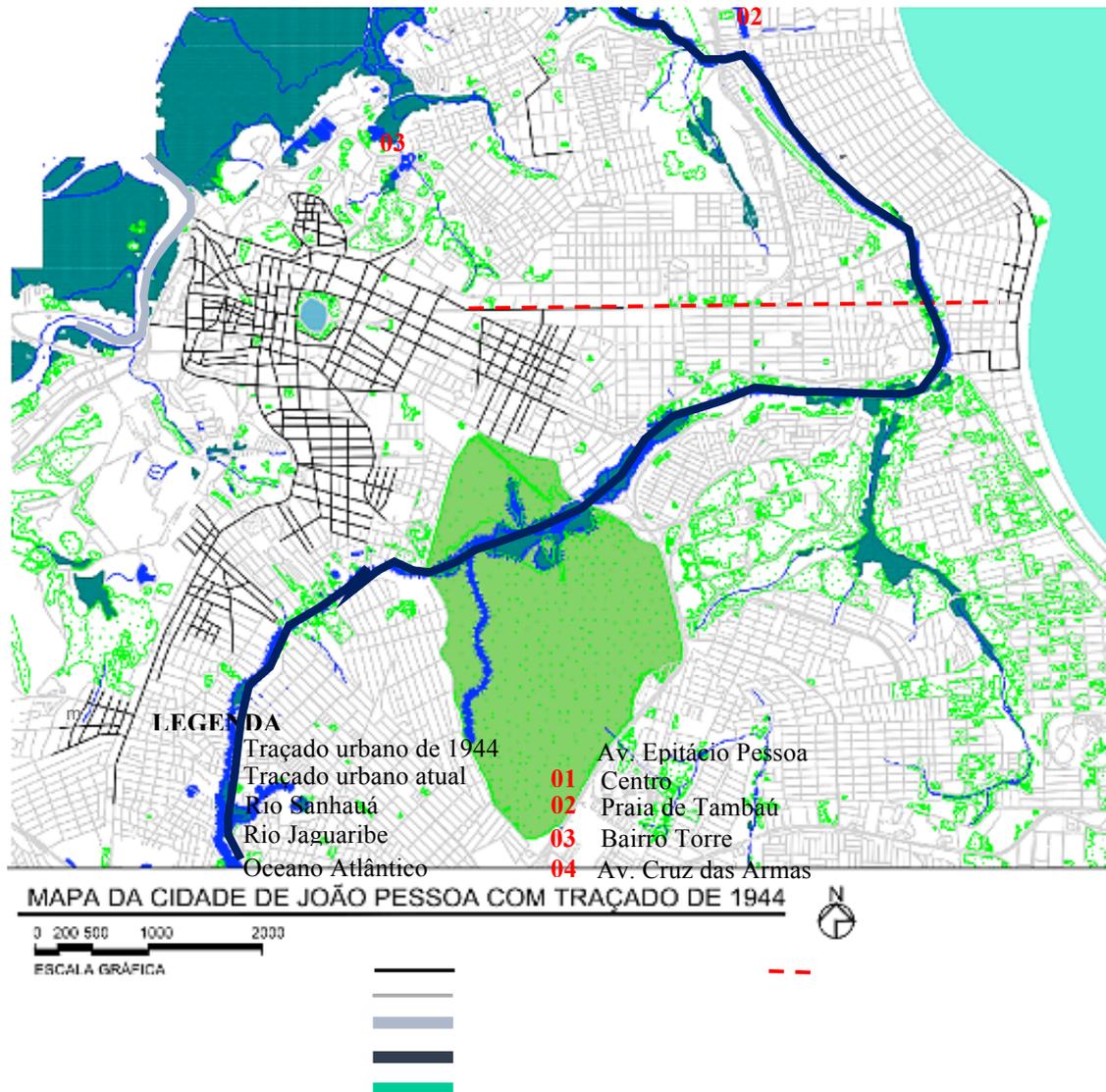
A partir da análise de mapas das primeiras décadas do século XX, constatou-se que entre 1910 e 1940, a cidade estendeu seus limites territoriais numa velocidade inédita, ocupando uma área duas vezes mais extensa (Fig. 05).

---

<sup>2</sup> Este plano, elaborado em 1932, tinha como objetivo melhorar a cidade existente e, ao mesmo tempo, planejar a cidade futura, ordenando sua expansão. Apesar de não ter sido completamente executado, suas diretrizes exerceram grande influência para a expansão de João Pessoa (Vidal, 2004).

01

04



**Figura 05:** Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1944. Fonte: “Planta da Cidade de João Pessoa de 1944” (Acervo Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição das autoras (2013).

De acordo com Coutinho (2004), a partir da década de 1940, a paisagem da Avenida Epitácio Pessoa recebeu suas primeiras edificações, as quais consistiram nas residências do Bairro da Torre e no quartel do 1º Grupamento de Engenharia (Fig. 06). Ainda nessa década, foi promulgada a primeira Lei Orgânica e o Código de Posturas do Município<sup>3</sup> com a função de ordenar e controlar o crescimento urbano, concentrando-se na aprovação dos novos loteamentos a sul e leste da cidade.

<sup>3</sup> Em 11 de outubro de 1948.



**Figura 06:** Imagem do Grupamento de Engenharia (1968). Fonte: Acervo Museu do Grupamento de Engenharia. Edição das autoras (2013).

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

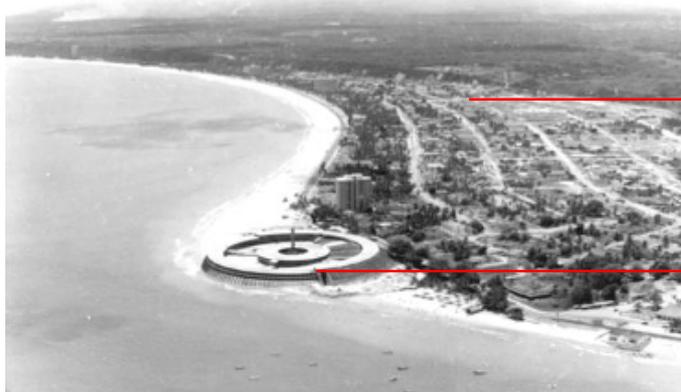
Na década de 1950, houve grande investimento por parte do poder público para a melhoria das condições infra estruturais das áreas “suburbanas” da capital do Estado, visando aperfeiçoar as condições dos novos bairros e atrair a população para tais áreas. Durante o governo de José Américo de Almeida (1951-1955),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

Em 1952 concluiu-se a pavimentação de paralelepípedos da Avenida Epitácio Pessoa, possibilitando a instalação e circulação de marinetes, fazendo da referida via o único acesso para a Praia de Tambaú, visto que a antiga linha de bonde para aquele local encontrava-se desativada (Andrade et al., 1987). A partir deste período, iniciou-se uma gradativa transformação de Tambaú em uma área residencial e houve uma intensificação do processo de ocupação das margens da avenida.

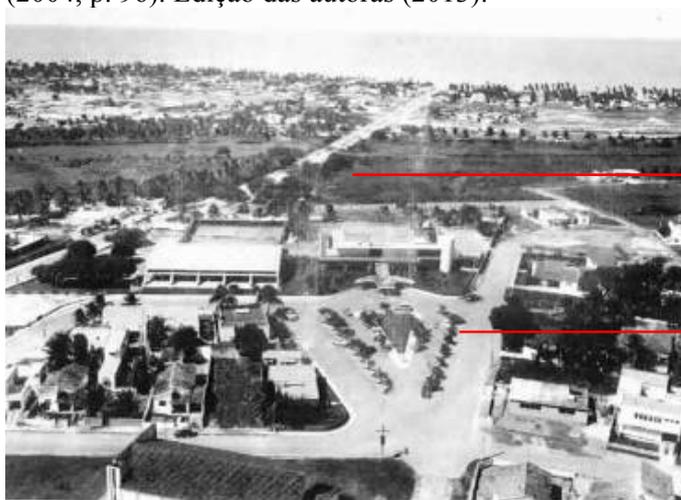
Os melhoramentos urbanos então implementados geraram a valorização das grandes glebas que, por sua vez, foram loteadas e vendidas a um preço alto, apoiando-se nos discursos de cidade modernizada, crescimento urbano e estilo de vida moderno.

De acordo com Silveira (2004), o período compreendido entre 1950 e 1970, corresponde ao momento de criação e consolidação dos loteamentos das áreas adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa, graças à implantação dos novos bairros para as classes média e alta. Tal ocupação, predominantemente residencial, ocorreu de modo diverso, apresentando em alguns trechos residências modernas e suntuosas e, em outros, residências mais simples, de conjuntos habitacionais.

Nesta ocasião, destaca-se também a construção de importantes edificações institucionais que corroboraram o prestígio da via da cidade e se tornaram marcos e pontos de sustentação do percurso. Foram elas: a nova sede do Clube Cabo Branco (1955) e o Hotel Tambaú (1971) (Fig. 07 e 08).



**Figura 07:** Imagem do Hotel Tambaú (sem data) – Acervo Humberto Nóbrega. Fonte: Coutinho (2004, p. 96). Edição das autoras (2013).



**Figura 08:** Imagem do Esporte Clube Cabo Branco (1968). Fonte: Acervo Humberto Nóbrega. Edição das autoras (2013).

Nos bairros litorâneos, o processo de ocupação residencial, no qual as casas de veraneio tornaram-se residências permanentes, também sofreu aceleração graças à instalação

de sistemas de infraestrutura e de transporte, aliado à cultura da praia e do veraneio disseminadas pelas grandes cidades litorâneas brasileiras.

A especulação do preço do solo urbano/habitação deu-se graças à localização privilegiada<sup>4</sup> e, também, devido ao fato de constituírem símbolos de status e ascensão social. A valorização pelo atributo da amenidade pode ser entendida a partir do que afirma Corrêa (2005):

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

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

Os loteamentos das glebas adjacentes à Avenida Eptácio Pessoa foram lançados aos poucos (Quadro 01), assim como as suas novas construções, as quais se concentravam inicialmente em determinados trechos do percurso – geralmente na proximidade dos bairros da Torre e de Tambaú (Trajano Filho, 2006).

A ocupação da área litorânea - correspondente aos bairros de Tambaú, Cabo Branco e Manaíra – realizou-se de maneira lenta até a década de 1970, quando finalmente o bairro de Tambaú foi incorporado à malha urbana devido à consolidação da ocupação do percurso da Avenida Eptácio Pessoa (Maia, 1994).

---

<sup>4</sup> Decorre da sua proximidade com a orla marítima e do fato dela constituir um eixo de fácil ligação com o centro tradicional da cidade que, até então, concentrava suas atividades de comércio e serviço.

<b>QUADRO 01: LOTEAMENTOS DA AVENIDA E SEUS RESPECTIVOS ANOS DE LANÇAMENTO</b>	
<b>LOTEAMENTO</b>	<b>ANO</b>
Torre	Década de 1937
Expedicionários	Década de 1950
Tambauzinho	Década de 1950
Jardim Miramar	Década de 1950
Tambaú	--
Cabo Branco	--
Bairro dos Estados	1950
Conjunto Pedro Gondim	1968
Conjunto Brisamar	1977

**Quadro 01:** Loteamentos da avenida e seus respectivos anos de lançamento. Fonte: Torre e Expedicionários (Silveira, 2004), Tambauzinho (A União, 1955), Jardim Miramar (Pereira, 2008), Conjunto Pedro Gondim (Lavieri et al., 1999), Bairro dos Estados (Coutinho, 2004), Conjunto Brisamar (Silveira, 2004). Edição das autoras (2013).

Deste modo, constatou-se que na década de 1950, a ocupação da avenida caracterizou-se por ações pontuais, por meio da construção das residências e estabelecimento dos novos bairros, processo este que ganha impulso diante de ações políticas voltadas para a expansão da cidade apenas nas décadas de 1960 e 1970, constituindo a passagem da cidade tradicional para a cidade modernizada<sup>5</sup>, como bem define Maia (2000).

### **3. A reestruturação do uso do solo da cidade e a ocupação permanente da área litorânea**

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

A partir de 1963, a atuação do Governo Federal gerou uma série de modificações na estrutura urbana de João Pessoa por meio de ações intervencionistas de um programa nacional de desenvolvimento e crescimento urbano, como a criação de um anel rodoviário (BR 101) - que cortava a cidade, ligando-a aos municípios vizinhos (Bayeux, Santa Rita e Cabedelo) -; a implantação do Campus da Universidade Federal da Paraíba e do Distrito Industrial; a criação e atuação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) por meio do Banco

<sup>5</sup> Esta cidade é marcada pela expansão territorial, pela desconcentração do seu centro tradicional e pelo surgimento de novas centralidades, assim como pela diversificação de atividades e interesses sociais (Maia, 2000).

Nacional de Habitação (BNH), com a construção de conjuntos habitacionais; e a instalação de infraestrutura em determinadas áreas da cidade impulsionando uma acelerada expansão do seu território (Lavieri et al., 1999; Coutinho, 2004).

A atuação do SFH, inicialmente, concentrou-se nas áreas adjacentes à Avenida Eptácio Pessoa, criando novos conjuntos habitacionais voltados para uma população de renda média à baixa. Tais ações, por sua vez, repercutiram no desenvolvimento do entorno construído da avenida assim como na sua utilização cotidiana, visto que, além de promoverem a ocupação dos espaços vazios ao longo do seu percurso, agregaram à mesma a função de eixo de ligação à região sudeste da cidade que estava sendo ocupada com os novos conjuntos habitacionais e com a instalação do Campus da Universidade Federal da Paraíba.

Vale ressaltar que o SFH, através do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), financiou também habitações isoladas construídas em alto padrão construtivo para a população de alta renda, localizadas, principalmente, nos bairros situados ao longo da Avenida Eptácio Pessoa e em Tambaú e Cabo Branco (Lavieri et al., 1999).

Deste modo, no final da década de 1960, é possível identificar o aparecimento de novas tendências de crescimento da cidade: do sul para o norte – na orla – e, na direção sudeste. Tais tendências apresentam visivelmente a estratificação do uso do espaço da cidade, na qual houve a concentração das classes de alta renda nos bairros litorâneos e ao longo do eixo que liga o Centro à orla e o aumento das distâncias sociais com a implantação dos conjuntos habitacionais na região sudeste (Lavieri et al., 1999). Além disso, revela o papel da avenida na (re)estruturação da cidade, no sentido discutido por Sposito, enquanto “dinâmicas e processos que ocorrem na escala intra-urbana” e “morfologias urbanas que são mais que formas espaciais”. (Sposito, 2007, p. 3).

Ao longo da década de 1970, o SFH continuou atuando na cidade, mas concentrou suas ações na implantação de conjuntos habitacionais maiores na área sudeste da cidade, expandindo-a. Segundo Silveira (2004), na mencionada década houve a ampliação do processo de reestruturação do uso do solo da cidade, onde foi acentuada a segregação do seu espaço intraurbano.

Neste período, vale ressaltar ainda a atuação do Projeto CURA (Comunidades Urbanas para Recuperação Acelerada), programa federal que contemplou as capitais e cidades médias brasileiras objetivando dotar as suas áreas de expansão de infraestrutura adequada e de equipamentos, preparando-as para serem ocupadas. Em João Pessoa, o referido projeto atuou

inicialmente nos bairros litorâneos proporcionando melhores condições<sup>6</sup> aos mesmos e aumentando a demanda por lotes (Silveira, 2004).

A segunda etapa do referido projeto foi implantada em áreas de baixa e média renda da cidade, localizados na região sudeste da cidade. Tais ações provocaram uma grande expansão territorial da cidade, fazendo com que na década de 1980 a área urbana ocupasse um espaço sete vezes maior que aquele da década de 1960 (Maia, 1994) (Fig. 09).

A grande expansão do tecido urbano, assim como o acelerado crescimento demográfico trouxeram à tona a necessidade de maior controle urbano, o qual se materializou na criação de uma legislação: o Código de Urbanismo (1975)<sup>7</sup>. Este novo instrumento estabeleceu normas disciplinadoras para o planejamento e desenvolvimento físico da cidade, entre as quais se destaca a divisão do seu território em zonas com diferentes atribuições de uso e ocupação do solo. No tocante à Avenida Eptácio Pessoa, seu trecho foi denominado como “Zona Comercial de Eixo”, estabelecendo uma densidade de 50 habitantes/hectare e permitindo usos como o residencial unifamiliar e o de pequeno comércio (Coutinho, 2004).

Tal legislação passou por uma atualização ainda na mesma década (1979)<sup>8</sup>, a partir de contatos com a metodologia de planejamento urbano aplicada pelo governo paranaense<sup>9</sup>. Dentre as mudanças, destacam-se aqui as definições a respeito da Zona Axial da Eptácio Pessoa, que buscavam estimular o melhor aproveitamento do seu trecho: os usos permitidos passaram a englobar outras tipologias, como o multifamiliar com três ou mais pavimentos sobre pilotis e o institucional (Coutinho, 2004).

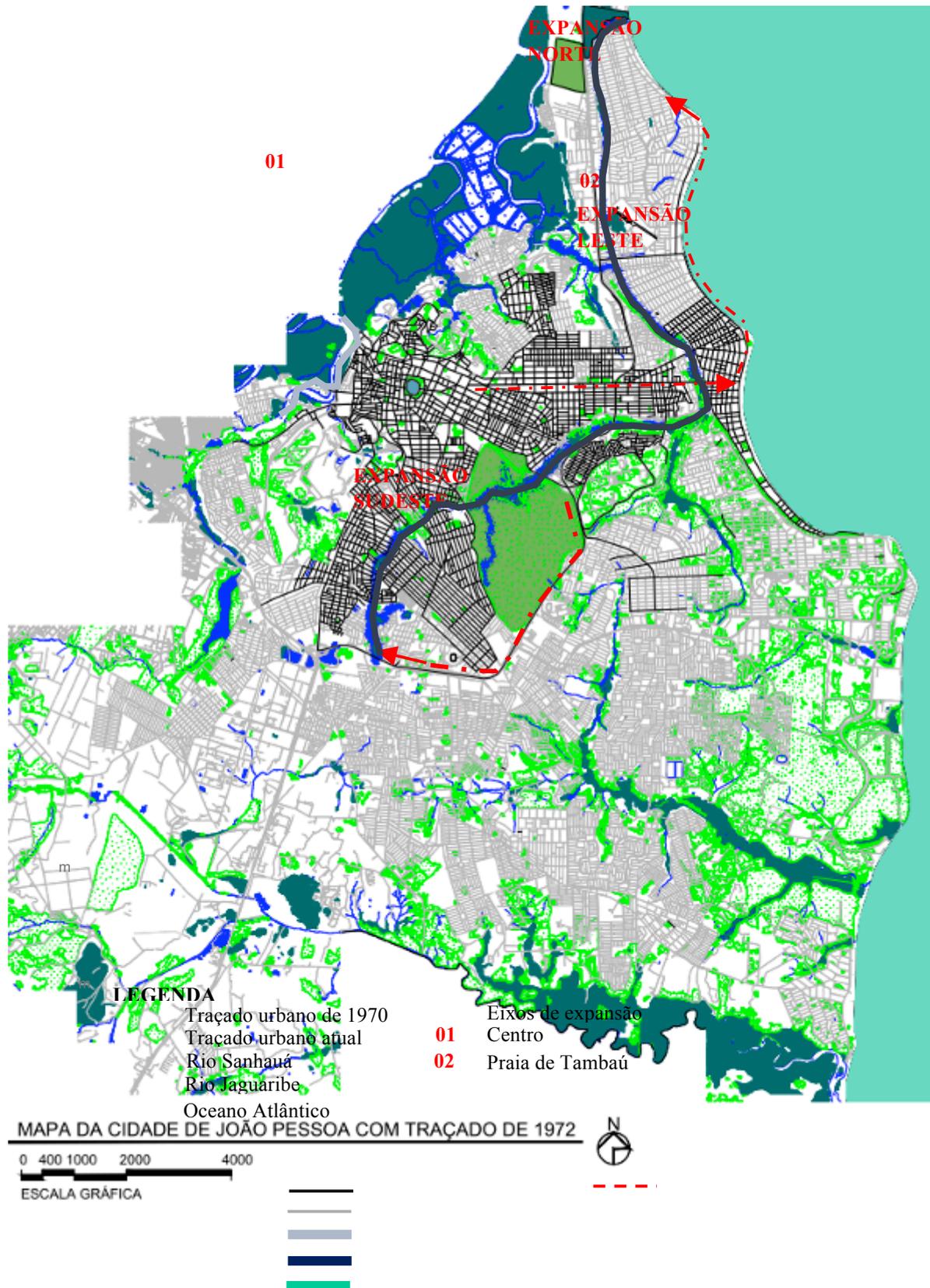
---

<sup>6</sup> Foram previstas a instalação de iluminação pública, de sinalização das vias, de obras de arte, de parques, praças e jardins; obras de pavimentação, drenagem e aterros de alagadiços; entre outros (Silveira, 2004).

<sup>7</sup> Através da Lei No. 2.102/75.

<sup>8</sup> Através da Lei No. 2.699/79.

<sup>9</sup> Com mais de trinta anos de vigência, esta legislação vem recebendo alguns acréscimos e ajustes, mas até então não passou por uma revisão geral do seu conteúdo.



**Figura 09:** Mapa atual de João Pessoa com sobreposição do traçado urbano de 1972. Fonte: Mapa de reconstituição do arruamento de 1972 (Oliveira, 2006) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição das autoras (2013).

A consolidação dos novos bairros ao longo do percurso da Avenida Eptácio Pessoa e da ocupação dos bairros litorâneos, assim como a expansão urbana na direção sul e norte da cidade, fizeram da referida via uma avenida principal que, pela sua localização e pela sua utilização e importância na escala da cidade, passou a atrair o interesse de diversos agentes, os quais causaram uma série de alterações tanto na sua morfologia - nos seus usos, na sua ocupação e nas suas edificações - quanto no seu cotidiano, transformando-a em uma nova centralidade. Tal processo de redefinição funcional teve início na década de 1970 quando foram inaugurados centros comerciais, padarias, supermercados, lojas de decoração, entre outros.

O processo de descentralização e de formação de um novo centro está vinculado também à existência de uma série de fatores atrativos, os quais abrangem boa infraestrutura, sítio com amenidades e lotes desocupados - ofertados a baixos preços e impostos -, assim como a possibilidade de controle do uso do solo (Corrêa, 2005 apud Colby, 1933), podendo também ser determinado por fatores como morfologia, localização e acessibilidade intraurbana, associadas também ao processo evolutivo da malha urbana (Andrade, 2007).

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

De acordo com Silveira (2004), a consolidação da expansão do setor terciário para além do centro tradicional e suas adjacências concretizou-se na década de 1980, a partir do desenvolvimento de uma nova centralidade – a Avenida Eptácio Pessoa – assim como outros eixos viários ou setores urbanos – como Avenida José Américo de Almeida. Como bem coloca o autor:

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

De acordo com Carlos (2001), a reprodução do espaço urbano tem como condição a lógica de valorização capitalista a fim de possibilitar os processos de troca, venda e

circulação de mercadorias, permitindo a continuidade da produção. A partir da década de 1980, a paisagem residencial da avenida analisada sofreu as consequências dessa produção do espaço capitalista, através das alterações no uso e ocupação do solo, no novo gabarito construído e no seu cotidiano, produzindo uma nova paisagem que, por sua vez, passou a reproduzir e valorizar cada vez mais o capital que as esferas dominantes nela investiram.

### Referências bibliográficas

Andrade, A. H. F. de & Garcia, P. M. G. 1987, 'A evolução urbana de João Pessoa em função do sistema de transporte urbano: o Bonde', Monografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

Andrade, P. A. F. de. 2007, 'Metamorfose dos Centros Urbanos: Uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970 – 2006', Dissertação, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

Capel, H. 2002. *La morfologia de las ciudades*, Barcelona, Ediciones del Serbal.

Carlos, A. F. A. 2001. *Espaço e Tempo na Metrópole*, São Paulo, Contexto.

Corrêa, R. L. 2005. *O Espaço Urbano*, São Paulo, Ática.

Coutinho, M. A. F. 2004, 'Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa', Dissertação, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

Guedes, K. A. 2006, 'O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da cidade da Parahyba (1850-1924)', Dissertação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

Lavieri, J. R. & Lavieri, M. B. F. 1999, 'Evolução urbana de João Pessoa – pós 60', in Gonçalves, R. C. & Lavieri, M. B. F. & Lavieri, J. R. & Rabay, G. (eds), *A questão urbana na Paraíba*, Ed. Universitária/UFPB, João Pessoa, pp. 39-66.

Lefebvre, H. 1991. *The production of space*, Oxford, Blackwell.

Leitão, D. 1998. *As ruas de Tambaú*, João Pessoa, Departamento de Produção Gráfica/DPG da Secretaria da Educação e Cultura.

Maia, D. S. 1994, 'O Campo na Cidade: Necessidade e Desejo', Dissertação, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

\_\_\_ 2000, 'Tempos lentos na cidade: Permanências e Transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB', Tese, Universidade de São Paulo, São Paulo.

- Oliveira, L. A. de O. 2006, 'Uma contribuição aos estudos sobre a relação de transportes e crescimento urbano: O caso de João Pessoa – PB', Dissertação, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Pereira, F. T. de B. 2008, 'Difusão da Arquitetura Moderna na Cidade de João Pessoa (1956-1974)', Dissertação, Universidade de São Paulo, São Carlos.
- Silva, M. G. 2001, 'A praia e o imaginário social: discurso médico e mudança de significados na cidade', in Corrêa, R. L. & Rosendahl, Z. (eds), *Paisagem, Imaginário e Espaço*, EdUERJ, Rio de Janeiro, pp. 183-206.
- Silveira, J. A. R. da. 2004, 'Percursos e Processo de Evolução Urbana: O Caso da Avenida Epitácio Pessoa, na Cidade de João Pessoa-PB', Tese, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- Sposito, M. E. B. 2007. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XI, núm. 245 (11).
- Trajano Filho, F. S. 2006. Do rio ao mar. Uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. *Arquitexto* [Online]. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298)>. [Consult. 05 mai. 2013].
- Vidal, W. C. L. 2004, 'Transformações Urbanas: a Modernização da Capital Paraibana e o Desenho da Cidade, 1910 – 1940', Dissertação, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Villaça, F. 1998. *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel.