



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

CENTRO DE TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



**CENTENÁRIO DA ABERTURA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA: EXPANSÃO  
URBANA E TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM**



**1920 - 2020**

CAROLINE SANTOS DA SILVA

AGOSTO/2020

CAROLINE SANTOS DA SILVA

**CENTENÁRIO DA ABERTURA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA: EXPANSÃO  
URBANA E TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM**

Trabalho desenvolvido em cumprimento à atividade curricular obrigatória de Estágio Supervisionado I, integrada ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba.

Orientador: Prof. M.S. Marco Antônio Coutinho

JOÃO PESSOA – PB

AGOSTO/2020

## SUMÁRIO

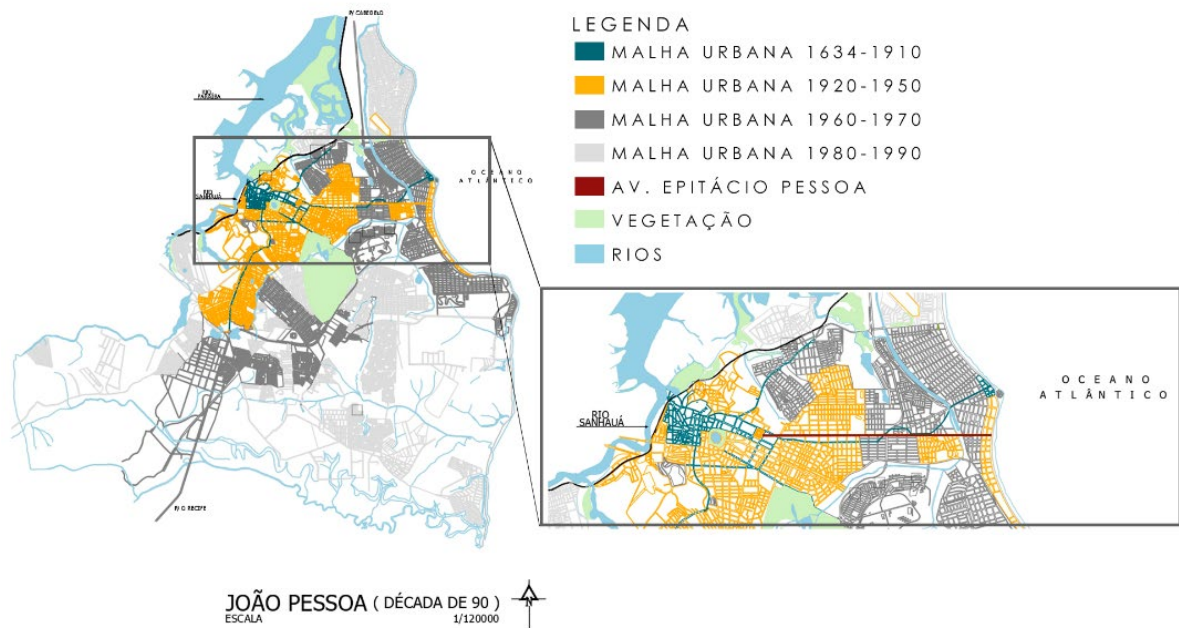
|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>FATOS ANTECEDENTES À ABERTURA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA (1908-1920) .....</b>                      | <b>5</b>  |
| <b>DA ABERTURA DA VIA ATÉ SUA PAVIMENTAÇÃO (1920 - 1952) .....</b>                                     | <b>12</b> |
| <b>APÓS PAVIMENTAÇÃO E A CONSOLIDAÇÃO DOS PRIMEIROS BAIROS (1952-1970) .....</b>                       | <b>21</b> |
| <b>AS PRIMEIRAS MUDANÇAS NO USO DO SOLO E O PRIMEIRO MOMENTO DE VERTICALIZAÇÃO (1970 - 2000) .....</b> | <b>26</b> |
| <b>O SÉCULO XXI (2001 - 2020) .....</b>  | <b>32</b> |
| <b>CONCLUSÃO .....</b>   | <b>40</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>  | <b>43</b> |

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata de uma pesquisa histórica da capital da Paraíba, com enfoque na Avenida Presidente Epitácio Pessoa ao longo dos últimos 100 anos. A via, que possui seu traçado no eixo oeste-leste da cidade, compreende uma extensão aproximada de 5km, sendo criada com o objetivo de interligar o Centro à praia.

Figura 1: Avenida Epitácio Pessoa, com seus limites entre a Praça da Independência e a Praia de Tambaú.

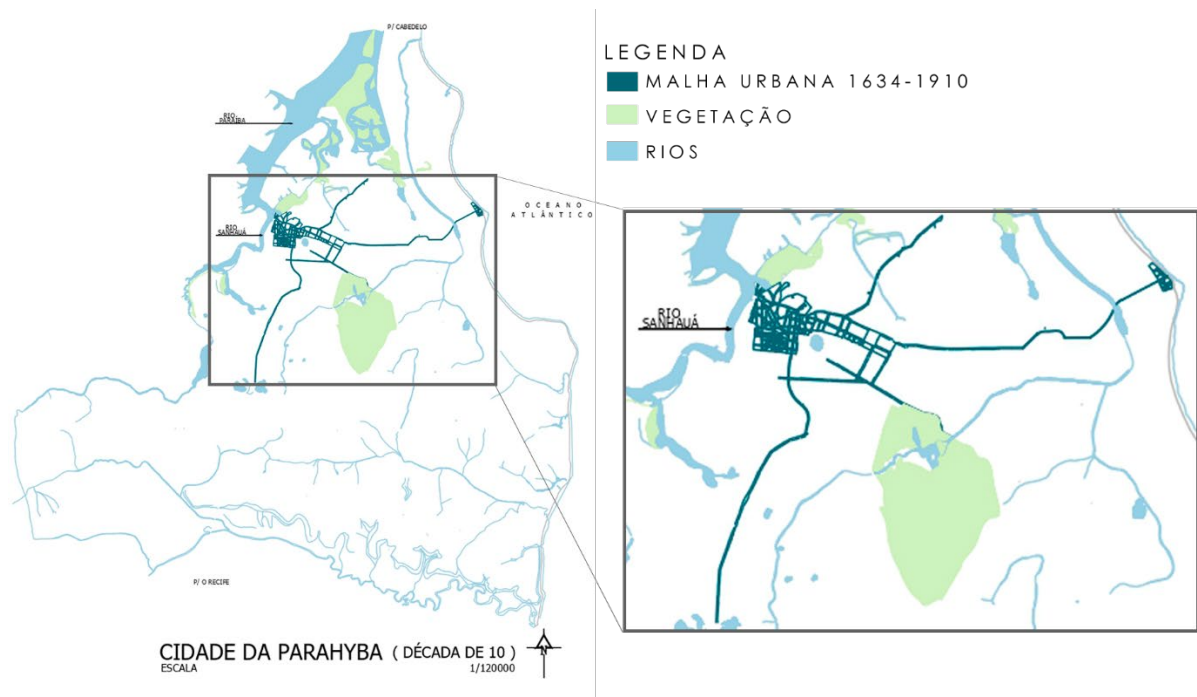
Fonte: Base Marco Coutinho, 2004, manipulado pela Autora



Inicialmente denominada Cidade Real de Nossa Senhora das Neves, a capital da Paraíba foi fundada em 5 de agosto de 1585. Sua extensão era dividida em Cidade Alta, na qual estavam situados edifícios institucionais e religiosos e as habitações das classes mais abastadas, e Cidade Baixa que abrigava o as habitações mais singelas, o comércio, o fisco e o porto da capital. Essa divisão se fez presente até o fim da década de 1910, no tecido urbano do município.

Figura 2: Localização da cidade em 1910. Na imagem também é possível perceber as vias de entrada e saída da mesma, bem como a ocupação do núcleo de Tambaú na época.

Fonte: Base Marco Coutinho, modificado pela Autora (2020)



A partir de 1918, o governo da Paraíba inicia o projeto para a criação de algumas vias pelo Estado, dentre elas a Avenida Epitácio Pessoa. Em 1919 a avenida teve iniciadas as primeiras obras de sua abertura, completadas no ano seguinte. Considerada a precursora do movimento de expansão da cidade em direção ao litoral, ela foi também a responsável por diversas alterações na malha urbana da capital ao longo das últimas décadas. Atualmente, a Avenida Epitácio Pessoa se destaca como um dos mais importantes eixos de circulação do município.

Levando-se em consideração a relevância da avenida para a cidade, esse trabalho de pesquisa tem como objetivo analisar as alterações sofridas pela Av. Pres. Epitácio Pessoa em sua paisagem ao longo dos últimos cem anos. A análise utiliza-se de uma periodização em quatro fases. A primeira fase abordará o momento entre a abertura da via e a sua pavimentação (1919-1952); a segunda fase compreenderá o momento pós pavimentação e a formação dos primeiros bairros (1952-1970); a terceira fase discutirá as primeiras mudanças no uso do solo e o início de sua verticalização (1970-2000); a quarta fase analisará os projetos realizados durante o século XXI (2001-2020).

Ao início de cada fase foi produzida uma linha do tempo com os principais acontecimentos abordados durante o período em questão. Por fim, foram realizadas as

considerações finais acerca das questões urbanas, econômicas e sociais que envolveram a cidade de João Pessoa ao longo dos cem anos após a abertura da Av. Epitácio Pessoa.

Como o objetivo é analisar os fatos históricos que estavam atrelados às transformações da paisagem, foram utilizados como base na descrição das modificações acarretadas durante o século XXI, o princípio de Direito à Cidade criado por Lefebvre, em 1968 e discutido por Pedro Jacobi (1986). Em sua publicação, o professor reflete sobre o público-alvo das obras de intervenção pública no Brasil; ou seja, qual a motivação e quem de fato irá fazer uso desses espaços. Dessa forma, entende-se que ao longo da história do país, o processo de urbanização beneficiou, em maior parte, uma parcela da população.

Levando em consideração a luta de classes e a exclusão social como produtos do processo de urbanização no Brasil, foi também utilizado o estudo de Ermínia Maricato (1971), nas reflexões acerca das considerações finais da pesquisa. Seus argumentos envolvem a premissa de que a luta de classes existe ainda hoje nas cidades brasileiras. Segundo ela, os entraves relacionados à essa temática não poderão ser resolvidos apenas com a distribuição de renda, mas sim com a criação de espaços pela cidade que possam ser utilizados por todos, independentemente de sua renda ou classe social.

Ademais durante a pesquisa foram realizadas consultas em importantes obras históricas e urbanísticas sobre a avenida em questão, como Coutinho (2004) e Silveira (2004), além do artigo produzido por Martins & Maia (2015). Dessa forma, têm-se um panorama histórico das mudanças na paisagem sofridas pela via ao longo das décadas.

## **2. FATOS ANTECEDENTES À ABERTURA DA AVENIDA EPITÁCIO PESSOA (1908-1920)**

Antes de prosseguir com as alterações sofridas pela avenida, faz-se necessário observar alguns fatos relativos à história do urbanismo que ocorreram no Brasil no fim do século XIX e início do século XX. Os quais, foram responsáveis por profundas influências no traçado das cidades brasileiras, bem como no da capital da Paraíba. Esses episódios culminaram na abertura posterior do eixo em estudo.

Após a abolição da escravatura no país em 1888, a queda da Monarquia e a instauração da República, houve um momento caracterizado pelo êxodo rural e o crescimento das cidades brasileiras. Sobre esse fato, a professora Ermínia Maricato afirma que

“[...] o Brasil já apresentava cidades de grande porte desde o período colonial, mas é somente a partir da virada do século XIX e das primeiras décadas do século XX que o processo de urbanização da sociedade começa realmente a se consolidar, impulsionado pela emergência do trabalhador livre, pela Proclamação da República e por uma indústria ainda incipiente que se desenrola na esteira das atividades ligadas à cafeicultura e às necessidades básicas do mercado interno.” (MARICATO, 2000, p. 01)

A partir do fim do século XIX, com o início do crescimento populacional nas cidades, começam a surgir problemas na infraestrutura básica desses centros. Essas dificuldades estavam relacionadas, na maioria dos casos, ao abastecimento de água, à falta de iluminação e à ausência de esgotamento sanitário. Nesta época, o Rio de Janeiro se destacava dentre os municípios brasileiros que vivenciavam essa realidade.

A então capital federal sofria os efeitos de sua densidade habitacional refletida na sua estrutura colonial. Em sua malha urbana, mantinha ruas estreitas e iluminação escassa, sofrendo também com a precariedade em seu transporte público.

O elevado número de cortiços no Centro favorecia a proliferação das epidemias, como a malária e a febre amarela<sup>1</sup>. Diante dessa situação, o governo iniciou sua intervenção na capital do país, principalmente durante a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906). A Reforma de Passos teria como principais objetivos a expansão da cidade para regiões mais salubres; a construção de residências mais arejadas; a criação de ruas e praças mais arborizadas; além do esgotamento sanitário que até então era inexistente<sup>2</sup>.

Com a reforma, o Rio de Janeiro adquiriu um novo traçado urbano e as praias iniciaram seu processo de valorização pela população mais abastada<sup>3</sup>. Em detrimento disso, os bairros no entorno do Centro, receberam os moradores mais pobres. De acordo com Pinheiro (2011, p. 145), essa divisão econômico-social refletiu-se também na circulação da cidade. Enquanto que os bairros como Ipanema e Leblon presenciaram melhorias na pavimentação de suas ruas, a Zona Norte da cidade ainda permaneceu com seus passeios precários.

Neste momento, percebe-se que as ações realizadas na capital federal podem ser resumidas como o resultado de uma reforma higienista imposta sobre a região central da cidade.

---

<sup>1</sup> De acordo com Pinheiro (2002, p. 111), a primeira epidemia de febre amarela no Rio de Janeiro aconteceu entre 1849 e 1850. Este episódio causou a morte de uma grande parcela da população do município.

<sup>2</sup> Essas propostas tiveram a influência da reforma realizada entre 1852 a 1970 por Haussmann, em Paris.

<sup>3</sup> Se configuravam como espaços arejados e adequados aos hábitos de vida mais saudáveis.

A brutalidade do processo sobrepôs, às custas da retirada dos cortiços, as necessidades dos mais afortunados às carências da classe mais pobre. Têm-se, então, o reflexo da desigualdade que se fez realidade não só no Rio, mas no país inteiro.

Algumas medidas vistas na Reforma de Passos foram usadas como exemplo em outras capitais brasileiras, inclusive na Cidade da Parahyba. A capital do estado, apresentava problemas em sua infraestrutura básica, como a falta de iluminação, dificuldades no abastecimento de água e a precariedade no transporte público. Problemas estes que também existiam no Rio, contudo em maior escala. Dessa forma, entende-se que as medidas aqui adotadas ocorreram em uma intensidade diferente, uma vez que foi levada em consideração a realidade da cidade.

Uma das alterações realizadas foi a criação da Ferrovia de Tambaú em 1906, como forma de melhorar as condições do transporte público ofertado até então. A linha férrea, que inicialmente percorria o trecho entre as imediações do Sítio Cruz do Peixe e o Sítio Imbiribeira<sup>4</sup>, como pode ser visto na figura 3, foi instalada no governo de Walfredo Leal e ampliada em 1907. Dessa forma, conseguiu-se a ligação inicial entre o Centro e Tambaú.

Figura 3: Mapa com o trajeto da Estrada de Tambaú após sua expansão em 1907.

Fonte: Base Marco Coutinho, modificado pela Autora (2020)



<sup>4</sup> Este trajeto coincidia com o trecho que compreendia a Estrada de Tambaú, atual Av. Júlia Freire.

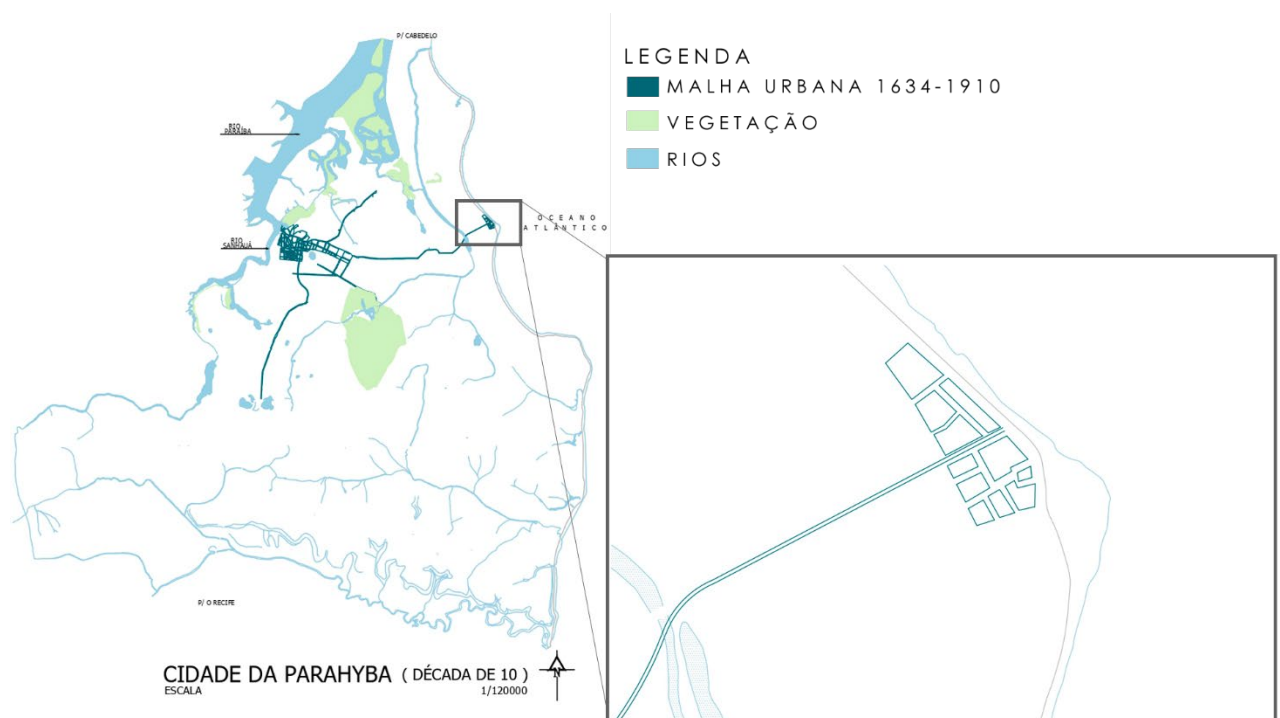


Houve então uma atração de moradores e veranistas em direção à praia, sob os princípios de uma reforma urbana que começava a surgir na capital da Paraíba. As medidas foram defendidas durante o governo de João Machado, que administrou o estado entre 1908 e 1912. O governador, médico sanitarista, utilizou como base algumas das diretrizes colocadas em prática na cidade do Rio de Janeiro, por Pereira Passos. Contudo, o que ocorre na capital paraibana ainda não se classifica como uma reforma higienista, mas sim uma reorganização de sua malha viária.

Com o surgimento das primeiras residências dos veranistas em Tambaú, observa-se uma ocupação gradativa que se iniciou na Avenida Litorânea, atual Avenida Almirante Tamandaré, propagando-se até as proximidades da atual Avenida Olinda. Aos poucos, essa expansão também foi responsável pela dispersão da comunidade de pescadores que estava situada nas adjacências do fim da Av. Índio Piragibe, atual Avenida Ruy Carneiro<sup>5</sup>. Esse deslocamento da população mais pobre, para outros locais do distrito e até mesmo outros bairros, como Manaíra<sup>6</sup>, deu lugar a um número cada vez maior de propriedades sazonais na região.

Figura 4: Mapa com destaque para a região inicialmente ocupada pelos veranistas.

Fonte: Base Marco Coutinho, modificado pela Autora (2020)



<sup>5</sup> Essa região era denominada Pindá, na época.

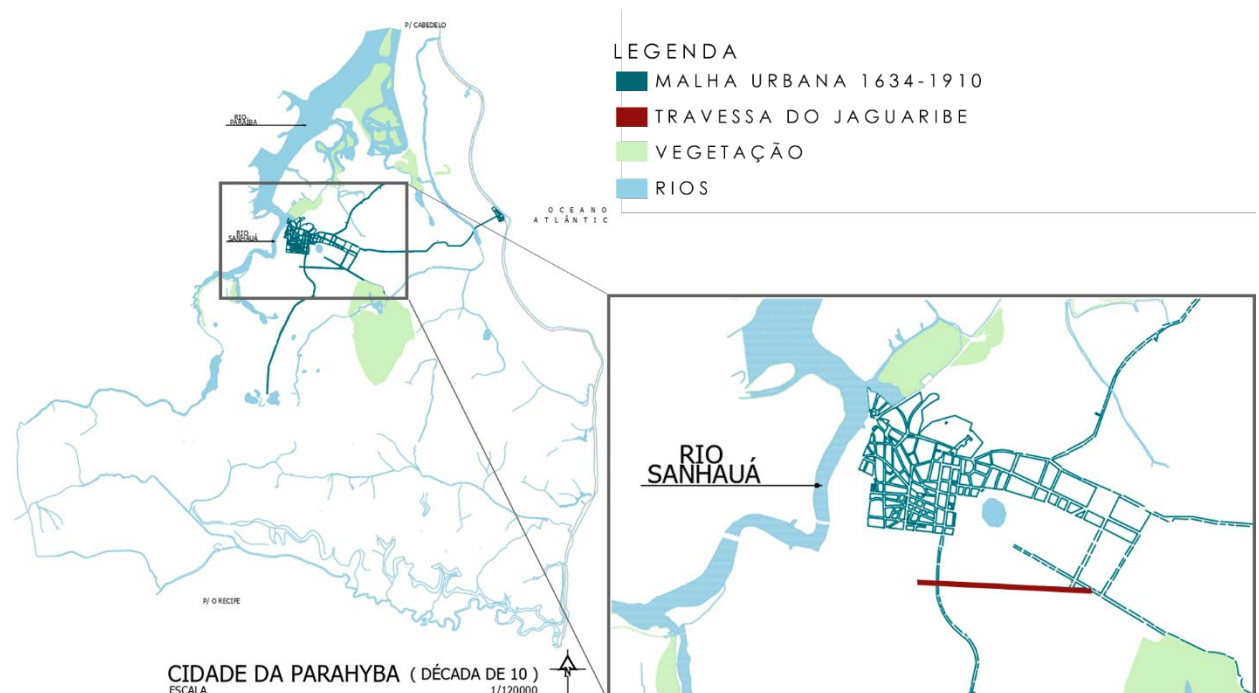
<sup>6</sup> Foram ocupados pequenos lotes entre a Av. Sapé e a Rua Silvino Chaves.

Ao fim do mandato de João Machado, em 1912, os espaços abertos, como praças, parques e praias começaram a ser valorizados; uma vez que proporcionavam uma melhor qualidade de vida à população. Outras medidas, tomadas a partir da criação da Diretoria Nacional de Higiene e do Serviço de Saúde Pública, também foram propagadas, como a construção de residências com ambientes internos mais amplos e arejados, permitindo a troca de ventilação constante; e a incidência de luz solar direta no interior dos recintos, dificultando a proliferação das epidemias, como observado anteriormente.

Os últimos anos de sua gestão, também foram marcados pela conclusão das obras de distribuição de água na Cidade da Parahyba<sup>7</sup> em 1912, e pela implantação da rede elétrica na capital no mesmo ano. Dessa forma a usina distribuidora de energia foi implantada nas adjacências do Sítio Cruz do Peixe. Ademais, durante seu governo, ele também foi responsável pela abertura e pavimentação de importantes vias, como a Travessa do Jaguaribe<sup>8</sup>, que posteriormente recebeu seu nome.

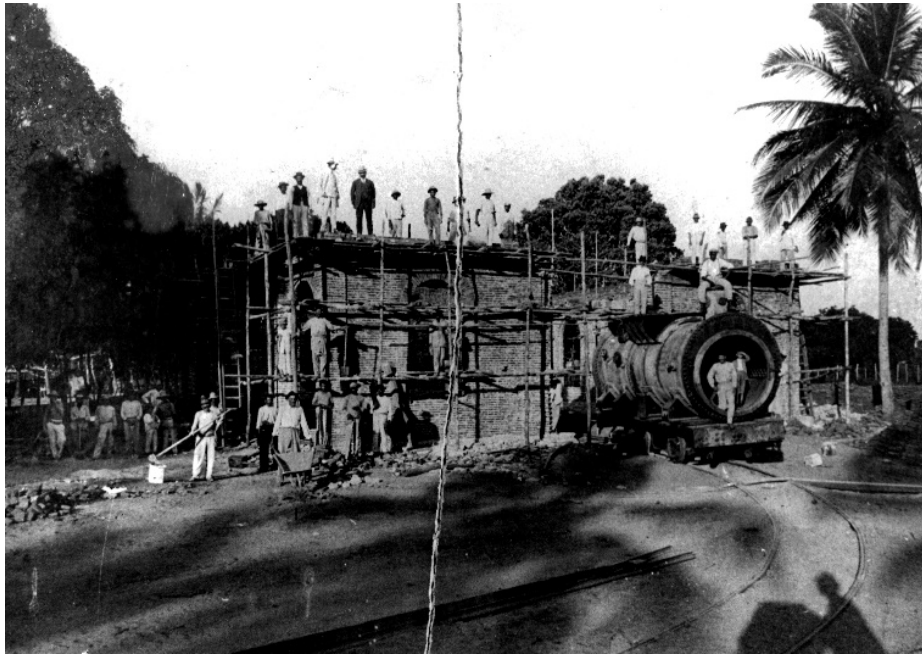
Figuras 5 e 6: Na primeira imagem têm-se o mapa com a localização da Av. João Machado em João Pessoa. Logo em seguida é possível observar a construção da Usina de Tração de Força na capital.

Fonte: Base Marco Coutinho, modificado pela Autora (2020)



<sup>7</sup> Segundo Coutinho (2004, p. 54), os moradores da capital não possuíam abastecimento de água em suas residências até abril de 1912. Dessa forma, faziam uso da água das bicas e chafarizes públicos.

<sup>8</sup> De acordo com Lopes (2013, p. 97)



Os governantes que se seguiram após o mandato de João Machado, continuaram os projetos de modernização que ele iniciou. Castro Pinto (1912-1916), investiu na rede de transporte público da cidade, com a inserção dos bondes elétricos em vários itinerários pelo município. Além disso, contratou o engenheiro Saturnino de Brito para elaborar o primeiro plano hidrossanitário da Cidade da Parahyba.

Saturnino, em seu projeto, propôs inclusive modificações urbanísticas para algumas regiões da área central da capital. Dentre elas estava o projeto de saneamento do entorno da Lagoa dos Irerês, que só foi realizado posteriormente, com Sólon de Lucena. Ao passo em que essas reformas urbanas ocorriam, via-se o crescimento urbano em direção à parte leste da cidade.

Figura 7: Lagoa dos Irerês antes de sua reestruturação na década de 1920.

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega



Nesse período, a União, sentindo a necessidade de se desvincular da imagem do Império, passou a distribuir mais verbas para os estados que as utilizaram para diversas obras. Algumas delas necessitavam da presença de arquitetos. Dessa forma, assim como nos demais estados do país, a Paraíba recebe alguns nomes importantes na arquitetura e a capital começa a reestruturar alguns de seus espaços públicos. Foram, então, construídas e remodeladas diversas praças espalhadas pela cidade, aumentando o número de espaços coletivos destinados à população.

Na conjuntura nacional, em 1919, Epiácio Pessoa foi eleito Presidente da República. Juntamente com Camilo de Holanda, ele realizou obras no interior do Estado, como a abertura de açudes e a melhoria da estrutura urbana na capital, acarretando no desenvolvimento de áreas mais ao sul da cidade, como a criação do bairro de Jaguaribe. A expansão continuou também em direção à região leste, mais precisamente no bairro de Tambaú e suas adjacências.

Diante dos incentivos governamentais, foi dado continuidade aos planos de criação de vias na capital, iniciando-se nesta época o planejamento para a abertura de uma estrada que ligasse o Centro à praia. Dessa forma, em 1918, começam as obras da Avenida Epiácio Pessoa, tendo sua conclusão sem pavimentação em 1920. Neste momento, concretiza-se a ligação que seria responsável por grandes alterações na paisagem urbana da capital ao longo das décadas seguintes.

## DA ABERTURA DA VIA

### ATÉ A SUA PAVIMENTAÇÃO

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NA PAISAGEM DA AV. EPITÁCIO PESSOA ENTRE 1920 E 1952



#### ABERTURA DA AV. EPITÁCIO PESSOA

A criação da avenida marcou sua primeira modificação na paisagem



#### LIGAÇÃO DA AVENIDA COM A PRAÇA E INSTALAÇÃO DO CAMPO DE AVIAÇÃO

A via adquiriu sua configuração atual



#### CORREÇÃO DO TRAÇADO DA VIA E FINALIZAÇÃO DA FERROVIA

O traçado da via passa a estar sob o eixo leste-oeste

#### PAVIMENTAÇÃO DA VIA COM PARALELEPÍPEDOS

A via se torna o principal eixo de circulação da cidade

# 1920 À 1952

1920

1922

1928

1930

1932

1932

1935

1940

1952



#### INSTALAÇÃO DA PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA

O novo equipamento público influenciou na expansão dos bairros existentes, como Tambiá e Montepio



#### PROJETO URBANÍSTICO DO BAIRRO DA TORRE

A ocupação do bairro, projetado por Nestor de Figueiredo, só se deu em 1940



#### INSTALAÇÃO DO 1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO

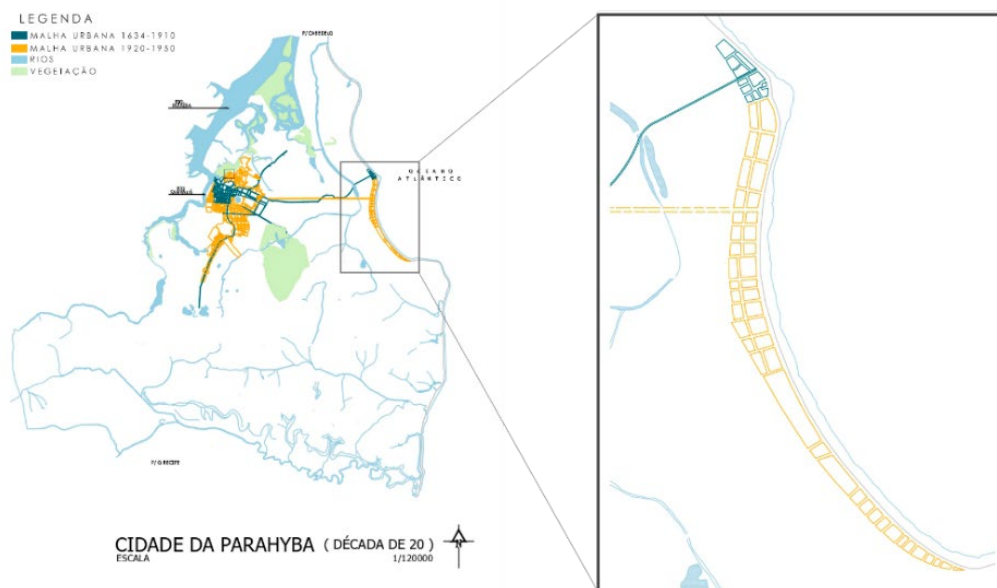
Incentivou o crescimento do Bairro dos Estados em um momento posterior

## DA ABERTURA DA VIA ATÉ SUA PAVIMENTAÇÃO (1920 - 1952)

Planejada por Camilo de Holanda, a Avenida Pres. Epitácio Pessoa teve a sua abertura no ano de 1920. A nova via, possuindo trinta metros de largura, ligava diretamente o bairro do Centro e o então distrito de Tambaú, alcançando um trecho de aproximadamente cinco quilômetros.

Figuras 8 e 9: Na primeira imagem é possível perceber o momento de construção da Avenida Pres. Epitácio Pessoa. Já na segunda observa-se a ocupação na região da praia com a expansão da propriedade de Antônio Lira, que após a criação da via em 1920 iniciou o processo de loteamento de suas terras, as quais foram compradas por pessoas de alto poder aquisitivo. Essa área se estendia desde Tambaú ao Cabo Branco.

Fonte: MELLO (1990, p.79) apud COUTINHO (2004, p.63) e Base Marco Coutinho, modificado pela autora (2020)



Faz-se necessário destacar que para que houvesse a ligação foi necessária a retirada de partes da Floresta Atlântica que se concentravam ao longo de sua dimensão. Dessa forma, houve a redução da área verde que cobria toda a extensão entre o Sítio Cruz do Peixe até o Rio Jaguaribe, atingindo também os bairros adjacentes, que se formaram posteriormente.

À medida em que a via era cortada, as árvores desmatadas eram reaproveitadas e destinadas para a distribuição de energia da cidade. Ou seja, a madeira, produto desse desflorestamento foi consumida na usina termoelétrica da Cruz do Peixe que gerava a iluminação da cidade. Nesse momento têm-se, então, a primeira mudança na paisagem, demonstrando desde o início as lacunas que a cidade possuía quanto à valorização de seus espaços verdes.

Observa-se que se o Governo do Estado tivesse olhado para essa área com mais atenção, veria através da criação de equipamentos públicos, como praças e parques a possibilidade de transformar a via em uma avenida passeio. Ao construir esses espaços, teria sido ofertada à população mais uma opção de lazer, evitando a situação atual dos bairros adjacentes os quais sofrem com a ausência desses equipamentos públicos. Como consequência, haveria o adensamento populacional da avenida, como almejado durante várias décadas após sua abertura. Quiçá, hoje, teríamos na Av. Epitácio uma paisagem diferente, com olhar mais atento ao do pedestre e não só ao veículo particular.

A partir de sua abertura, foram observados alguns entraves que dificultavam a utilização da avenida em alguns períodos do ano nessa fase inicial. Dentre eles, destacam-se a forte declividade no corte da falésia existente na altura do atual Esporte Clube Cabo Branco, de modo a dar continuidade ao trajeto, e a precariedade da ponte instalada sobre o rio Jaguaribe, que impossibilitavam a plena circulação de veículos e pedestres. Além disso, com a ausência de pavimentação, a população ainda sentia a necessidade de fazer uso da parte final da Estrada de Tambaú, a partir de Miramar, quando se dirigia para a atual av. Ruy Carneiro e para o Pindá, durante a época de chuvas, uma vez que nesse período a Av. Epitácio ficava intransitável.

Com relação à circulação do transporte público, têm-se as obras de instalação dos trilhos do trem à medida que o terreno era descampado. Dessa forma, a construção, que utilizou os presidiários da época como mão de obra, teve duração de aproximadamente dois anos, finalizando conjuntamente o percurso do modal ferroviário.

Figura 10: Trilhos da ferrovia sendo inseridos à medida que a via era aberta.

Fonte: Arquivo Público do Espaço Cultural José Lins do Rego



Após dois anos da abertura da via, o prefeito Guedes Pereira (1920-1924) realizou a instalação da Praça da Independência. Introduzido em 1922 na capital, o novo espaço, representou o início das modificações que ocorreriam não só na Av. Epitácio Pessoa, mas também em suas adjacências, com a criação de novos bairros nas décadas seguintes, como a Torre<sup>9</sup>; e a expansão dos bairros já existentes, como Tambiá e Montepio.

Figura 11: Praça da Independência no início da década de 1930

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega



---

<sup>99</sup> O projeto do bairro foi feito pelo arquiteto Nestor de Figueiredo em 1932.



O novo equipamento público foi instalado, mas a ampliação e ligação da avenida, entre o trecho que compreendia a Usina Cruz do Peixe até a praça, só ocorreu durante o governo de João Pessoa (1928-1930). Essa nova reconfiguração do trajeto, entretanto, só foi possível após algumas desapropriações nas proximidades do bairro de Tambiá.

Neste momento, surgiram as primeiras construções no início da via, demonstrando uma tímida ocupação inicial. Diante dessa situação, e com a finalidade de efetivar a urbanização da cidade em direção ao seu eixo leste, foi instalado o Campo de Aviação da Imbiribeira no atual bairro de Tambauzinho. Essa estratégia de adensamento, a partir da implantação de equipamentos públicos ao longo da via, também foi utilizada posteriormente na construção do Grupamento de Engenharia.

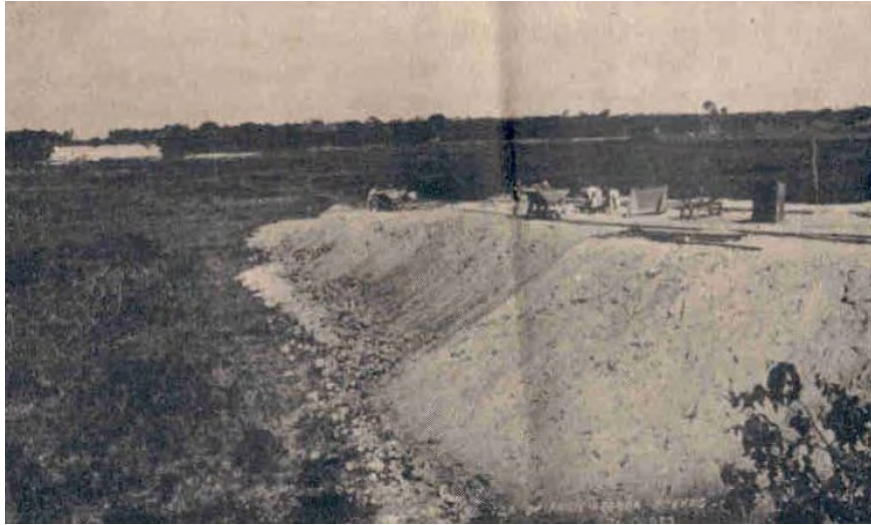
No contexto estadual, após a morte de João Pessoa em 1930, a capital tem seu nome alterado e o governo é assumido por Antenor Navarro (1930-1932). É em sua gestão, portanto, que o arquiteto Nestor de Figueiredo é contratado para criar o primeiro plano urbanístico da cidade.

O planejamento finalizado no governo de Gratuliano de Brito (1932 - 1934), não foi realizado por completo. Contudo, algumas medidas do plano foram levadas a cabo, como o loteamento do bairro da Torre. O terreno, que inicialmente compreendia uma das propriedades de Manoel Deodato, teve a população de baixa renda como público alvo e exerceu grande contribuição para o povoamento inicial do setor oeste da Av. Epitácio.

Em seu governo também foi dada continuidade às obras na Av. Epitácio Pessoa. Sendo assim, ele buscou corrigir o traçado da avenida e solucionar os problemas que ainda existiam na via. Houve, então, a correção no corte da falésia, suavizando o trecho em direção à praia; e o aterro das margens do rio. Este último foi realizado, de acordo com Coutinho (2004, p.111), com o material retirado do corte do barranco. Dessa forma, têm-se, em 1935, o fim das melhorias e uma nova orientação para o percurso, que começa a se apresentar sobre o eixo oeste-leste.

Figuras 12 e 13: Margens do Rio Jaguaribe aterradas em 1933 e a situação atual da ponte sobre o rio, em julho de 2020.

Fonte: Acervo Jornal O Norte *apud* COUTINHO (2004, p.82) e Acervo Pessoal (2020)



A avenida começou nesse período a sofrer uma maior ocupação, principalmente nas proximidades do bairro da Torre e em Tambaú. Apresentando como principal uso, o residencial, as edificações mais simples se concentravam na região oeste e as casas de veraneio na praia. Nesta, por sua vez, estavam presentes em menor quantidade do que na região mais próxima do centro.

Figura 14: Vila Dorita, que atualmente abriga uma pizzaria e uma pastelaria. Esta foi a única construção desse período que se manteve em boas condições até o início do século XXI. Contudo, atualmente se apresenta com as fachadas descaracterizadas.

Fonte: Acervo Pessoal (2020)



Chegando na década de 1940, Rui Carneiro assume a gestão do estado da Paraíba e novas alterações são feitas na avenida Epitácio Pessoa. A primeira delas foi a transferência do Campo de Aviação para Cabedelo. Além disso, houve também melhorias no transporte público com a introdução dos bondes elétricos ao longo da via. Sobre o novo modal, Silveira discorre que

“[...] o funcionamento do bonde movido à energia elétrica, até a praia de Tambaú, incrementou a frequência à orla marítima de João Pessoa, articulando-se com a trajetória cultural da época, que ampliava as possibilidades de utilização da praia, como lugar de lazer.” (SILVEIRA, 2004, p.138)

A Av. Epitácio Pessoa finaliza a década em questão recebendo a instalação do 1º Grupamento de Engenharia de Construção. O edifício, que estimulou a criação e a expansão do Bairro dos Estados, posteriormente, recebeu outros anexos em seu lote com o passar dos anos. Entretanto, é importante salientar que as novas edificações mantiveram a linguagem arquitetônica inicial.

Figuras 15 e 16: Na primeira imagem é possível perceber o edifício do Grupamento de Engenharia em 1968. A imagem seguinte ilustra a entrada da edificação em 2020.

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega e Acervo Pessoal (2020)



Já no início dos anos 1950, após a criação da Lei Orgânica e do Código de Posturas do Município, José Américo de Almeida assume o governo do estado, permanecendo no cargo entre os anos 1951 e 1956. Durante sua gestão, Almeida deu início à uma política habitacional que se estenderia até a década seguinte, quando foi instalado o conjunto habitacional em Miramar<sup>10</sup>, dando origem ao bairro de mesmo nome, posteriormente. Dessa maneira, o loteamento foi feito nas proximidades da Av. Epitácio Pessoa, com o objetivo de preencher os espaços vazios da via.

Além das políticas habitacionais, o governador também foi responsável pela pavimentação, em 1952, da avenida estudada. Assim, define-se a sua forma, com calçadas de

---

<sup>10</sup> O bairro de Miramar inicialmente foi projetado para abrigar famílias de classe média, constituídas por servidores públicos.

cinco metros, canteiro central com seis metros de largura e duas faixas para o trânsito de veículos em cada sentido, totalizando quatro pistas com sete metros cada. O canteiro central, por sua vez, foi reduzido posteriormente durante a segunda pavimentação da via.

Figura 17: Av. Presidente Epitácio Pessoa em 1955, após a sua primeira pavimentação. É possível perceber o canteiro central com seis metros de largura no canto inferior esquerdo da foto.

Fonte: Acervo Eduardo Baron



A inauguração do passeio foi realizada no final do referido ano, juntamente com a instalação do busto do Almirante Tamandaré. Iniciou-se então uma nova fase de mudanças na avenida Epitácio Pessoa, a qual deu o primeiro passo para se tornar o mais importante eixo de circulação da cidade.

## APÓS PAVIMENTAÇÃO

### E A CONSOLIDAÇÃO DOS PRIMEIROS BAIRROS

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NA PAISAGEM DA AV. EPITÁCIO PESSOA ENTRE 1952 E 1970

#### INÍCIO DA EXPANSÃO PARA OUTRAS PRAIAS

Ocorreu nos bairros de Cabo Branco, Seixas, Manaíra, Bessa e Penha



#### SURGEM NOVOS NOMES NA ARQUITETURA PARAIBANA

Nesse momento há a construção de residências de grande porte na avenida



#### URBANIZAÇÃO DA CALÇADA DA AV. ALMIRANTE TAMANDARÉ EM TAMBAÚ

As obras foram realizadas em um trecho de aproximadamente 1000 metros

#### PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA AV. EPITÁCIO

Houve o aumento do número de veículos trafegando pela via

1952

1954

1954

1955

1960

1965

1964

1968

1970

# 1952 À 1970



#### PRIMEIRAS CASAS NO BAIRRO DOS ESTADOS APÓS SEU LOTEAMENTO

As primeiras mansões se destacavam por sua dimensão. Algumas ocupavam mais de um lote



#### PROJETO PAISAGÍSTICO ASSINADO POR MÁRIO DI LASCIO

Foi feito o plantio de árvores no canteiro central e nas duas calçadas ao longo da via



#### LOTEAMENTO DOS BAIRROS EXPEDICIONÁRIOS E MIRAMAR

Os conjuntos habitacionais foram utilizados como estratégia de adensamento para o eixo

### 3. APÓS PAVIMENTAÇÃO E A CONSOLIDAÇÃO DOS PRIMEIROS BAIROS (1952-1970)

Com o calçamento da Avenida Epitácio Pessoa, o deslocamento para a praia tornou-se mais rápido e acessível. Dessa maneira, começou a se intensificar o processo de ocupação em direção as regiões que hoje compreendem os bairros de Cabo Branco, Seixas, Manaíra, Bessa e Penha.

Na malha urbana da capital também foi acrescentado, nos últimos anos da década de 1950, o Bairro dos Estados. Dessa forma, os novos lotes, que se localizavam nas adjacências da avenida, foram ocupados por pessoas de classe média e alta. Fixando-se no bairro, então, casarões que se destacavam em meio às edificações já construídas na cidade.

Figuras 18 e 19: A residência abaixo, localizada no Bairro dos Estados foi descaracterizada com o passar dos anos. Após abrigar uma escola de idiomas, atualmente situa um centro de médico.

Fonte: Marco Coutinho (2004) e Acervo Pessoal (2020)



Durante os anos que se seguiram, novos nomes começaram a se destacar na arquitetura paraibana. Surgem pela cidade obras de Mário Glauco di Lascio, Carlos Alberto Carneiro da Cunha, Acácio Gil Borsoi e Leonardo Stuckert. A partir de então, a avenida começa a receber um número considerável de residências de grande porte que neste momento eram destinadas à moradia de seus proprietários e não apenas ao veraneio.

Figuras 20 e 21: Ao longo dos anos essas edificações sofreram drásticas modificações, e um grande número foi demolido para dar lugar às novas construções. Nas figuras abaixo são mostradas duas residências projetadas por Acácio Gil Borsoi. A primeira atualmente funciona como uma Auto Escola e a segunda foi demolida para dar lugar ao Shopping Moriah.

Fonte: Acervo Pessoal (2020) e Vitruvius (2005)



Ainda nos anos 1950, de acordo com uma entrevista concedida em 2003 a Coutinho (2004, p. 117), foi realizada uma nova modificação na paisagem da Av. Epitácio. Com a criação de um projeto paisagístico, a via recebeu arborização em suas duas calçadas e em seu canteiro



central. Dessa maneira, o planejamento realizado pelo arquiteto Mário di Lascio compreendeu toda a extensão da avenida.

Com o objetivo de transformar o eixo em um túnel verde, foram plantadas carolinas nas duas calçadas e no canteiro central. Entretanto, após sua pavimentação asfáltica, as árvores do centro da via foram retiradas, restando apenas uma parte nas calçadas.

Diante disso, percebe-se que o projeto paisagístico de Mário, poderia ter sido aproveitado e se expandido ao longo dos anos. Contudo, foi sufocado frente às reformas pelas quais a avenida passou, visando sobretudo o benefício dos estabelecimentos comerciais presentes na localidade, bem como dos inúmeros veículos que transitam por sua extensão diariamente. Ignorando assim, as necessidades de quem caminha e até mesmo o conforto térmico que a vegetação poderia proporcionar à cidade.

Já na década de 1960, têm-se a ampliação da ocupação em direção ao sudeste da capital paraibana. Essa mudança da malha urbana, foi o resultado da instalação do campus universitário no que é hoje o atual bairro do Castelo Branco. Ao mesmo tempo, o processo de expansão e modernização na região leste teve continuidade, com a urbanização da calçada da Av. Almirante Tamandaré na Orla de Tambaú, no início dos anos 1960.

Figura 22: É possível ver a “calçadinha” de Tambaú no canto inferior esquerdo da foto registrada em 1968.

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega



Ainda na década de 1960 foi criado o BNH (Banco Nacional de Habitação). A partir de então, foram implantados conjuntos habitacionais<sup>11</sup> pela cidade, expandindo sua malha em direção aos eixos sul e sudeste. Essa política habitacional, que inicialmente foi destinada à população de baixa renda, chegou às adjacências da Av. Epitácio Pessoa. Assim, foram loteados os bairros Expedicionários e Miramar que, como visto anteriormente, foram instalados com o objetivo de alcançar um maior adensamento populacional ao longo da via.

Dentre os conjuntos construídos durante os anos 1960, o maior deles foi o Castelo Branco, que foi projetado para realocar as famílias desapropriadas da comunidade Beira-Rio, após a abertura da Avenida José Américo de Almeida<sup>12</sup>. Esta foi criada com a intenção de desobstruir o tráfego já intenso da av. Epitácio, assim como aconteceu com a concretização da Ruy Carneiro.

Para marcar o fim dessa terceira fase de mudanças na paisagem da Av. Epitácio, João Agripino Filho (1966-1971) assumiu o governo do estado e pôs em prática importantes obras na capital. Dentre elas, destaca-se a pavimentação asfáltica da via em estudo, a qual resultou em um aumento na velocidade média apresentada pelos veículos.

Além de alterações na circulação, houve o aumento no número de faixas de tráfego. Dessa forma, o canteiro central, que antes possuía seis metros de largura, foi reduzido, resultando na derrubada de inúmeras árvores que estavam sobre ele. Contudo, grande parte das árvores presentes nas calçadas permaneceu e algumas fazem parte do cenário da avenida até os dias de hoje.

---

<sup>11</sup> Esses conjuntos foram inicialmente destinados à população de baixa renda.

<sup>12</sup> Comumente chamada Av. Beira Rio

# AS PRIMEIRAS MUDANÇAS NO USO DO SOLO

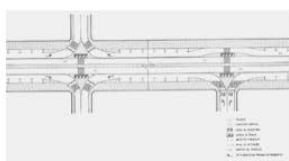
## E O PRIMEIRO MOMENTO DE VERTICALIZAÇÃO

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NA PAISAGEM DA  
AV. EPITÁCIO PESSOA ENTRE 1970 E 2000



### SURGIMENTO DE GRANDES CENTROS COMERCIAIS

Os moradores não precisariam mais se deslocar para outros bairros para comprar



### DEFINIÇÃO DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS

A proposta para a via, entretanto, não foi concretizada



### AUMENTO DO NÚMERO DE GABARITOS

As construções ultrapassam os 4 pavimentos, obedecendo a faixa de controle de gabaritos

# 1970 À 2000

## 1970

## 1979

## 1985

## 1985 2000

## 1985 2000



### CONSTRUÇÃO DOS PRIMEIROS EDIFÍCIOS MULTIFAMILIARES E DE USO MISTO

Acarretaram em uma grande modificação no uso do solo da Av. Epitácio Pessoa



### DEMOLIÇÃO E DESCARACTERIZAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES ORIGINAIS

Os edifícios foram se adaptando aos novos usos que surgiram

#### 4. AS PRIMEIRAS MUDANÇAS NO USO DO SOLO E O PRIMEIRO MOMENTO DE VERTICALIZAÇÃO (1970-2000)

Como abordado anteriormente, o início da década de 1970 é marcado pelo governo de João Agripino Filho, na Paraíba. Nos últimos anos de sua administração, a capital do estado recebe a implantação do sistema de esgoto em alguns bairros da praia, como Tambaú. O bairro também recebeu, em 1969, sob a assinatura de Sérgio Bernardes<sup>13</sup>, o projeto de um dos grandes marcos da arquitetura moderna no estado: o Hotel Tambaú.

Figura 23: Hotel Tambaú após obras concluídas no fim da década de 1960.

Fonte: Vitruvius 2017



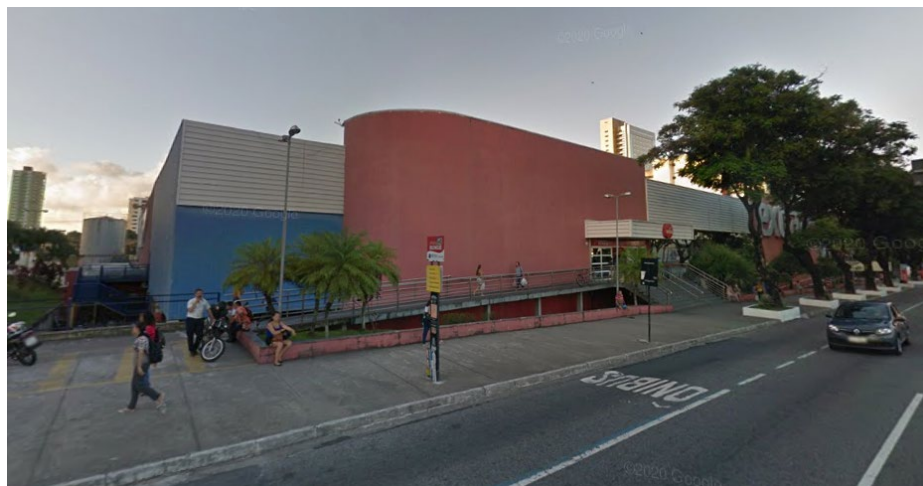
Com relação à Avenida Epitácio, as alterações vão além de sua pavimentação asfáltica. Na década de 1970, a partir da ocupação parcial do bairro de Tambauzinho, os lotes vazios ao longo da via começam a diminuir. Além disso, observou-se uma grande mudança em seu uso do solo, com o surgimento dos primeiros estabelecimentos comerciais de grande porte, facilitando o cotidiano dos moradores do entorno que antes tinham que visitar o comércio dos bairros vizinhos.

---

<sup>13</sup> O arquiteto também foi responsável pelo projeto do Espaço Cultural José Lins do Rego, posteriormente. O edifício, construído durante o governo de Tarcísio Burity (1979 - 1982), ocupa o lote que antes era destinado ao Campo de Aviação da Imbiribeira.

Figuras 24 e 25: Dentre os supermercados instalados estava o antigo Comprebem. Em 2004 o lote abrigava uma das unidades da rede Pão de Açúcar, como mostrado na primeira imagem. Atualmente, funciona o hipermercado Extra.

Fonte: Marco Coutinho (2004, p. 97) e Fonte: Google Maps (2020)



Apesar das alterações sofridas pela malha urbana de João Pessoa ao longo dos anos, até o início da década de 1970 a cidade ainda não possuía uma legislação urbana. Entretanto, essa situação mudaria durante a administração do prefeito Dorgival Terceiro Neto (1971-1975) e, posteriormente, Hermano Almeida (1975-1979). Dessa forma, a partir de um zoneamento municipal, ficou definido para a Av. Epitácio Pessoa edifícios de pequeno porte com uso residencial unifamiliar e comercial. Essa definição durou até 1979<sup>14</sup>, quando foram adicionados ao plano novos uso para a via, além dos que já existiam.

<sup>14</sup> O próximo Plano Urbanístico só seria aprovado em 1992, na gestão do prefeito Carlos Mangueira.

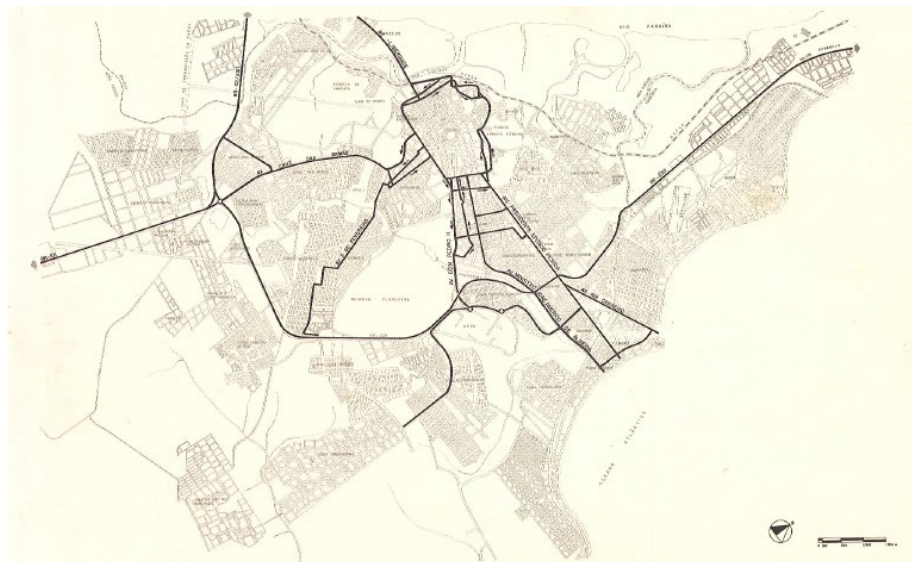
Neste momento houve o crescimento do número de estabelecimentos comerciais, de serviços e institucionais. Além disso, surgiram os primeiros edifícios multifamiliares, resultando em uma inicial modificação nos gabaritos presentes.

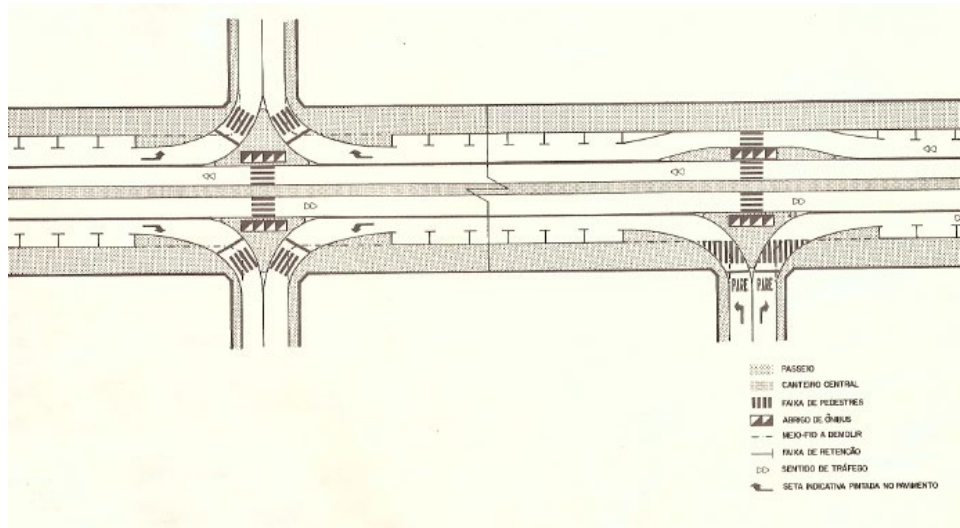
Com relação ao seu principal uso, a avenida poderia ser dividida em dois trechos no início da década de 1980; apresentando na região próxima ao bairro do Centro o predomínio do uso comercial e de serviços e, no restante do trajeto, a permanência da hegemonia do uso residencial.

Após a criação do Plano Urbanístico, definiu-se o Plano Diretor de Transportes Urbanos, em 1985. As propostas previam para a Av. Epitácio Pessoa, a criação de faixas exclusivas para ônibus no trecho entre a Praça da Independência e a Av. Ruy Carneiro. Assim, pretendia-se diminuir o congestionamento de automóveis, uma vez que os veículos particulares seriam direcionados para rotas dentro dos bairros adjacentes. Contudo, entre a Av. Rui Carneiro e a praia a configuração do trânsito seria mantida sem alterações. A proposta, entretanto, não foi concretizada e a via manteve suas características, sofrendo pequenas modificações posteriormente.

Figuras 26 e 27: Na primeira imagem têm-se a malha viária principal de João Pessoa e em seguida é apresentado o projeto proposto para a Av. Epitácio Pessoa pelo PDTU em 1985.

Fonte: PDTU (1985)





Com relação aos gabaritos das edificações, nos últimos anos do século XX, a Av. Epitácio recebe seus primeiros edifícios de grande porte, considerando a faixa de controle de gabarito de 500 metros a partir da faixa de areia. As novas construções ultrapassavam o número de pavimentos das que existiam anteriormente e as residências originais foram gradativamente sendo substituídas. Essa nova alteração na paisagem também foi percebida com a inserção dos edifícios de uso misto, ou seja, prédios que possuem mais de um uso; além da modificação das fachadas dos imóveis existentes.

Figura 28: Edifício Estrela de Prata, um dos primeiros edifícios com mais de dois pavimentos que foram construídos na avenida.

Fonte: Acervo Marco Coutinho (2004, p. 121)



Figura 29: As alterações envolvem desde reformas à adição de elementos nas fachadas, como pode ser observado na imagem abaixo, feita em julho de 2020.

Fonte: Acervo pessoal (2020)



Hoje, observa-se que dos edifícios originais sobraram poucos resquícios. Enquanto uns passaram por reformas para se adaptar aos novos usos, outros foram demolidos para dar lugar ao comércio, prestação de serviço ou até mesmo instituições posteriormente. Contudo, o eixo manteve a sua característica de principal corredor de circulação na capital.



O SÉCULO

XXI

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NA PAISAGEM DA  
AV. EPITÁCIO PESSOA ENTRE 2000 E 2020

2000  
À  
2020



AUMENTO DE EDIFÍCIOS  
COMERCIAIS E DE SERVIÇOS NA VIA

O uso residencial  
concentrou-se próximo à  
praia

2000  
2010



PROPOSTA DE BRTS PARA JOÃO  
PESSOA

A Av. Epitácio seria um dos  
corredores contemplados



REESTRUTURAÇÃO DO LARGO DE  
TAMBAÚ

Nele ocorrerá o encontro de  
três modais: automóveis,  
bicicletas e pedestres

2020



PROJETO DE REFORMA PARA A AV.  
EPITÁCIO

Propõe a transformação da  
via em uma avenida passeio

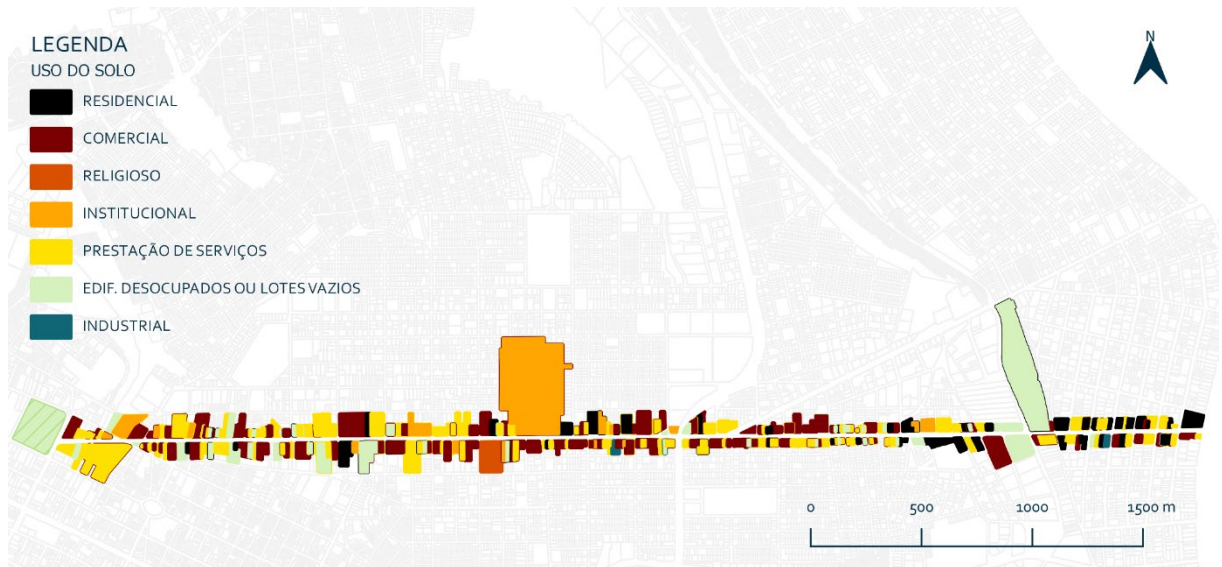
2020

## 5. O SÉCULO XXI

Como visto durante as fases anteriores, a Av. Presidente Epitácio Pessoa teve grande relevância para a tomada de diversas decisões urbanas em João Pessoa. Após cem anos de sua abertura, a avenida adquiriu novos usos, proporcionando ao longo do tempo vivências diferentes para os que a utilizavam.

Figura 30: Mapa de Uso do Solo da Avenida em 2020 dividido em dois trechos

Fonte: Elaboração da autora (2020)



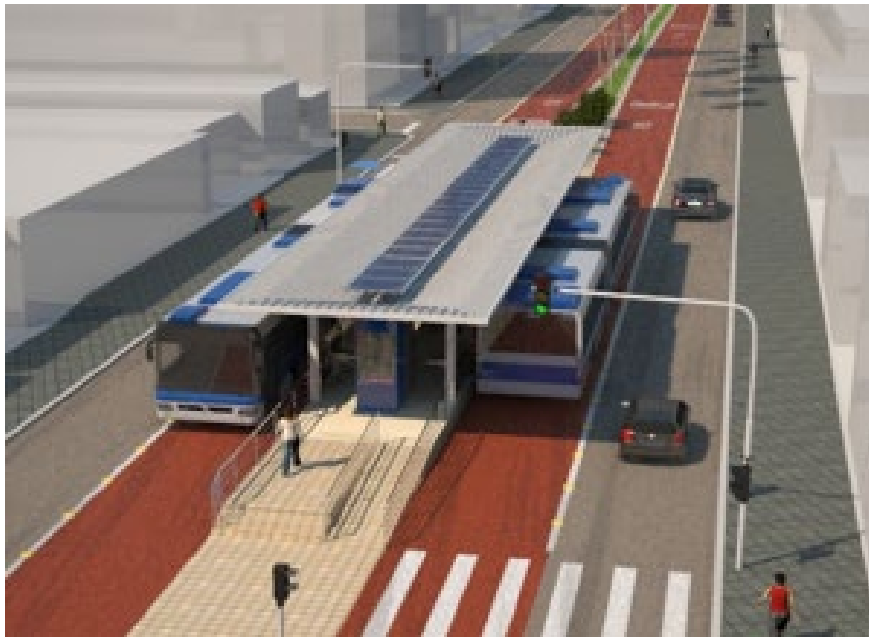
Percebe-se, a partir do mapa produzido com base no levantamento de informações durante a pesquisa, que nas duas últimas décadas o número de residências foi diminuindo, estando presente em maior número nas quadras mais próximas da praia. Atualmente, o uso comercial e de serviços é dominante no restante da via, contrastando com a situação inicial de quando a avenida foi criada.

Ao longo dos anos, outras mudanças além do uso do solo foram observadas no trecho. Boa parte das alterações foi fruto das reformas propostas pela prefeitura da cidade. Com relação a esses projetos, podem ser destacados dois de grande porte. Contudo, apenas um deles foi colocado em prática.

Dentre as mudanças planejadas está a proposta de instalação do sistema BRT (Bus Rapid Transit) para a cidade como um todo, inclusive para a Av. Epitácio, em 2014. O plano previa a criação de cinco corredores pela cidade pelos quais os ônibus trafegariam com exclusividade. Eles estariam localizados na região do Centro, em Cruz das Armas e nas avenidas Pedro II, Dois de Fevereiro e Epitácio Pessoa.

Figuras 31 e 32: Na primeira imagem observa-se um exemplo de parada de ônibus em um dos trechos do projeto proposto pela Prefeitura de João Pessoa. Já na segunda é possível perceber como as propostas seriam aplicadas na Av. Epitácio Pessoa.

Fonte: João Pessoa (2015)



O projeto, elaborado pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB), fazia parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal. Os planos consistiam na instalação de terminais de integração pela cidade, nos quais os passageiros embarcariam e seguiriam viagem até os corredores previstos para os BRTs. Na região central seria construído um Terminal de Integração Intermodal. Dessa forma, haveria a interligação entre as linhas urbanas, intermunicipais e o sistema ferroviário.

Com o projeto a prefeitura estimava que os trajetos realizados, a partir da instalação do novo sistema, seriam realizados em até cinquenta por cento do tempo. Assim sendo, a população cogitaria a troca dos veículos particulares pelo BRT, diminuindo a quantidade de automóveis nas ruas.

De acordo com o projeto proposto pela Prefeitura Municipal de João Pessoa em 2014,

“No Corredor Epitácio Pessoa será feita a implantação de uma faixa exclusiva e prioritária para o transporte público junto ao canteiro central. Duas faixas serão destinadas para o tráfego misto. Serão feitas ainda a construção de estações de parada de ônibus junto ao canteiro central e implantação de bicicletários nas imediações das estações. A faixa junto ao canteiro central será exclusiva para ônibus e existirão também linhas expressas. Ou seja, uma linha sai do centro da cidade e irá até Mangabeira sem parar em nenhum semáforo. Haverá um sistema de comunicação que informará aos usuários a proximidade dos ônibus e quanto tempo levará para chegar o próximo, com isso, o usuário terá a informação precisa do horário de chegada de seu transporte.” (JOÃO PESSOA, 2014)

Os planos para a implantação do novo sistema de transporte foram adiados em 2017. A postergação do prazo para o início da construção foi feita sob a justificativa de que o Ministério das Cidades havia imposto um contingenciamento de recursos. Entretanto, em 2018 a proposta foi reformulada e renomeada. O projeto, que após as mudanças foi denominado Linha Troncal, ainda permanece apenas no papel.

Outra modificação proposta, desta feita exclusivamente para a via, que pode ser destacada é a atual reforma que está sendo implementada, e que marca a comemoração pelo centenário de sua abertura. As mudanças visam melhorar o passeio de pedestres, além de proporcionar espaços de permanência que possam ser utilizados pela população.

Para essa reforma, que é considerada a maior nos últimos vinte anos, a Prefeitura afirma que

“[...] a Epitácio Pessoa vai ganhar 10,5 km de calçadas padronizadas, todas com piso tátil para possibilitar um deslocamento autônomo e seguro a deficientes visuais. As esquinas serão rebaixadas nos pontos de travessia para garantir maior acessibilidade. Já as faixas de pedestre, 76 no total, terão iluminação inteligente, ou seja, haverá iluminação própria no momento da travessia. Além de toda a acessibilidade, a via vai ganhar ilhas de convivência, que juntas vão comportar 102 bancos. A Epitácio ainda vai contar com 129 lixeiras; 50 novas árvores (passando a contar com 371); 315 m<sup>2</sup>

de novas áreas verdes e florais; canteiro central com 7,5 mil m<sup>2</sup> de pedras portuguesas e acréscimo de 20 abrigos de ônibus.” (JOÃO PESSOA, 2019)

Figura 33: Ilhas de convivência serão instaladas próximas à praia de Tambaú.

Fonte: João Pessoa (2019)



A partir das imagens do projeto, fornecidas pela Prefeitura, percebe-se como esses locais de convívio funcionarão. Ao longo da via e próximos às paradas de ônibus existirão bancos que estarão presentes nas novas calçadas padronizadas. Além disso, as ilhas de permanência estarão concentradas apenas no fim da via, próximos ao espaço que a prefeitura denominou como Largo de Tambaú. Neste se encontram as vias e os diferentes modais, não sendo propriamente um largo. Assim sendo, essa classificação adotada pela PMJP é apenas convencional.

Figura 34: Proposta com calçadas padronizadas rebaixadas nas esquinas.

Fonte: João Pessoa (2019)



O Largo, espaço que abriga o Busto de Tamandaré, será o local onde a intervenção finalizará. Nele haverá o encontro dos três modais propostos para a avenida: os automóveis, os ciclistas e os pedestres. Nesse ponto o nível da rua será equivalente ao nível da calçada, e a diferenciação entre as duas ocorrerá a partir das cores utilizadas para cada um dos pisos.

Figura 35: Fim da Av. Epitácio e o Largo de Tambaú, segundo o projeto.

Fonte: João Pessoa (2019)



Apesar de suas propostas, verifica-se que alguns de seus objetivos podem ficar aquém do planejado. Isso se deve ao fato de que a reforma pode ser classificada simplesmente como um projeto de acessibilidade, e não a criação de uma nova condição de convivência para o público através de sua transformação em avenida passeio.

Além disso, percebe-se que a alteração proposta pela prefeitura poderia ser melhor aproveitada caso fossem utilizados alguns conceitos que estão em voga atualmente. Dentre eles, o que mais se aproxima da atual intervenção é o “Direito à Cidade” discutido por Lefebvre e abordado no Brasil pelo Prof. Pedro Roberto Jacobi.

“Todas as pessoas que vivem na cidade são cidadãos? Não é bem assim. Na verdade, todos têm *direito à cidade* e têm direito de se assumirem como cidadãos. Mas, na prática, da maneira como as modernas cidades crescem e se desenvolvem, o que ocorre é uma urbanização desurbanizada. Como as cidades são construídas como um produto de consumo, elas acabam ficando fora do alcance dos seus consumidores potenciais. Porque para *consumir* a cidade é preciso ter poder aquisitivo, o que exclui dos benefícios urbanos e de muita coisa boa da vida a maioria da população. *Direito à cidade* quer dizer direito à *vida* urbana, à habitação, à dignidade. É pensar a cidade como um espaço de usufruto do cotidiano, como um lugar de encontro e não de desencontro.” (JACOBI, 1986, p. 22)

Dessa forma, ao propor a criação de uma avenida passeio, bem como a oferta de núcleos de convivência, a Prefeitura está intervindo também na forma como cidadão vive os espaços públicos e quem os utilizará.

Um exemplo de modificação de uso em uma via que pode ser destacado foi realizado na Times Square entre 2009 e 2010. No entanto, vale salientar que as alterações que serão abordadas dizem respeito apenas ao cruzamento entre a Av. Brodway e a Sétima Avenida.

Figura 36: Imagem do projeto do escritório Snøhetta para a Times Square

Fonte: ArchDaily (2014)



O encontro entre os dois eixos mais importantes de Nova Iorque que foi fechado para a circulação de veículos, permitindo apenas a passagem de pedestres, recebeu melhorias em 2016. Na ocasião foi feita a instalação de mobiliários urbanos, além do rebaixamento das calçadas ao nível da rua. Ademais, foram instaladas novas praças que se somaram às já existentes.

Com os novos emplacements criados, a prefeitura pretendia gerar espaços que refletissem a identidade da cidade e melhorassem a qualidade do ambiente e das experiências dos moradores, bem como do público que a visitasse.

Os resultados positivos, observados após a conclusão das obras, foram inúmeros. Além da diminuição do tráfego de veículos na avenida visto desde 2009, percebeu-se a elevação do número de pedestres transitando pelo cruzamento; acarretando no crescimento das vendas dos estabelecimentos locais e o aumento da utilização dos serviços. Hoje a avenida é utilizada como exemplo em todo o mundo.

No contexto local, a transformação da Av. Epitácio em uma avenida passeio seria inviável uma vez que ela sempre será uma via de ligação do Centro para o litoral. Contudo, existem alternativas que poderiam viabilizar a concretização do projeto, levando-se em consideração o termo proposto para a reforma. Dentre elas pode-se destacar a criação de um emplacement onde hoje se localiza a sua última quadra, bem como a reforma das calçadas inserindo pavimentação adequada, acessibilidade, iluminação e arborização.

Observa-se também a importância da inserção de mobiliários urbanos adequados para todas as funções ali exercidas pelo público. Ademais, entende-se que o transporte público, ao

sofrer alterações em seu funcionamento, também seria um fator decisivo para essa transformação. Ou seja, o plano de mobilidade da cidade deveria incluir a avenida, provendo-a de meios adequados de modo a cumprir com o planejamento proposto para o transporte municipal. Dessa forma, entende-se que ao propor uma avenida passeio em seu projeto atual, a prefeitura refere principalmente às melhorias relacionadas às calçadas e a iluminação da via.

Com relação aos locais de permanência, apesar da instalação de bancos ao longo do trecho, os ambientes destinados ao convívio concentram-se nas proximidades do largo, onde prevalece o uso residencial.

Figuras 37 e 38: Nas imagens é possível perceber a diferenciação de pisos que irão separar os modais que circularão nesse trecho da via. Além disso, vê-se que as obras próximas ao Largo de Tambaú já estavam em estado avançado em julho de 2020.

Fonte: Acervo Pessoal (2020)





Com relação aos prazos, apesar da paralisação de algumas obras pela capital devido à pandemia da COVID-19, a prefeitura decidiu manter a data de finalização da avenida. A medida foi tomada sob a justificativa de que a intervenção estaria classificada como essencial.

Figura 39: Canteiro de obras na Av. Epitácio Pessoa, no trecho entre a Rua Nossa Senhora dos Navegantes e a Av. Antônio Lira.

Fonte: Acervo Pessoal (2020)



Durante visita à avenida em julho de 2020, as obras encontravam-se em um estágio avançado na área próxima ao Busto de Tamandaré. A partir dos registros fotográficos, portanto, é perceptível que as intervenções, no espaço que a prefeitura denomina Largo de Tambaú, estão quase finalizadas. Ademais, acredita-se que o término da reforma se dará até o fim do presente ano, de acordo com o previsto pela PMJP. Dessa forma, sua finalização coincidirá com o fim da atual gestão.

## 6. CONCLUSÃO

Diante do exposto durante todo o trabalho de pesquisa, verifica-se a importância da avenida para os aspectos urbanísticos, econômicos e sociais que envolveram a cidade de João Pessoa ao longo dos cem anos após a sua abertura.

Com relação à esfera urbanística, percebe-se a sua influência no desenho da malha viária em João Pessoa. Houve a criação de novas centralidades para a cidade, para além do Bairro do Centro, sendo o litoral uma delas. Com a criação da “calçadinha” em Tambaú, têm-se uma nova versão do antigo passeio público, atual praça João Pessoa, no qual as pessoas costumavam se reunir no final das tardes para conversar ou somente passear. Essa alteração, produto da

implementação da avenida, ocorreu gradativamente a partir das medidas higienistas que valorizavam as praias.

Com relação à esfera social, tem-se a saída da comunidade de pescadores que se localizava na região para os bairros mais periféricos da cidade para dar lugar às residências de veraneio, de famílias abastadas, que chegavam ao local. Observa-se também, em alguns momentos, episódios de exclusão social envolvendo essas populações mais pobres, como a inserção dos bondes elétricos na Av. Epiácio Pessoa<sup>15</sup>.

A exclusão social, que foi vista com a implantação dos bondes elétricos na via, também foi observada após o distanciamento entre essas comunidades relocadas e os principais equipamentos públicos. Esse distanciamento refletiu conseqüentemente no público que se apropriou da via e a frequenta até hoje para comprar, utilizar algum serviço, ou até mesmo residir; uma vez que a população mais pobre ainda continua residindo nos bairros mais distantes. Dessa forma, entende-se que o Poder Público sempre destinou verbas para melhorias na infraestrutura urbana em áreas próximas às propriedades privadas, de modo a auxiliar sua ocupação, uso e acesso. Contudo, quando se observa os investimentos designados às áreas mais pobres, vê-se que foram feitos de forma desigual. Uma vez que os bairros periféricos, na maioria dos casos, ainda carecem de infraestrutura básica. Dessa forma, os recursos do tesouro poderiam ser distribuídos de maneira equitativa, planejando áreas de expansão para esses setores da cidade, bem como ofertando-lhes condições dignas.

De acordo com Ermínia Maricato,

“O poder social, econômico e político sempre esteve associado à detenção de patrimônio [...]. Essa marca – patrimonialismo – se refere também à privatização do aparelho de Estado, tratado como coisa pessoal. O patrimonialismo está ligado à desigualdade social histórica, notável e persistente, que marca cada poro de vida no Brasil. [...] Além da poderosa máquina midiática, a generalização do débito político e o favor como mediação universal são relações que explicam muito a cidade e uma sui generis forma de cidadania no Brasil: direitos para alguns, modernização para alguns, cidade para alguns...” (MARICATO, 2015, p. 27)

Além dos fatos relatados anteriormente, percebe-se atualmente que a avenida vem sofrendo com a falta de arborização ao longo de sua extensão. Esse fato decorre do grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços existentes na via, uma vez que necessitam

---

<sup>15</sup> Esse modal de certa maneira era destinado à população mais rica, uma vez que, devido ao elevado valor das passagens, a população mais pobre ficava impossibilitada de pagar e, portanto, utilizar o serviço. Dessa forma, continuavam fazendo uso dos trens, que continuavam circulando nas periferias. Entretanto, essa realidade foi modificada após a implementação dos ônibus no transporte público da cidade, melhorando as condições de circulação das classes menos favorecidas.

ofertar vagas de estacionamento aos seus clientes. Desta maneira, esses estabelecimentos não valorizam o estacionamento em sua área frontal, em detrimento da cobertura vegetal.

Entretanto, apesar de ser um interesse privado, medidas no atual projeto poderiam ter sido propostas para compatibilizar esses interesses, uma vez que essa cobertura vegetal é necessária para o conforto do pedestre e da cidade como um todo.

Assim sendo, percebe-se mais uma vez a correlação dessa situação com as análises de Maricato. Pois, enquanto a Prefeitura de João Pessoa se esquiva quanto à implantação de um projeto paisagístico para a via, propõe a realocação da comunidade do Porto do Capim para a construção do Parque Sanhauá. Demonstrando mais uma vez que a cidade e os direitos dos cidadãos são usufruídos apenas por uma pequena parcela da população.

Diante do exposto, percebe-se a necessidade da realização de políticas públicas por parte da Prefeitura para que as problemáticas até aqui observadas na avenida possam ser resolvidas. Dentre elas, destacou-se durante a pesquisa a ausência de cobertura vegetal ao longo do passeio. Fato este que, como visto anteriormente, poderia apresentar uma situação diferente caso o projeto de Mário de Lásccio tivesse uma continuidade, ou até mesmo, se tivessem dado a devida importância à um planejamento paisagístico para o eixo antes mesmo de sua abertura.

O projeto, que poderia estar atrelado também a outros setores da capital, teria como principal objetivo o aumento da cobertura vegetal ao longo da via. Isso se daria a partir do plantio de espécies arbóreas e arbustivas, que além de contribuir para o conforto térmico ambiental, aumentariam a área permeável apresentada pelo eixo. Além disso, vê-se a necessidade da criação de espaços públicos que possam ser utilizados pela população, como a criação de emparaamentos em pontos específicos, que seriam escolhidos após análises sobre a viabilidade de sua implementação em cada trecho da avenida.

Por fim, conclui-se que a partir de uma política municipal que valorize e incentive a cobertura vegetal em detrimento dos acessos aos estabelecimentos comerciais, poderá ser realizado um projeto que vise o bem estar da sociedade como um todo, e não apenas os interesses individuais de uma minoria.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520**: informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

AZEVEDO, A. **JP promete ‘revolução do transporte coletivo’, ainda no papel**. Disponível em: <<https://portalcorreio.com.br/jp-promete-revolucao-do-transporte-coletivo-ainda-no-papel/>>. Acesso em: 5 de ago. 2020

CRUZ, J. L. G. **Snøhetta faz da Times Square uma rua permanentemente de pedestres**. Disponível em: <[https://www.archdaily.com.br/br/01-168049/snohetta-faz-da-times-square-uma-rua-permanentemente-de-pedestres?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com.br/br/01-168049/snohetta-faz-da-times-square-uma-rua-permanentemente-de-pedestres?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)>. Acesso em: 3 ago. 2020

COUTINHO, Marco A. F. **Evolução Urbana e Qualidade de Vida: O Caso da Avenida Epitácio Pessoa**. Dissertação apresentada ao Mestrado em Desenvolvimento em Meio Ambiente da Universidade Federal da Paraíba, 2004.

FARIAS, Marjorie M. A. G. de. **A Qualidade das Calçadas: Um Estudo de Caso da Av. Pres. Epitácio Pessoa – PB**. Dissertação apresentada ao Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, 2015.

GAETE, C. M. **Pedestrianização da Times Square deve ser concluída em 2016**. Disponível em: <[https://www.archdaily.com.br/br/601289/pedestrianizacao-da-times-square-deve-ser-concluida-em-2016?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com.br/br/601289/pedestrianizacao-da-times-square-deve-ser-concluida-em-2016?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)>. Acesso em: 3 de ago. 2020

GEIPOT. **Estudos de Transportes Urbanos de João Pessoa**; Plano Diretor de Transportes Urbanos. PDTU. Brasília, 1985.

JACOBI P. A cidade e os cidadãos. **Lua Nova**, v. 2, n. 4, 1986.

LOPES, B. V. JOÃO PESSOA, CAPITAL DA PARAÍBA: EM MEIO A UMA DAS MAIORES MATA ATLÂNTICA URBANA DO BRASIL. **Revista OKARA: Geografia em debate**, v. 7, n. 2, p. 292-300, 2013.

MARICATO, Ermínia. **Para Entender a Crise Urbana**. 1. ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2015.

MARICATO, Ermínia. **Política Habitacional no Regime Militar: Do milagre brasileiro à crise econômica**. 1. ed. Petrópolis: Editora Vozes Ltda., 1987.

MARTINS, P.D.; MAIA, D. S. A Reprodução do Espaço e da Paisagem da Avenida Epitácio Pessoa, João Pessoa – PB. **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v.7, n. 10, p. 172-198, 2015.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2011.

JOÃO PESSOA. **Prefeito apresenta projeto do BRT e destaca revolução no conceito de mobilidade urbana**. Disponível em: <<http://antigo.joaopessoa.pb.gov.br/prefeito-apresenta-projeto-do-brt-e-destaca-revolucao-no-conceito-de-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 4 de jun. 2020

JOÃO PESSOA. **Luciano Cartaxo autoriza obras e Epitácio Pessoa passa por maior intervenção de sua história para se transformar em uma Avenida Passeio**. Disponível em: <<http://antigo.joaopessoa.pb.gov.br/luciano-cartaxo-autoriza-obras-e-epitacio-pessoa-passa-por-maior-intervencao-de-sua-historia-para-se-transformas-em-uma-avenida-passeio/>>. Acesso em: 4 de jun. 2020

JOÃO PESSOA. **Luciano Cartaxo apresenta projeto de reestruturação e requalificação total da Epitácio Pessoa e via será transformada em Avenida Passeio**. Disponível em: <<http://antigo.joaopessoa.pb.gov.br/luciano-cartaxo-apresenta-projeto-de-reestruturacao-e-requalificacao-total-da-epitacio-pessoa-e-via-sera-transformada-em-avenida-passeio/>>. Acesso em: 4 de jun. 2020

ROCHA, G.; TINEM, N.; CONTRIM, M. **Hotel Tambaú, de Sérgio Bernardes: Diálogo entre poética construtiva e estrutura formal**. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.206/6627>>. Acesso em: 13 de jul. 2020

SILVEIRA, J. A. R. da. **Percursos e Processo de Evolução Urbana: O Caso da Avenida Epitácio Pessoa, na Cidade de João Pessoa-PB**. Tese (Doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, 2004

SCOCUGLIA, J. B. C.; MONTEIRO, L.; MELO, L. M. M. D. T. **Arquitetura Moderna no Nordeste 1960-70: A produção de Borsoi em João Pessoa**. Disponível em:

<<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.063/432>>. Acesso em: 13 de jul. 2020

**WSCOM. PMJP diz, em nota, que normativa permite a execução de obras ‘essenciais’ ao combate à pandemia, na Capital.** Disponível em: <<https://wsc.com.br/pmjp-diz-em-nota-que-normativa-permite-a-execucao-de-obras-essenciais-ao-combate-a-pandemia-na-capital/>>. Acesso em: 13 de jul. 2020