

A abertura da avenida Epitácio Pessoa, da cidade da Parahyba à cidade João Pessoa: olhando para o mar e esquecendo-se do Rio Sanhauá.

ALANA CAVALCANTI CRUZ *

KEILA QUEIROZ E SILVA**

Partimos de um espaço que atualmente é bastante movimentado na cidade de João Pessoa, a Epitácio Pessoa, uma avenida que liga o centro à orla. Criada no início do século XX, carrega o nome em homenagem ao único paraibano que chegou à presidência do país, mas até que se tornasse uma área nobre pessoense, foi percorrido um longo percurso, o qual pretendemos historicizar. Para tanto selecionamos alguns marcos históricos, a saber as décadas de 1920, 1950 e 1960. As escolhas pela investigação desses dados históricos, não tem a pretensão de tratar desses recortes temporais de forma linear, mas sim delimitá-los como marcos para reconfiguração do texto cidade, tendo em vista alguns indícios emblemáticos da História da Paraíba.

A década de 1920 marca a abertura da avenida Epitácio Pessoa, a qual foi uma das obras do governo Camilo de Holanda. No governo de José Américo de Almeida (1951-1956) é implementado um projeto de pavimentação na cidade, contemplando a avenida Epitácio Pessoa. Porém, antes do estabelecimento desta avenida, eram por outros espaços que caminhavam os habitantes da cidade da Parahyba. De origem semelhante ao nascimento da cidade da Parahyba, podemos destacar a relevância que a rua Duque de Caxias, localizada no Centro, ocupou até a primeira metade do século XX, pelo fato de ser freqüentada por pessoas que pertenciam a grupos sociais de prestígio na sociedade, conforme nos indica a passagem a seguir:

Rua Direita, Rua Baixa, Rua de São Gonçalo ou do colégio. Eram estes nomes da nossa atual Duque de Caxias (...) Localizando-se no centro da cidade, (...) Nela moravam comerciantes, industriais, professores, médicos, políticos, magistrados (...). (AGUIAR, 2002p. 220/221)

Era ainda nessa mesma rua que havia festas, as quais serviam como entretenimento e sociabilização da época. O trecho abaixo descreve o carnaval que

ocorria naquele local, sobre o qual podemos perceber que havia um grande fluxo de pessoas até a década de 1950.

Eram muito diferentes de hoje os carnavais do passado. Já na época do automóvel, havia o corso. Os carros desfilavam pela Duque de Caxias, cheios de moças e rapazes, muitos fantasiados (...) O corso se fazia da Praça João Pessoa até a Praça de São Francisco. Indo e voltando, o mesmo percurso. A velha Duque de Caxias ficava coalhada de carros e caminhões, estes sempre enfeitados com motivos carnavalescos (...) Por onde andam os pierrôs, arlequins e colombinas dos carnavais dos anos quarenta e cinquenta? A vida levou, o mundo transformou. Só resta a saudade dos bons tempos, e uma furtiva lágrima molha com ternura as recordações felizes... (AGUIAR, 2002 p.224/225)

Do mesmo modo, também bastante freqüentada as festas promovidas pelo Clube Ástrea, nas quais vemos mais uma vez a predominância da participação das elites dominantes locais.

O Clube Ástrea da Rua Duque de Caxias n. 250. Quando ele ali começou a avoenga artéria se chamava Rua Direita (...) O Clube Astréa das requintadas festas de antanho. As mulheres com seus vestidos longos, de tafetá. Os homens trajando casimira preta, importada pela Inglaterra. Quando o calor era grande, cavalheiros e damas vinham para a sacada do sobradão, refrescar-se com o ar da noite tranqüila e provinciana. Todos se reconheciam, e conversava-se sobre a grandeza do conterrâneo Epitácio Pessoa, brilhando na Corte Internacional de Justiça. (AGUIAR, 2002 p.225/226)

Também localizado no centro da cidade o bairro de Tambiá no início do século passado, é descrito como um dos mais populosos, e bastante freqüentado para o lazer da população: *“Estimava-se Tambiá o mais salubre e aprazível bairro da Paraíba e o escolhido para os passeios domingueiros, por causa de sua fonte.”* (AGUIAR, 1985p.116).

Dando continuidade ao ideário político modernizante descrito anteriormente, ao pontuar as décadas de 1920 e 1950, a década de 1960, mas precisamente o ano de 1963 é marcado pela implantação do anel rodoviário de João Pessoa. No período, assumiu o governo do Estado da Paraíba Pedro Moreno Gondim (1961-1966), que teve uma gestão marcada por perfil desenvolvimentista, após o golpe militar de 1964 era projeto do governo federal intensificar as obras públicas, no caso da capital paraibana, estas se concentraram no percurso da avenida Epitácio Pessoa.

A historiografia paraibana afirma que após a pavimentação da Epitácio Pessoa houve um maior fluxo dos pessoenses em direção a Orla Marítima, os grupos sociais que não possuíam muitos recursos financeiros faziam isso nos finais de semana, pois pegavam os bondes em direção a Tambaú e posteriormente os ônibus, já a elite paraibana possuíam casas de veraneios, que tinha sido construídas para temporadas, por isso era comum se ter uma casa no centro, outra na orla e até mesmo uma ou mais fazendas. Seu Manoel Severino Bezerra, natural de Guarabira, veio morar em João Pessoa no final da década de 1940 com sua família, ele nos conta como era o divertimento naquela época:

“O transporte para praia só era o bonde, no governo de Zé Américo ele comprou quatro ônibus... Era piralho, tinha 15 anos, eu morava nos expedicionários, aí juntava uma mininada e dizia: ‘vamo pra praia?’, levava a bola brincava, quando ia tomar banho era na casa de veraneio, que ficava tudo fechada, tinha umas caixa d’água, tomava banho sujava a casa do povo, depois ia embora.”

Porém a década de 1960 inaugura um novo capítulo dessa história, pois após a construção do anel viário, vemos a consolidação de um processo que se inicia desde o momento em que a cidade deixa de olhar para o centro e passa a olhar para a orla, tendo-se evidenciado a segmentação da cidade com espaços pré-estabelecidos para os grupos mais favorecidos financeiramente, bem como para os menos favorecidos. Se antes o espaço do centro era o considerado mais moderno, a partir desse contexto vemos a modernização do litoral. Observe a citação a seguir: “João pessoa tornou-se, com a pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa, cidade marítima(...) (...) Fora do perímetro urbano cria-se outra cidade.”(AGUIAR, p.166,1985). Conseqüentemente a própria avenida passou a ser um referencial de modernidade, conforme nos indica a citação:

“Nessa artéria construíram-se mansões de bom gosto, no alvorecer dos anos 1960. Ficou conhecida pela preferência que os ricos passaram a lhe dar. Residir na Avenida Epitácio Pessoa tornou-se na época, símbolo de elevado status social.” (AGUIAR,2002 P.285)

Vemos portanto a representação de um processo de destradicionalização de costumes que culminou com a transferência da vitrine moderna pessoense do centro

para Orla marítima, dessa forma, pretendo investigar o processo que conduz a tradicionalização do centro e a modernização do litoral pessoense.

Há cerca de 20 anos Tambaú e seus bairros Manaíra e Cabo Branco começaram a ser habitados permanentemente, porém antes essa região era ocupadas pelos pescadores:

Velha praia de Tambaú... Em 1907 havia um trem, que ia da Cruz do Peixe à orla marítima. E no início da segunda metade do século anterior já se registrava a presença de um cemitério, 'em redor da capela do Coração de Jesus, completamente aberto', conforme assinalou o presidente BeaurepaireRohan em seu esclarecedor relatório de 1858. Essa tosca necrópole servia de última morada dos pescadores, pois somente eles é que viviam na luxuriante praia, onde havia muito coco, caju, guajiru e malária. (Juarez Távora ali escondido em 1930 contraiu a doença; que foi erradicada posteriormente, graças a obras de saneamento executadas).(AGUIAR,2002 P.289)

Conforme nos afirma José D'Assunção Barros: *"O século XX foi de certa maneira, o 'século da urbanização'. Globalmente falando, é a partir daí que se pode dizer que a maior parte da população mundial passou a viver essencialmente em centros urbanos de diversos tipos."* (BARROS, 2007,p.7)

Nicolau Sevckenko, narra uma série de fatos, que demonstra mudanças na cidade de São Paulo no início da década de 1920, as quais provocaram mudanças não só na estrutura da cidade, bem como nas sensações dos seus moradores, por conta disso a palavra "moderno" passou a adquirir diversas conotações simbólicas. Sobre isso ele nos esclarece:

Nos termos da nova tecnologia publicitária, essa palavra se torna a peça decisiva para captar e mobilizar as fantasias excitadas e projeções da metrópole fervilhante. (...)Não há limite para seu uso e embora na sua raiz ela comporte um registro temporal, na semântica publicitária ela capitaliza as melhores energias da imaginação e se traduz por si só, no mais sólido predicado ético em meio a vasta expectativa por uma vida melhor." (SEVCENKO, 1992, p. 227/228)

Sendo assim, o vocábulo moderno passou a significar revolução tecnológica, em se tratando de hábitos do cotidiano e do vestuário era sinônimo de última moda vigente, autonomia, exótico, libertação, ou seja, tornou-se um predicado de algo

muito bom, que deveria ser seguido, e aqueles que não seguissem ficariam para trás.

Os signos da modernidade foram fazendo parte da realidade da sociedade paulatinamente e foram modificando não só aparência física da cidade, mas também a inserção de certos hábitos oriundos da Europa, os quais muitas vezes chocavam-se com os costumes vigentes da população. Sendo assim, houve a preocupação com a geometrização, higienização, a valorização do “novo”, através da ênfase a estudos tecnológicos, medicina, moda, utensílios modernos, valorização das artes. Sidney Chalhoub em “Cidade Febril: Cortiços e epidemias na corte imperial”, nos aponta a existência de projetos como esse, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo durante o século XIX, quando os cortiços foram afastados do centro da cidade:

Era preciso, dizia-se intervir radicalmente na cidade para eliminar tais habitações coletivas e afastar do centro da capital, as classes perigosas que nele residiam. Classes duplamente perigosas, porque propagavam a doença e desafiavam as políticas de controle social urbano. (CHALHOUB, 1996 P.08).

Ainda sobre modernidade vale acrescentar:

Entende-se por Modernidade o movimento que gera alterações não apenas nos espaços, como também, nos hábitos, na moda e nos costumes dos habitantes. Este ideário, tal como coloca Berman (1986) tende a homogeneizar o mundo, à medida que as relações de sociabilidade são difundidas entre diferentes cidades; bem como a produção científica; as vestimentas; o estilo arquitetônico; a arte, enfim, uma série de alterações baseadas na busca do ser moderno que se refletem, sobretudo, no cotidiano dos habitantes da cidade. Este é, portanto, ‘um movimento coletivo, impessoal, que parece ser endêmico à modernização: o movimento no sentido de criar um ambiente homogêneo, um espaço totalmente modernizado, no qual as marcas e aparência do velho mundo tenham desaparecido sem deixar vestígio’ (p. 78). (SANTOS, 2011 p.15)

Na Paraíba, este processo também é vivenciado, quando Campina Grande até a década de 60 se configura como espaço de afirmação do moderno, sobretudo pelo prefeito Vergniaud Wanderley na década de 40. Vejamos o que nos aponta, Fábio

Sousa: “ *Vergniaud incentivou ou ordenou a derrubada de todas as antigas construções da área, com exceção do prédio do Telégrafo Nacional, hoje Museu Histórico, um dos poucos prédios remanescentes da primeira metade do século XIX na cidade.*” (SOUSA, p.74,2003)

Muito além dos espaços urbanísticos que se consolidaram nesse contexto, gostaríamos de enfatizar a segregação social que ficou bastante nítida na época. Fábio Sousa nos alerta sobre essa questão:

Sem exceção seja no Brasil ou em cidades européias, o saneamento de ruas e áreas centrais e o abastecimento de água significaram, em grande parte, o fim ou a diminuição das costumeiras epidemias, a transformação arquitetônica das áreas centrais e a reordenação de espaços e territórios. Porém, junto com estas conquistas modernas, pobres e ricos, que moravam em habitações consideradas insalubres ou antiestéticas, foram deslocadas para áreas, bairros ou subúrbios afastados, liberando o centro para atividades comerciais, o lazer elegante e os negócios. Nos novos lugares reorganizados com esse processo de desterritorialidade, constituíram-se hierarquias e segregações sociais e espaciais de novo tipo e, em alguns casos, mais marcantes do que as conhecidas até então. (SOUSA, 2003 p.64/65)

Experiências como essas também foram vivenciadas na cidade de João Pessoa, desde a época que ainda se chamava Parahyba, segundo nos afirma AGUIAR: “*Foi o governo de Camilo de Holanda (1916/1920) que começou, realmente a modernizar a capital.*” (AGUIAR, 2002 p.315). E a partir de então essa tendência se intensificou e os governos que o seguiram também procuraram desenvolver a cidade levando em consideração os aspectos da modernidade, conforme nos aponta o trecho abaixo:

Com o governo de Camilo de Holanda tivemos uma pequena revolução urbanística-edifícios, avenidas, calçamento- que começou a modificar o aspecto colonial da cidade. No governo seguinte, o de Sólon de Lucena, esse trabalho de modernização teve novo impulso graças ao dinamismo do prefeito Guedes Pereira, que fez a nova cidade, desde a velha Lagoa, por ele transformada em parque público, à abertura de novos bairros, que hoje se estende para os lados de Tambaú. (AGUIAR, 1985 p.135)

Essas informações nos conduzem a questão já levantada anteriormente, quanto ao distanciamento do centro da cidade ao passo, que ocorria a aproximação em relação as área litorâneas, dessa forma, João Pessoa foi olhando para o horizonte

do mar, a medida que “esquecia” das margens do Rio Sanhauá. Isso representou um processo de destradicionalização dos costumes e culminou com a transferência da vitrine moderna pessoense do centro para a praia de Manaíra/Tambaú. Outras passagens também reafirmam os dados ressaltados acima:

A cidade de João Pessoa, fundada em 1585 sob o nome de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, nasceu da imposição de um mercado externo (...) Dentro dessa perspectiva, a ocupação de seu território iniciou-se a uma considerável distância da orla marítima, mais especificadamente, às margens do Sanhauá (...) Em 1952 foi realizado o calçamento da Epitácio Pessoa, o que permitiu a instalação de bondes, marinetes e, a seguir, ônibus e lotações, tornando menos problemático, o deslocamento até a praia, que já estava se tornando o principal lazer da população nos finais de semana.” (LAVIERI, In GONÇALVES, Regina, 1999 p. 39 e 40)

É possível compreender que embora essa relação com o litoral, recorrente atualmente, outrora não possuía o mesmo peso, pois como nos informa as passagens acima, o fato de ir à praia, para os pessoenses, foi se consolidando aos poucos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Wellington. **Cidade de João Pessoa**: a memória do tempo, João Pessoa, Edições Funesc , 2002.

AGUIAR, Wellington e Mello, José Octávio. Uma Cidade de Quatro Séculos. Evolução e Roteiro. Estado PB Ed, 1985.

BARROS, José D’Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis, RJ, Vozes, 2007.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis, Vozes, 1994.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril**: Cortiços e epidemias na corte imperial, São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. **Memória, História, Testemunho**, p.85-94. In: BRESCIANI, Stella; NAXARA, Márcia (orgs). **Memória e Res (sentimento)** Indagações sobre uma questão sensível, São Paulo, Editora da Unicamp, 2001.

LAVIERI, João Roberto e LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira- **Evolução de João Pessoa** pós 60- In: GONÇALVES, Regina Célia, **A questão urbana na Paraíba**, João Pessoa, Editora Universitária, 1999.

MONTENEGRO, Antônio Torres. **História oral e memória: a cultura popular revisitada**, São Paulo, Editora Contexto, 1992

NAPOLITANO, Marcos. **A História depois do papel**. In PINSKY, Carla B. ET al (orgs). **Fontes históricas**, São Paulo, Editora Contexto, 2006

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, Cidades Sensíveis, Cidades Imaginárias**. Revista Brasileira de História-Órgão Oficial da Associação Nacional de História. São Paulo, ANPUH, vol.27, n.53, jan-jun, 2007.

SANTOS, Chrislayne Fernandes, SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael, NASCIMENTO, Rebeca Maria Aguiar do. **Expansão Urbana da Cidade: Uma leitura da Avenida Eptácio Pessoa- João Pessoa-PB**, anais XXII Simpurb, Belo Horizonte, 2011.

SEVCENKO, Nicolau- **Orfeu Extático na MetrÓpole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20-** São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

SILVEIRA, José Augusto R. da. **Percursos e Processo da Evolução Urbana: O caso da Avenida Eptácio Pessoa na cidade de João Pessoa-PB**. Tese de Doutorado em Desenvolvimento Urbano, Recife, 2004.

SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra- **Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945)**. Revista Brasileira de História. Experiências Urbanas. vol.23, n.46, jul-dez 2003.

Jornal

União. 21 de fevereiro, 1952.

União. 17 de janeiro, 1954.

União. 5 de fevereiro, 1954.

União. 14 de fevereiro, 1954.

União. 16 de março, 1954.

União. 15 de abril, 1954.

União. 18 de julho, 1954.

União. 5 de agosto, 1954.