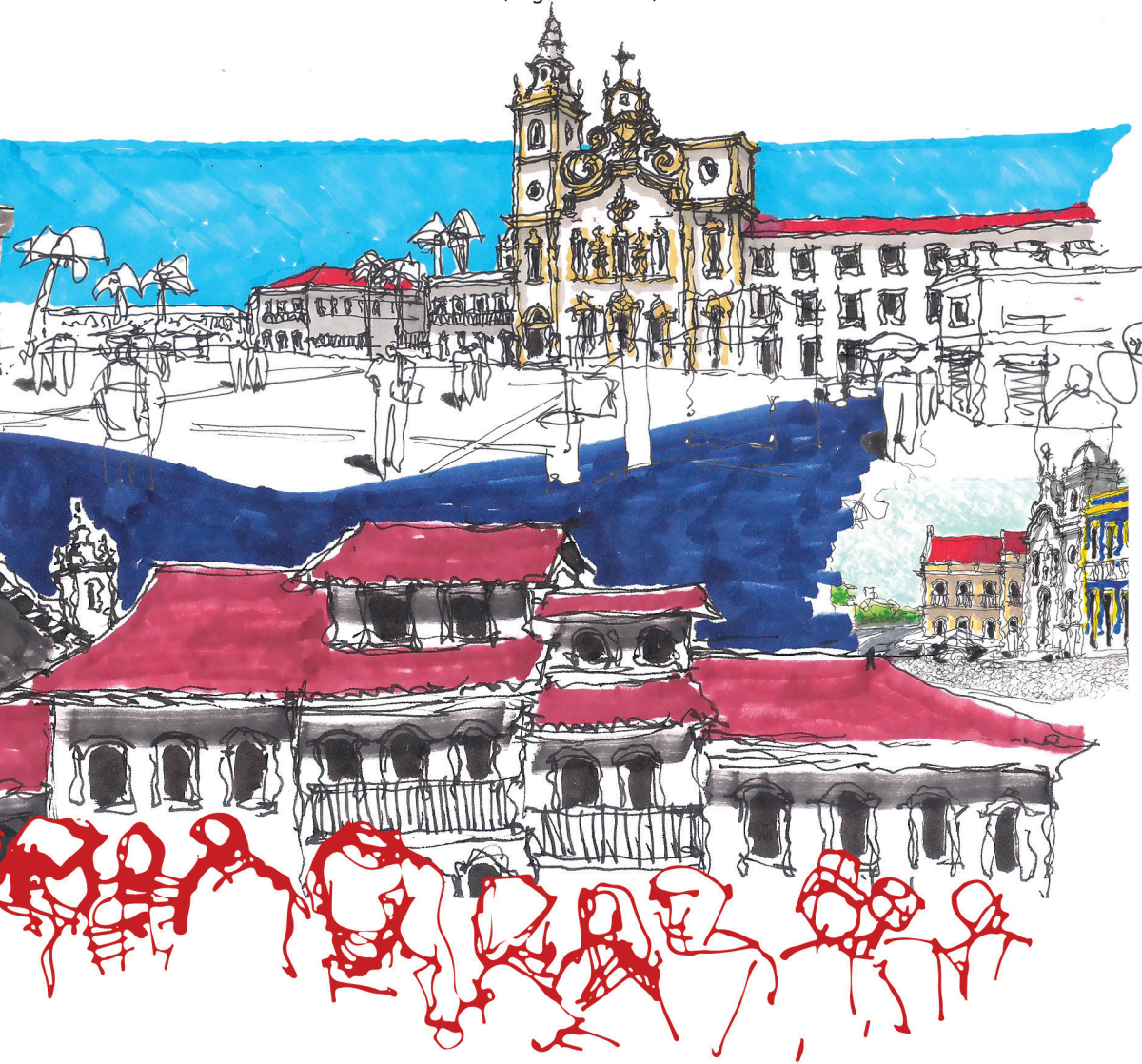


Doralice Sátyro Maia
Maria Berthilde Moura Filha
Paula Dieb Martins
(Organizadoras)



a rua e a cidade

MÚLTIPLOS OLHARES

A RUA E A CIDADE
Múltiplos olhares



**UNIVERSIDADE
FEDERAL DA PARAÍBA**

Reitora MARGARETH DE FÁTIMA FORMIGA MELO DINIZ
Vice-Reitor BERNARDINA MARIA JUVENAL FREIRE DE OLIVEIRA

Pró-Reitora PRPG MARIA LUIZA PEREIRA DE ALENCAR MAYER FEITOSA



EDITORA UFPB

Diretora IZABEL FRANÇA DE LIMA
Supervisão de Administração GEISA FABIANE FERREIRA CAVALCANTE
Supervisão de Editoração ALMIR CORREIA DE VASCONCELLOS JÚNIOR
Supervisão de Produção JOSÉ AUGUSTO DOS SANTOS FILHO

CONSELHO EDITORIAL

ADAILSON PEREIRA DE SOUZA (Ciências Agrárias)
ELIANA VASCONCELOS DA SILVA ESVAEL (Linguística, Letras E Artes)
FABIANA SENA DA SILVA (Interdisciplinar)
GISELE ROCHA CÔRTEZ (Ciências Sociais Aplicadas)
ILDA ANTONIETA SALATA TOSCANO (Ciências Exatas e da Terra)
LUANA RODRIGUES DE ALMEIDA (Ciências da Saúde)
MARIA DE LOURDES BARRETO GOMES (Engenharias)
MARIA PATRÍCIA LOPES GOLDFARB (Ciências Humanas)
MARIA REGINA VASCONCELOS BARBOSA (Ciências Biológicas)

CONSELHO CIENTÍFICO

MARIA AURORA CUEVAS-CERVERÓ (Universidad Complutense Madrid /ES)
JOSÉ MIGUEL DE ABREU (UC/PT)
JOAN MANUEL RODRIGUEZ DIAZ (Universidade Técnica de Manabi/EC)
JOSÉ MANUEL PEIXOTO CALDAS (USP/SP)
LETÍCIA PALAZZI PEREZ (UNESP/Marília/SP)
ANETE ROESE (PUC Minas/MG)
ROSÂNGELA RODRIGUES BORGES (UNIFAL/MG)
SILVANA APARECIDA BORSETTI GREGORIO VIDOTTI (UNESP/Marília/SP)
LEILAH SANTIAGO BUFREM (UFPR/PR)
MARTA MARIA LEONE LIMA (UNEB/BA)
LIA MACHADO FIUZA FIALHO (UECE/CE)
VALDONILSON BARBOSA DOS SANTOS (UFCG/PB).

Editora filiada à:



Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Doralice Sátyro Maia
Maria Berthilde Moura Filha
Paula Dieb Martins
(Organizadoras)

A RUA E A CIDADE
Múltiplos olhares

Editora UFPB
João Pessoa
2020

Direitos autorais 2020 – Editora UFPB

Efetuada o Depósito Legal na Biblioteca Nacional, conforme a Lei nº 10.994, de 14 de dezembro de 2004.

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS À EDITORA DA UFPB

É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio.

A violação dos direitos autorais (Lei nº 9.610/1998) é crime estabelecido no artigo 184 do Código Penal.

O conteúdo desta publicação é de inteira responsabilidade do autor.

Impresso no Brasil. Printed in Brazil.

Projeto Gráfico	Editora UFPB
Editoração Eletrônica e	
Design da Capa	Wellington Costa Oliveira
Ilustração da Capa	José Clewton do Nascimento e Daniel Lucas Viana Santos

Catálogo na fonte:

Biblioteca Central da Universidade Federal da Paraíba

R894 A rua e a cidade : múltiplos olhares / organizadoras: Doralice Sátyro Maia, Maria Berthilde Moura Filha, Paula Dieb Martins. - João Pessoa : Editora UFPB, 2020.
278 p. : il.
ISBN 978-85-237-1520-5
1. Urbanização. 2. Ruas e avenidas – Memória.
3. Ruas e avenidas – Modernização. I. Maia, Doralice Sátyro. II. Moura Filha, Maria Berthilde. III. Martins, Paula Dieb. IV. Título.

UFPB/BC

CDU 711

Livro aprovado para publicação através do Edital Nº 01/2019, financiado pelo Programa de Apoio a Produção Científica - Pró-Publicação de Livros da Pró-Reitoria de Pós-Graduação da Universidade Federal da Paraíba.

EDITORA UFPB Cidade Universitária, Campus I, Prédio da editora Universitária, s/n
João Pessoa – PB
CEP 58.051-970
<http://www.editora.ufpb.br>
E-mail: editora@ufpb.br
Fone: (83) 3216.7147

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	
	<i>Doralice Sátyro Maia</i>	
	<i>Maria Berthilde Moura Filha</i>	11
PARTE I	AS TRANSFORMAÇÕES DAS RUAS EM ESPAÇOS E TEMPOS DIVERSOS: apropriação, percepção e modernização	19
	CAMINHABILIDADE NA REQUALIFICAÇÃO URBANA DA AVENIDA JAIR DE ANDRADE, ITAPUÁ, VILA VELHA – ES	
	<i>Flávia Girundi Martins</i>	
	<i>Larissa Barcellos Campos</i>	
	<i>Eneida Maria Souza Mendonça</i>	21
	RIBEIRA DESENHADA: apropriar, desenhar e conversar (na rua) sobre o patrimônio cultural	
	<i>Eunádia Silva Cavalcante</i>	
	<i>José Clewton do Nascimento</i>	49
	LA CALLE COMO ESPACIO PARA GESTACIÓN DE LOS DERECHOS Y EL PATRIMONIO LGTBI	
	<i>Antonio Rafael Fernández Paradas</i>	
	<i>Nuria Rodríguez Martín</i>	71
	LA MOTORIZACIÓN DE MADRID Y LAS TRANSFORMACIONES EN LOS USOS DE LA CALLE, 1898-1936	
	<i>Nuria Rodríguez Martín</i>	91
	NO MEIO DO CAMINHO HAVIA UMA LADEIRA: a avenida Junqueira Ayres e a modernização de Natal, séc. XIX-XX	
	<i>Yuri Simonini</i>	111
PARTE II	AS RUAS DA CIDADE DA PARAHYBA: entre caminhos e avenidas	137
	A RUA E A CIDADE: geografia histórica, morfologia e cotidiano. Apontamentos sobre os percursos da pesquisa	
	<i>Doralice Sátyro Maia</i>	139

DE ZIG-ZAGS E LINHAS RETAS: ruas de uma cidade de quatro séculos <i>Maria Berthilde Moura Filha</i> <i>Francisco Sales Trajano Filho</i>	161
UMA NARRATIVA DA RUA DIREITA PARA A CIDADE DA PARAHYBA <i>Maria Helena Azevedo</i> <i>Maria Berthilde Moura Filha</i>	187
PARAHYBA NO SÉCULO XIX: as ruas da Cidade Baixa <i>Rita de Cassia Gregorio de Andrade</i>	205
AS RUAS DE LIGAÇÃO: subindo e descendo ladeiras <i>Doralice Sátyro Maia</i> <i>Maria Berthilde Moura Filha</i> <i>Nirvana Lígia Albino Rafael de Sá</i>	223
AS RUAS DAS MANSÕES E DA EXPANSÃO URBANA: Rua das Trincheiras, Avenida João Machado, Rua do Tambiá e Avenida Epiitácio Pessoa <i>Maria Simone Morais Soares</i> <i>Paula Augusta Ismael da Costa</i> <i>Paula Dieb Martins</i>	239
SOBRE OS AUTORES	271

Dedicamos este trabalho à Profa. Dra. Nelci Tinem
(In memoriam)

**Ela nos deu as primeiras inspirações para compor este livro, pois
foi por suas mãos que as ruas da cidade de João Pessoa ganharam
“Fronteiras, marcos e sinais”**

Balzac dizia que as ruas de Paris nos dão impressões humanas. São assim as ruas de todas as cidades, com vida e destinos iguais aos do homem.

Por que nascem elas? Da necessidade de alargamento das grandes colmeias sociais, de interesses comerciais, dizem. Mas ninguém o sabe. Um belo dia, alinha-se um tarrascal, corta-se um trecho de chácara, aterra-se um lameiro, e aí está: nasceu mais uma rua. Nasceu para evoluir, para ensaiar os primeiros passos, para balbuciar, crescer, criar uma individualidade.

INTRODUÇÃO

*Doralice Sátyro Maia
Maria Berthilde Moura Filha*

A rua é o objeto de reflexão por nós priorizado. Há muito, é definida como um elemento eminentemente urbano, de circulação, e associada à presença de edificações. A exemplo, a rua foi referida por Raphael Bluteau, no século XVIII, como o “espaço que há entre as casas de uma cidade, para a passagem da gente”¹. No século XXI, o Dicionário Aurélio a define como “via pública para circulação urbana, total ou parcialmente ladeada de casas”².

Com um caráter mais técnico, José Lamas, em seu estudo sobre a forma da cidade, trata a rua como um dos elementos morfológicos que compõem o espaço urbano:

[...] o traçado, a rua, existem como elementos morfológicos nos vários níveis ou escalas da forma urbana, desde a rua de peões à travessa, à avenida, ou à via rápida, encontra-se uma correspondência entre a hierarquia dos traçados e a hierarquia das escalas da forma urbana³.

Mas a rua não é apenas espaço físico, passagem, forma, traçado, como consta nas definições citadas. Ela contém muitas outras dimensões e significados e, sob uma linguagem literária, o cronista João do Rio, em sua obra “A alma encantadora das ruas”, diz:

¹ Vocabulário português e latino (1720), Raphael Bluteau volume 7 disponível em <http://dicionarios.bbm.usp.br/en/dicionario/1> [Acesso em 29 de junho de 2019].

² Dicionário Aurélio – Século XXI – Aurélio Eletrônico - Versão 3.0.

³ LAMAS, José M. R. Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, p. 100.

Nós pensamos sempre na rua. Desde os mais tenros anos ela resume para o homem todos os ideais, os mais confusos, os mais antagônicos, os mais estranhos, desde a noção de liberdade e de difamação – ideias gerais – até a aspiração de dinheiro, de alegria e de amor, ideias particulares. Instintivamente, quando a criança começa a engatinhar, só tem um desejo: ir para a rua!⁴

No processo de urbanização, a rua apresenta-se como lugar de sedimentação de um tempo-espaço determinado. Na rua, a cidade se expressa, seja através do seu desenho ou da sua forma, seja enquanto lugar de realizações sociais. Portanto, na rua se materializam transformações físicas na trama e na paisagem da cidade, a rua é também lugar de manifestações das relações sociais, das diferenças e do cotidiano em momentos históricos diversos.

Se remontarmos à origem da cidade, observamos que desde a Antiguidade a rua é um elemento definidor da forma urbana, bem como revela muito da vida social ali existente. As ruas retilíneas definiram o plano geométrico quadriculado das cidades antigas. Já no período medieval, sabe-se que não foi a cidade, mas sim o campo que passou a ser o centro da vida social e econômica. Contudo, ela também teve grande expressão como afirma Benévolo⁵ em que cita a orientação da cultura medieval, por não tender “a estabelecer modelos formais como a cultura antiga”, tornando “impossível uma descrição geral da forma da cidade”. Todavia, prossegue o autor, pode-se “catalogar alguns caracteres gerais, a relacionar com os caracteres políticos e econômicos”. Um desses caracteres gerais indicados por Benévolo é o das ruas da cidade medieval:

As ruas não são todas iguais, mas existe uma gradação contínua de artérias principais e secundárias; as praças

⁴ RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das letras, 1997, p. 72.

⁵ BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva 1993, p. 269

não são recintos independentes das ruas, mas largos ligados estreitamente às ruas que para elas convergem.⁶

Essas características que tanto marcaram as ruas de períodos históricos distantes podem ainda ser encontradas em algumas cidades. É o que explica Horacio Capel (2002) ao analisar a morfologia das cidades. Diz o autor:

Hay caminos prehistóricos que se convirtieron en calles y se conservan así todavía; (...) Son muchas las ciudades cuya calle principal seguía en la edad media el 'cardus' romano y así ha permanecido hasta hoy. (...) En todos esos casos los edificios pueden haberse destruido y reedificado varias veces y las calles continúan.⁷

Apesar desse caráter de permanência das ruas, foi a modernidade um tempo que impôs grandes transformações a este elemento morfológico. É fato que a modernidade vai se expressar na conformação das cidades, especialmente ao exigir outra estrutura urbana, portanto, outra forma de rua que por sua vez imporá outro uso, outro cotidiano. Conseqüentemente, as intervenções urbanas vão ocorrer de maneira mais intensa, muitas ruas foram completamente destruídas para dar passagem às novas avenidas.

Marshall Berman (1987) em “Tudo que é sólido desmancha no ar”, dedica alguns capítulos à análise de obras literárias em que os autores expunham as suas impressões sobre a modernidade. O referido autor elabora três análises sobre as transformações da cidade que se concretizam através das ruas: o bulevar parisiense, o projeto Nevski em São Petersburgo e a rodovia (highway) somada à avenida arborizada (parkway) de New York. Não é por acaso que Berman as elege. As mesmas provocam não só grandes mudanças na forma da cidade, mas

⁶ Idem.

⁷ CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**. I- Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002, p. 80-81

principalmente produzem profundas transformações no uso das ruas, portanto na vida cotidiana dos seus habitantes.

A partir do poema “Os Olhos dos Pobres” de Baudelaire, Berman procura responder à pergunta que ele próprio se coloca: “o que os bulevares fizeram às pessoas?” Respondendo, o autor afirma: “os bulevares criaram uma nova cena primordial: um espaço privado, em público, onde eles⁸ podiam dedicar-se à própria intimidade, sem estar fisicamente sós”⁹.

As análises de Berman sobre os bulevares parisienses revelam a nova conformação que as ruas passam a ter a partir do século XIX. O autor prossegue a sua reflexão examinando a modernidade no subdesenvolvimento em Petersburgo. Nessa análise, consegue ir além do significado das formas, penetrando nas relações sociais. Em Petersburgo, o projeto Nevski representa a vida e a cidade moderna, contudo aí reside o paradoxo: cidade moderna habitada por “nômades do Estado sem lar”¹⁰.

Por meio das análises e constatações de Berman (1987) captamos o sentido de transformação da rua mas, também, identificamos através de suas palavras os caminhos diversos que levam a nos aproximarmos dela enquanto objeto de estudo: a rua pode ser forma, cena, imagem, conteúdo, espaço, cotidiano, transformação e também permanência. Cada um desses termos abre espaço para visões múltiplas e, sem que tenha havido a definição prévia da abordagem a ser dada pelos autores que compõem esta coletânea, algumas dessas dimensões foram surgindo na forma de cada um abordar e perceber a rua.

Em alguns dos artigos fica evidente que a rua não pode ser compreendida apenas enquanto um espaço de circulação, pois os autores a relacionaram ora com outros elementos morfológicos, como edifícios referenciais; ora com uma forma de atividade que caracteriza determinada rua, como por exemplo o comércio; ora com as formas de apropriação do seu espaço.

⁸ Refere-se aos amantes, personagens do poema de Baudelaire.

⁹ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p.147

¹⁰ Idem. p. 268

Mas a rua também é expressão de tempo e, por isso, os artigos exploraram recortes distintos: alguns têm uma abordagem de construção histórica, outros buscam o passado para compreensão do presente, outros ainda captam a rua em sua problemática contemporânea.

Todos estes aspectos foram observados quando da sistematização dos artigos, sempre tendo por princípio a multiplicidade de olhares que a rua possibilita. Isto porque optamos por convidar autores que trazem visões diversas sobre distintas cidades, no Brasil e no exterior, estando estes artigos reunidos em uma primeira parte do livro, ficando uma segunda parte dedicada à cidade de João Pessoa, ou mais propriamente à então Cidade da Parahyba.

Sob o título “**As transformações das ruas em espaços e tempos diversos: apropriação, percepção, e modernização**”, na primeira parte deste livro, começamos por abordar a cidade e a rua na atualidade, tratando sua problemática e formas de apropriação. Nesse sentido, Flávia Girundi Martins, Larissa Barcellos Campos e Eneida Maria Souza Mendonça levantam a questão contemporânea da caminhabilidade, tendo por objeto de estudo a requalificação da Avenida Jair de Andrade na cidade de Vila Velha, Espírito Santo. Eunádia Silva Cavalcante e José Clewton do Nascimento trabalham a apropriação do lugar, através do ato de observar e desenhar o urbano, focando atenção nas ruas do Bairro da Ribeira, na cidade de Natal, Rio Grande do Norte. O sentido de apropriação também direciona o artigo apresentado por Antonio Rafael Fernández Paradas e Nuria Rodríguez-Martín que abordam a rua como espaço de manifestação e reivindicação dos coletivos LGTBI em cidades da Espanha. Sob a ótica da modernização urbana, Nuria Rodríguez-Martín fez uma análise sobre a presença dos veículos motorizados nas ruas de Madri e as transformações provocadas nas mesmas em um recorte cronológico entre os anos 1898 e 1936.

Utilizando uma estratégia metodológica que busca compreender a cidade atual a partir da sua trajetória histórica, Yuri Simonini analisou a Avenida Junqueira Ayres em Natal, desde o tempo em que ela era um obstáculo para comunicação entre os dois bairros da cidade, fazendo um

contraponto com a sua valorização quando da modernização de Natal, entre os séculos XIX e XX. Ao observar o conjunto destes artigos e as diversas abordagens propostas pelos autores aqui envolvidos, vemos que se justifica o título proposto para esta primeira parte da presente obra.

A segunda parte desta coletânea intitulada “**As ruas da Cidade da Parahyba: entre caminhos e avenidas**” expõe resultados de pesquisas realizadas, particularmente no Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb) e no Laboratório de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM). Os artigos foram escritos em tempos diversos, porém reescritos para essa publicação, uma vez que têm origens diversas: alguns são oriundos de pesquisas realizadas através do Programa de Iniciação Científica (CNPq/UFPB), outras são resultado de dissertações de mestrado, de relatórios de pesquisa de projetos institucionais e de pós-doutorados.

Todos esses escritos mostram as principais fontes de investigação, sendo a pesquisa documental comum a todos. Assim, muito embora sejam textos com autorias diversas, traduzem em certa medida as trajetórias e os percursos teórico e metodológicos como se pode observar a partir do texto escrito por Doralice Sátyro Maia. No capítulo seguinte, Maria Berthilde Moura Filha e Francisco Sales Trajano Filho a partir de documentos oficiais, relatos de viajantes e cartografias identificam e mapeam porque, em momentos diferentes da cidade em foco, as vias foram tratadas sob termos e valores diversos: rua, travessa, avenida. Esses dois capítulos iniciais possibilitam uma visão conjunta das ruas da Cidade da Parahyba, denominação adotada por corresponder ao recorte temporal aqui estudado, que se estende até as primeiras décadas do século XX.

Seguindo o transcurso histórico e as formas espaciais, vai-se apresentando as ruas desde a Cidade Alta à Cidade Baixa, passando pelas ruas e ladeiras que ligavam tais áreas da cidade até se chegar nas ruas de expansão, aquelas que traduzem o crescimento do tecido urbano.

Dessa forma, na sequência, Maria Helena Azevedo e Maria Berthilde Moura Filha” mostram a importância que teve a Rua Direita, uma das principais da Cidade Alta e da cidade como um todo desde

a sua fundação e, de forma destacada, as transformações ocorridas no transcurso do século XIX até 1920. As autoras trabalharam a relação entre a rua e os equipamentos que costumavam fazer parte da organização espacial das cidades portuguesas, no caso a Casa de Câmara e Cadeia, o Pelourinho, a Misericórdia, os conventos das ordens religiosas. Parte-se então para as ruas da Cidade Baixa, essas abordadas por Rita de Cássia Gregório de Andrade que demonstra como ali há ruas de significativa importância, em especial aquelas que se configuram como ruas comerciais, função essa atribuída historicamente às ruas próximas aos rios, ou na ribeira como se referem os portugueses. Após esses dois escritos, apresentam-se as denominadas “ruas de ligação”, aquelas que conectam a Cidade Alta à Cidade Baixa e vice-versa, mostrando como o surgimento dessas esteve diretamente relacionado com o processo de consolidação das ruas da Cidade Alta. E, na sequência chega-se às ruas de expansão no capítulo de autoria de Maria Simone Morais Soares, Paula Augusta Ismael da Costa e Paula Dieb Martins em que revelam as transformações na cidade no âmbito mais geral e como tais mudanças impulsionam a expansão da mesma a partir das habitações construídas para a elite local. Em outros termos, as autoras mostram como desde alguns dos caminhos abertos para conformarem as estradas de acesso à cidade, foi se alterando a concepção de rua até as primeiras décadas do século XX quando é aberta a avenida nos moldes da cidade moderna, imprimindo a passagem da Cidade Histórica e Tradicional para a Cidade Modernizada como fazem referência as autoras.

A reunião dos estudos e das pesquisas só se concretizou com a publicação do Edital nº 01/2018-2019/PRPG/UFPB – Programa de apoio à produção científica – Pró-Publicação de livros. Desde o lançamento deste edital começamos a convidar e a instigar os autores aqui presentes para nos enviarem os seus escritos. Sabe-se da imensa dificuldade em atendermos aos prazos cada vez mais exímios para as nossas atividades, por isso, expressamos o nosso enorme agradecimento à Pró-Reitoria de Pós-Graduação da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) e,

de forma especial aos autores dos capítulos que compõem essa obra. É preciso registrar que as pesquisas desenvolvidas nos grupos vinculados à UFPB resultam de projetos financiados pelo CNPq e pela Capes, agências de fomento à pesquisa e à pós-graduação no Brasil.

PARTE I

**AS TRANSFORMAÇÕES DAS RUAS EM
ESPAÇOS E TEMPOS DIVERSOS:
apropriação, percepção e modernização**

CAMINHABILIDADE NA REQUALIFICAÇÃO URBANA DA AVENIDA JAIR DE ANDRADE, ITAPUÃ, VILA VELHA – ES

*Flávia Girundi Martins
Larissa Barcellos Campos
Eneida Maria Souza Mendonça*

Este artigo associa a rua e o espaço público ao conceito de caminhabilidade, a fim de apresentar a importância da valorização do pedestre no planejamento urbano, bem como possíveis medidas para atingir a caminhabilidade por meio do desenho urbano. Segundo a Associação Brasileira de Pedestres – ABRASPE (2000), ser pedestre é uma condição natural do ser humano. Qualquer pessoa que se encontre em via pública é considerada um pedestre, mesmo que não possua condições físicas para caminhar. Todas as pessoas, em algum momento se enquadram na categoria de pedestre, pois mesmo quem se locomove por meio do carro ou transporte público, ao sair do meio de locomoção e antes de chegar ao local de destino, em geral, precisa caminhar em via pública, ainda que por trechos pequenos. Portanto, fica evidente a importância de um planejamento urbano eficiente que priorize a qualidade dos espaços públicos utilizados pelos pedestres.

Adotando como principais fontes, os autores Jan Ghel e Eduardo Vasconcellos, foram abordados a seguir, os benefícios de uma cidade caminhável, como impactos na saúde, segurança e sustentabilidade, e os principais motivos que levaram a maior parte das cidades atuais a não serem caminháveis, pontuando-se formas de atingir a caminhabilidade.

A decisão de eleger a Avenida Jair de Andrade como objeto de estudo se deve ao fato de se tratar de uma via com importância histórica do ponto de vista comercial e de conexão municipal e intermunicipal por transporte coletivo, para o bairro Itapuã, um dos mais densos da cidade de Vila Velha, na Região Metropolitana de Vitória, e apresentando portanto, potencial e necessidade, para se tornar um local caminhável. Além dos estudos sobre o tema, se investigou o processo de formação e evolução do bairro Itapuã, com pesquisas de campo para registros quanto ao uso e ocupação do solo, estrutura e hierarquia viária, para avaliação das características da avenida com o intuito de identificar potencialidades e empecilhos para se alcançar a caminhabilidade. A partir dos conceitos e das conclusões sobre as características locais foram desenvolvidas diretrizes gerais e apresentadas especificidades do projeto de intervenção em um segmento da Avenida Jair de Andrade, demonstrando-se a possibilidade de aplicação do conceito de caminhabilidade por meio de ferramentas de desenho urbano na escala da rua.

CAMINHABILIDADE E OS BENEFÍCIOS PARA A VIDA NAS CIDADES

Segundo Amânico e Sanches (2004), caminhabilidade é um termo utilizado para determinar o quão convidativo o espaço público é para se caminhar, no que diz respeito à segurança, conforto e conveniência. Transformar uma cidade a fim de atingir a caminhabilidade traz inúmeros benefícios, como a melhoria da qualidade dos espaços públicos, dos índices de sustentabilidade, saúde e segurança.

Uma cidade convidativa para pedestres proporciona maior atividade e interação social no espaço público, resultando em uma cidade viva. Para Gehl (2014), a cidade viva é o objetivo e o ponto de partida de um bom planejamento urbano. O importante para determinar uma cidade viva não é o número de pessoas no espaço público, mas sim a qualidade do espaço e a sensação que ele transmite. Uma via com poucas

peças pode ser considerada mais viva do que uma via com muitas pessoas, como observado nas Figuras 1 e 2.

Figura 1: Rua de Pedestres, Madri, Espanha



Fonte: cadernorecifense.blogspot.com.br [Acesso em: 13/03/2017]

Figura 2: “Shibuya Crossing”, a maior travessia e cruzamento de pedestres de Tóquio, Japão



Fonte: timundmirkoinjapan.wordpress.com [Acesso em: 13/03/2017]

Na Figura 1 é apresentada uma rua de pedestres em Madri, Espanha, em que o espaço público é convidativo e agradável. Na Figura 2, nota-se um cruzamento de grandes avenidas em Tóquio, Japão, em que o número de pessoas é tão alto, que o local passa a se tornar menos agradável.

Os percursos que não se podem evitar como ir à escola, ao trabalho, ou às compras, serão feitos sob quaisquer condições, sendo estas ideais à caminhada ou não. Se as condições forem favoráveis, há chances de que um número maior de pessoas opte por caminhar ou usar bicicletas por maior parte ou todo o trajeto. Porém, se as condições não forem ideais, grande número de pessoas fará a maior parte do trajeto de carro ou transporte público. Por outro lado, existe também a caminhada intencional que se refere a percursos feitos por prazer ou como forma de praticar exercício físico. Para que essa caminhada ocorra é necessário que as condições sejam ideais, ou seja, que haja um espaço público de qualidade, convidativo para pedestres.

O incentivo à caminhada pode contribuir para tornar as cidades mais sustentáveis, uma vez que, conciliado com o incentivo ao uso de bicicletas e bom sistema de transporte público, os deslocamentos nas cidades podem se tornar mais baratos e menos poluentes. Pedalar e caminhar são formas de locomoção de baixo custo, quase silenciosas e não poluentes, enquanto carros têm custo mais elevado, são menos silenciosos e mais poluentes. Pedestres e ciclistas também ocupam menos espaço em via pública em relação a carros. Como indicado na Figura 3, um carro pode ocupar o mesmo espaço que até 20 bicicletas.

Figura 3: Espaço ocupado por carros e bicicletas



Fonte: viatrolebus.com.br [Acesso em: 15/02/2017]

Incentivar o uso de transporte público também pode ser uma maneira eficiente de tornar os deslocamentos feitos na cidade mais sustentáveis, quando se trata de percursos de longa distância, uma vez que o transporte público ocupa menos espaço na via para transportar o mesmo número de pessoas, se comparado a carros.

Assim, fica evidente que a caminhabilidade conciliada ao incentivo do uso de bicicletas e de transporte público torna os deslocamentos nas cidades mais sustentáveis, pois estes são meios de transporte mais baratos, menos poluentes, produzem menos ruído e utilizam de maneira mais eficiente o espaço público.

Segundo Gehl (2014), carros tornaram-se o principal meio de transporte e aos poucos, o nível de atividade física nas cidades diminuiu. A atividade física não está mais incluída na caminhada do cotidiano, mas sim, realizada voluntariamente, seja em espaços abertos, fechados, públicos ou privados, sendo necessários força de vontade, determinação, tempo, e por vezes, gasto financeiro para praticá-la, o que muitas vezes, não ocorre. Em consequência, há diminuição da qualidade de vida e aumento de gastos com saúde. Criar espaço urbano que seja convidativo ao transporte ativo como caminhar e pedalar é uma forma de incluir

atividade física na rotina das pessoas e assim contribuir com um estilo de vida mais saudável.

Outro ponto importante a ser ressaltado é a sensação de segurança nos espaços públicos das cidades gerada pela caminhabilidade. É uma tendência natural do ser humano preferir passar e permanecer em locais onde haja a presença de outras pessoas. Quanto mais pessoas caminharem e passarem tempo na rua, maior a sensação de segurança de quem por lá circule.

De acordo com Gehl (2014), a desigualdade social é o pano de fundo para altos índices de criminalidade, justificando tentativas privadas de proteger a vida e a propriedade, como grades, muros, câmeras de vigilância, segurança privada entre outros artifícios. No entanto, estas medidas tornam o local pouco atrativo a pedestres e podem contribuir para aumentar a sensação de medo e reduzir a segurança por conseguinte.

Para Jacobs (2011), existem três características fundamentais para aumentar a segurança de uma rua: a nitidez da separação entre espaço público e privado, a implantação de edificações com fachadas voltadas para a rua, promovendo interação visual entre pessoas no interior das edificações e nas calçadas, e o movimento constante de pedestres nas calçadas. Nesse caso, a vigilância poderá ser feita inconscientemente por aqueles que utilizam a rua e por seus habitantes. Portanto, o aumento da segurança real e a segurança percebida dependem não somente do policiamento, mas principalmente, da rede de comportamentos humanos espontâneos realizados na rua, viabilizados pela infraestrutura da mesma.

POR QUE AS CIDADES NÃO SÃO CAMINHÁVEIS?

É possível dizer que grande parte das cidades atuais não é caminhável devido à combinação de dois fatores importantes: a negligência da escala humana, tanto no planejamento urbano quanto em projetos arquitetônicos, e a supervalorização do carro como principal meio de transporte.

Por muito tempo, especialmente após a difusão das ideias modernistas, a dimensão humana foi negligenciada no planejamento urbano. As cidades passaram a ser planejadas a partir de uma escala macro, com longas distâncias a serem percorridas nos trajetos diários e edifícios isolados e autossuficientes. Segundo Gehl (2014), o planejamento urbano passou a ser usualmente, feito do alto e distante, priorizando os grandes contornos da cidade e as edificações, em detrimento de um traçado que valorizasse as relações humanas no espaço público e a qualidade das áreas destinadas a pedestres. Assim, as medidas para garantir vida na cidade se reduziram a tratar de espaços remanescentes.

Segundo Gehl (2014), as estruturas urbanas influenciam o comportamento das pessoas na cidade e vice-versa. A partir de meados do século XX, esta relação de influência tornou-se problemática, devido ao aumento constante de demanda por espaço destinado a carros. Na tentativa de solucionar congestionamentos e demanda por estacionamentos, eram criados cada vez mais estacionamentos e vias, sendo estas cada vez mais largas. No entanto, estas novas estruturas eram rapidamente preenchidas e pareciam insuficientes, pois quanto maior o espaço destinado ao carro, maior o incentivo a seu uso.

Como destaca Vasconcellos (2012), na América Latina, após o término da Segunda Guerra Mundial, foram feitos poucos esforços para garantir sistemas de transporte em massa. Consequentemente, a maioria das cidades latino-americanas passou a ter sistemas de transporte público dependentes de operadores privados de ônibus e sistemas precários de transporte sobre trilhos. Com a falta de investimentos em transporte público e crescente desenvolvimento econômico, gerando novas classes médias ávidas por ascensão social, o automóvel adquiriu significativa importância. Essa crescente valorização do automóvel, como principal veículo de transporte, trouxe profundas transformações na dinâmica das cidades. Além de transformar o desenho urbano, ajudou a consolidar diferenças entre classes sociais.

COMO PROMOVER A CAMINHABILIDADE?

A qualidade do espaço público é um fator determinante para definir um espaço como convidativo, ou não, para pedestres e ciclistas, sendo, portanto, essencial para garantir caminhabilidade em uma cidade. Para atingir um espaço público de qualidade é fundamental que seja levada em consideração a escala humana; ou seja, os espaços devem ser dimensionados para que as pessoas se sintam confortáveis. A preocupação com a dimensão humana no planejamento reflete-se em exigências de melhoria da qualidade de vida urbana e está relacionada às melhorias necessárias para uma cidade tornar-se caminhável.

Segundo Gehl (2014), as experiências vividas na cidade ocorrem mais intensamente nos espaços de transição, aqueles que limitam o espaço público e o espaço privado. Os espaços de transição definem o campo visual e definem a percepção que se tem do espaço. Por exemplo, uma praça circundada por vias de tráfego intenso de veículos oferece uma experiência diferente de uma praça circundada por vias de tráfego pouco intenso de veículos, ou vias de fluxo exclusivo de pedestres e ciclistas.

O uso do solo e a acessibilidade dos primeiros andares das edificações também têm grande influência na qualidade dos espaços de transição, pois as atividades que ocorrem dentro das edificações podem influenciar o que ocorre no espaço externo e vice-versa. Assim, os elementos das fachadas dos edifícios são também, determinantes na qualidade do espaço de transição e podem contribuir, ou não, para tornar agradável a caminhada e convidativa a permanência. Com elementos de fachada que contribuam positivamente para a qualidade do espaço, o caminhar é dinâmico, agradável e pode parecer mais curto, considerando a variedade e diversidade de estímulos no trajeto.

No entanto, em uma situação em que o espaço de transição é rígido, ou seja, com fachadas pouco estimulantes, a caminhada passa a ser monótona, pouco interessante, e o trajeto pode parecer mais longo e cansativo. Exemplos de fachadas ativas e estimulantes à caminhada

podem ser encontrados, nas Figuras 4 e 5, considerando-se elementos como escala, ritmo, transparência, textura e detalhes.

Figura 4: Exemplo de fachada ativa em Petrópolis, RJ.



Escala e ritmo: a fachada se torna mais convidativa quando pensada para escala humana e tráfego lento, com variações em curtas distâncias.

Transparência: a experiência de caminhar pode ser intensificada se os pedestres puderem ver o que acontece nas edificações.

Fonte: g1.globo.com [Acesso em: 13/03/2017]

Para garantir uma cidade caminhável é também, essencial combinar a qualidade do espaço público como a densidade habitacional e a variedade de uso do solo. Enquanto a qualidade do espaço público o torna convidativo para pedestres e ciclistas, a alta densidade possibilita que haja um número suficiente de pessoas no local, para torná-lo vivo.

Figura 5: Exemplo de fachada ativa em Holambra, SP.



Textura e Detalhes: a riqueza de detalhes e boa qualidade visual atrai a atenção de pedestres.

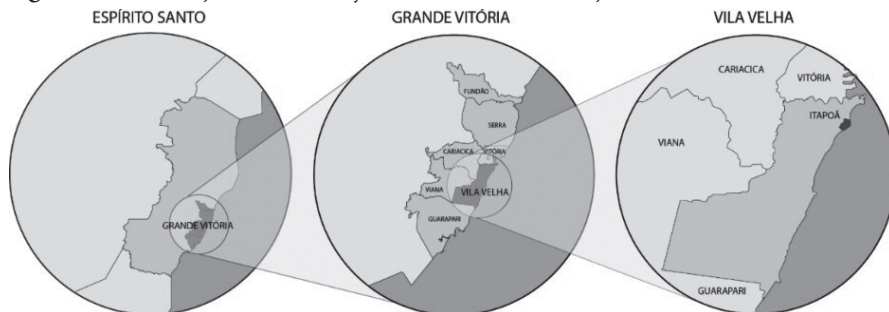
Ritmo de fachadas verticais: fachadas com ritmo vertical transmitem a sensação de um caminho mais curto se comparadas a fachadas com ritmo horizontal

Fonte: www.jeantosetto.com [Acesso em: 13/03/2017]

Segundo Santos (1993), alta densidade não só proporciona maiores investimentos, mas também reduz custos de infraestrutura, pois possibilita que esta seja concentrada em uma área menor. Alta densidade habitacional combinada à variedade de uso do solo garante, então, uma cidade compacta, com curtas distâncias entre moradia, trabalho e lazer, o que incentiva a caminhada. A caminhabilidade em uma cidade e a redução da dependência do automóvel dependem, essencialmente, do oferecimento de alternativas de meios de transporte, articulando boa infraestrutura de transporte público e boas condições para pedestres e ciclistas. Deve-se atentar ainda para que o transporte público atenda à população de maneira eficiente, com curtas distâncias entre as estações e principais destinos.

O BAIRRO ITAPUÃ, VILA VELHA (ES) E A IMPORTÂNCIA DA AVENIDA JAIR DE ANDRADE

Vila Velha pertence à Região Metropolitana de Vitória, capital do Espírito Santo (Figura 6), e está entre os municípios mais populosos do estado. A cidade está localizada no litoral, ao sul de Vitória, ao norte de Guarapari e a leste de Cariacica e Viana. Segundo a Secretaria de Gestão Estratégica (VILA VELHA, 2013), no início do século XX, a ocupação urbana se concentrava na faixa litorânea da Baía de Vitória, ao norte do município, e sua principal via articuladora era a Estrada Jerônimo Monteiro, construída na década de 1910, que fazia a ligação entre a região central de Vila Velha, São Torquato e a capital.

Figura 6: Localização da área, objeto de estudo, em relação à cidade e ao estado

Fonte: Elaboração própria das autoras (2016)

Até 1928, quando foi inaugurada a Ponte Florentino Avidos, o contato com a capital era por embarcação. Em meados do século XX, três vias estruturantes tiveram grande importância na expansão urbana de Vila Velha. A Rodovia Carlos Lindenberg, inaugurada em 1951, possibilitou a ocupação nordeste do município. A ligação estabelecida na década de 1970, da Avenida Luciano das Neves (originada na Prainha - área central de Vila Velha e berço da colonização portuguesa no estado) com a Rodovia do Sol, favoreceu o acesso e a ocupação no sentido sul. Esta ocupação recebeu novo estímulo, com a conclusão, ao final da década de 1980, da Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, conhecida como “Terceira Ponte”, conectando a Praia da Costa, em Vila Velha, à capital, Vitória. Nota-se então, que a Rodovia do Sol e a “Terceira Ponte” contribuíram para impulsionar a expansão litorânea e a consolidação do processo de verticalização nos bairros Praia da Costa, Itapuã e Itaparica. No Mapa 1, pode-se observar a ligação entre os fluxos das principais vias de Vila Velha com a Avenida Jair de Andrade, em Itapuã, objeto de estudo deste artigo.

O bairro Itapuã foi implantado em área em que, até a década de 1960, era um sítio nomeado Apicum do Poço e ocupado somente por algumas casas e uma pequena comunidade de pescadores. O pescado era retirado do córrego, hoje Canal da Costa, e da praia, cujo acesso era feito por meio de trilhas entre árvores frutíferas (A TRIBUNA, 2006).

Segundo Batista (1989), em 1954 foi elaborado o loteamento Carvalho e Companhia, que alcançou a venda da maioria dos lotes, embora sem aprovação da prefeitura e sem registro em cartório. Poucos proprietários construíram naquela época. Alguns anos mais tarde, o prefeito Américo Bernardes realizou para a mesma área, outro loteamento, com traçado bem diferente do anterior. O novo projeto para o loteamento, denominado Jardim Resplendor, teve o número de vias ampliado e a previsão de implantação de três praças. Um terceiro desenho foi realizado com a intenção de conciliar os interesses dos adquirentes de terrenos do loteamento original. Neste novo loteamento, realizado por Antônio Azevedo, duas das três praças foram loteadas para compensar a perda de lotes tomados pelo mar, na época.

Mapa 1: Principais vias de Vila Velha



Fonte: Elaboração própria das autoras (2019)

Durante a década de 1960, a atual Avenida Jair de Andrade, principal via do bairro, era o único caminho que levava à praia. A construção de edificações só se intensificou em Itapua após a aprovação

do projeto de Antônio Azevedo pela prefeitura, na década de 1970. Conforme destaca Batista (1989), a partir de 1976, surgiram os primeiros conjuntos habitacionais do bairro: Costa do Sol, Abacateiros, Beira Mar, Itapoã e Conjunto Militar (Figura 7).

Figura 7: Foto aérea de Itapuã ao final da década de 1970



Fonte: www.morrodomoreno.com.br [Acesso em: 26/04/2017 modificado pelas autoras (2017)]

A construção dos conjuntos habitacionais impulsionou também, o surgimento de edificações de uso comercial e de serviços. De acordo com A Gazeta (1981), devido ao aumento da população do bairro, foi também, elaborado um projeto no início da década de 1980, que previa a construção de uma avenida na orla da praia de Itapuã, conectando a Avenida Antônio Gil Veloso à Rodovia do Sol. Foi nesta época, que a

tradicional colônia de pescadores, então com mais de 200 pescadores, passou a ser diretamente ameaçada. Houve comoção popular para que os pescadores permanecessem e foram reivindicadas melhorias na infraestrutura da colônia. No entanto, os pescadores foram, aos poucos, desapropriados e passaram a ocupar área reduzida, se comparada à original.

Segundo Batista (1989) até o fim da década de 1980, as vias do bairro tinham pouco movimento de veículos e apenas as que davam acesso aos conjuntos habitacionais eram pavimentadas. O uso ainda era prioritariamente residencial. No entanto, as Avenidas Jair de Andrade, objeto deste artigo, e Antônio Gil Veloso, ao longo da praia, apresentavam atividades de comércio e serviço. A ocupação mais intensificada ocorreu principalmente a partir do final da década de 1980, após a construção da “Terceira Ponte”, que tornou mais rápido o acesso viário dessa parte de Vila Velha a Vitória. Desde então, a principal mudança ocorrida no bairro relaciona-se ao processo de verticalização, com a substituição de casas por edifícios altos, principalmente, próximo à praia.

O Mapa 2 expressa o uso do solo atual, predominantemente residencial, e a intensidade de fluxo no bairro. Destaca-se a Avenida Jair de Andrade, quanto aos usos mistos e ao fluxo intenso e compartilhado de carros, pedestres, ciclistas e ônibus. O bairro, com pouco mais de 1km², apresenta como área livre de lazer apenas três praças, além da praia e do “calçadão”.

Mapa 2: Relação entre uso do solo e fluxos viário



Fonte: Elaboração própria das autoras (2016)

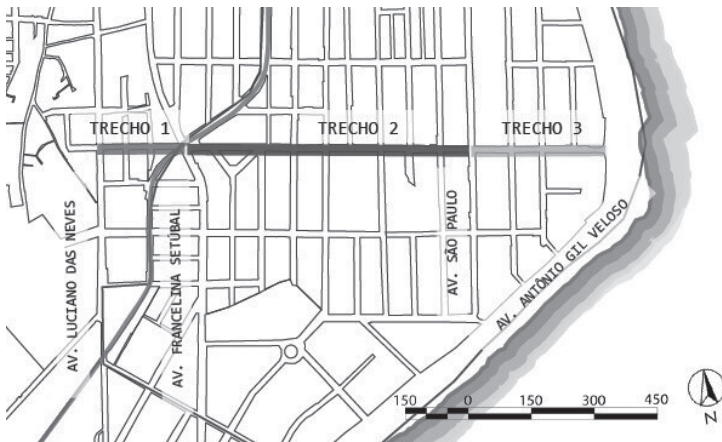
Há poucas construções institucionais, sendo apenas 3 equipamentos públicos (pré-escola, escola para adultos e casa de assistência para crianças e adolescentes). Percebe-se o potencial da Avenida Jair de Andrade no aprimoramento da caminhabilidade, visto que esta exerce importante ligação entre vias estruturais da cidade

e sua principal área de lazer, a praia, apresentando, ainda, elevado e diversificado fluxo de modais e de atividades comerciais, além de uso residencial e misto.

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA JAIR DE ANDRADE

Para avaliação da infraestrutura da Avenida Jair de Andrade foi realizado levantamento em campo, visando registrar e analisar diversas características da via, como: o sentido do tráfego e a organização do fluxo; as características físicas das calçadas como largura, altura, pavimentação, nivelamento e arborização; e elementos das fachadas dos andares térreos das edificações, explorando, portanto, a relação da edificação com o espaço público. A partir da avaliação das características da Avenida Jair de Andrade, foi elaborado o Quadro 1, que pontua as potencialidades e os problemas em relação à avaliação da caminhabilidade. Com base nestas características, a via foi dividida em trechos distintos, conforme o Mapa 3.

Mapa 3: Divisão da Avenida Jair de Andrade em trechos



Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

Quadro 1: Potencialidades e Problemas da Avenida Jair de Andrade

	POTENCIALIDADES	PROBLEMAS
Densidade Habitacional e Uso do Solo	<p>Variedade de uso do solo relativamente alta se comparada com as demais ruas do bairro, apresentando grande variedade de comércios de pequeno porte, residências unifamiliares e multifamiliares, igrejas e uma praça</p> <p>Uso do solo atrativo para pedestres na maior parte da rua</p>	Uso do solo pouco atrativo para pedestres nos trechos 1 e 3
Infraestrutura de Meios de Transporte	Apresenta demarcação clara de fixas de rolamento, faixa de estacionamento e ciclo-faixa, deixando o fluxo de veículos bem organizado	<p>Ciclo-faixa implementada de maneira inadequada - interrompida por pontos de ônibus, conexão ruim com ciclovia da praia</p> <p>Frequência das linhas de ônibus é baixa e os pontos estão em condições ruins - espera por transporte público é longa e desconfortável</p>
Qualidade do Espaço Público	Alguns quarteirões contam com edificações com fachadas ativas, seja por escala humana, ritmo vertical, transparência ou paisagismo.	<p>Apenas alguns quarteirões apresentam fachadas monotonas com muitos muros</p> <p>Calçadas em situação precária principalmente nos trechos 1 e 3 - muito altas, estreitas, com inclinações indevidas, pavimentação irregular, pouco arborizadas e mal iluminadas</p>
Ocupação	Alguns locais com atividades de permanência, principalmente no trecho 2 e pouca no trecho 3	Conflito entre ponto de ônibus e ciclofaixa

Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

O trecho 1 é o único em mão dupla, contando com uma faixa de rolamento em cada sentido, podendo ser utilizado como retorno, compondo com o fluxo de avenidas próximas. Esse trecho apresenta, de um lado da via, uma faixa de estacionamento e do outro, uma ciclofaixa. Embora o trecho faça parte do trajeto de transporte público, não há pontos de ônibus.

Figura 8: Fotos do trecho 1 da Avenida Jair de Andrade



Calçada subdimensionada



Calçada interrompida por entrada de comércio



Calçada subdimensionada



Trecho de mão dupla

Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

As calçadas são estreitas, sem arborização e, em algumas partes, com calçamento inadequado ou desníveis (Figura 8). O uso do solo é pouco atrativo para pedestres, predominando serviços automotivos e lotes vagos. O cruzamento de avenidas, um dos principais acessos ao bairro, apresenta espaço público pouco arborizado, fluxo intenso de veículos e em alta velocidade. O Canal da Costa, por estar poluído, contribui negativamente para o ambiente.

O trecho 2 concentra a maior parte de atividades comerciais, além de apresentar residências uni e multifamiliares, duas igrejas e uma praça. Apesar de contar com pontos de ônibus sem abrigo interrompendo a ciclofaixa, a variedade de usos e a concentração de comércio fazem com que esse trecho seja atrativo para pedestres, residentes locais e de regiões próximas (Figura 9).

Figura 9: Fotos do trecho 2 da Avenida Jair de Andrade



Fachada com transparência, ritmo e escala humana



Praça São Francisco, ao lado da Igreja Católica.



Ponto de ônibus sem abrigo interrompe ciclofaixa.

Fonte: Autoras (2017)

O trecho 3, como o 1, apresenta-se pouco atrativo para pedestres, com calçadas pouco arborizadas, predominando, no entanto, outro tipo de uso do solo, com edificações residenciais muradas e fachadas monótonas. Conta, como no trecho 2, com ponto de ônibus sem abrigo, que interrompe a ciclofaixa. Registra-se nesse trecho, um significativo conflito no fluxo de pedestres, ciclistas e automóveis, na interseção da ciclofaixa com a ciclovia que margeia a praia (Figura 10).

Figura 10: Fotos do trecho 3 eq Avenida Jair de Andrade



Confuso encontro de ciclofaixa, calçada, via e faixa de pedestres



Calçada com pavimentação regular, porém monótona



Interrupção da ciclofaixa pelo ponto de ônibus

Fonte: Autoras (2017)

Com base nos conceitos antes expostos e nas características identificadas em campo, foram elaboradas diretrizes para requalificação urbana da Avenida Jair de Andrade, apresentadas no Quadro 2, a partir dos seguintes temas: Qualidade do Espaço Público; Densidade Habitacional e Uso do Solo; Infraestrutura de Meios de Transporte.

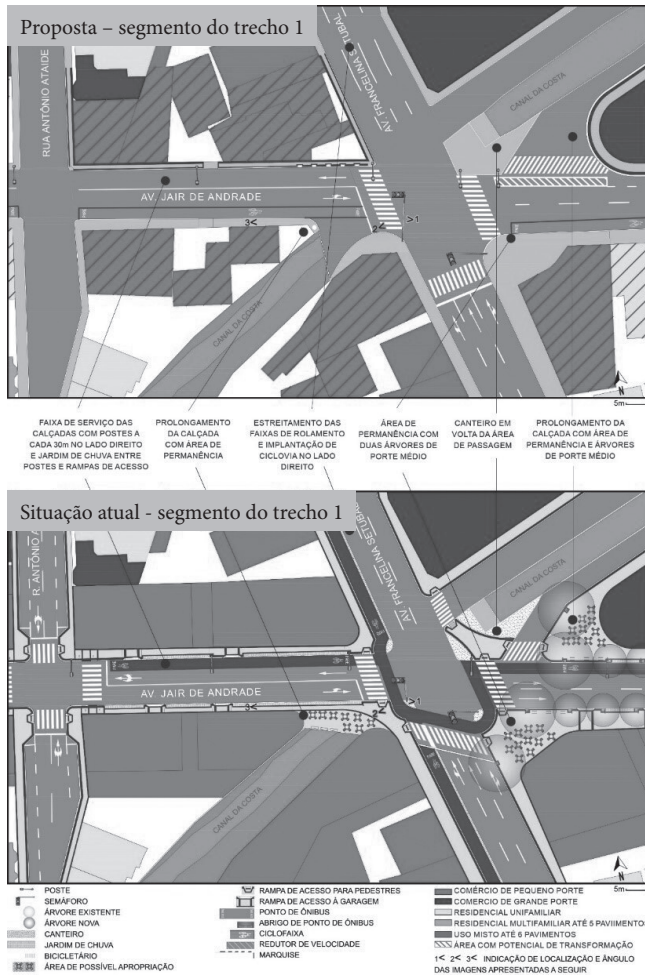
Quadro 2: Diretrizes para Requalificação Urbana da Avenida Jair de Andrade

Qualidade do Espaço Público:
Melhorar qualidade de saneamento básico
Adequar calçadas a condições ideais de uso
Sombrear calçadas a fim de garantir mais conforto térmico
Otimizar manejo de água da chuva
Aumentar iluminação e compatibilizar cabeamento com arborização
Incentivar atividades de permanência, permitindo apropriação das calçadas
Incentivar o uso de fachadas ativas em novas edificações
Densidade Habitacional e Uso do Solo:
Incentivar a variedade de uso do solo
Incentivar maior adensamento
Infraestrutura de Meios de Transporte:
Melhorar infraestrutura de transporte público e sua conexão com outros meios de transporte
Melhorar infraestrutura cicloviária
Desestimular o uso do carro a fim de estimular o uso de outros meios de transporte

Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

Neste artigo, a título de síntese, é trazida a proposta de requalificação urbana para um segmento do trecho 1, que apresenta maior complexidade e diversidade de situações, se for comparado aos demais trechos. A Figura 11 apresenta a situação atual e a proposta de intervenção para o segmento do trecho 1, visando a caminhabilidade.

Figura 11: Situação atual e proposta de intervenção em segmento do trecho 1 da Avenida Jair de Andrade



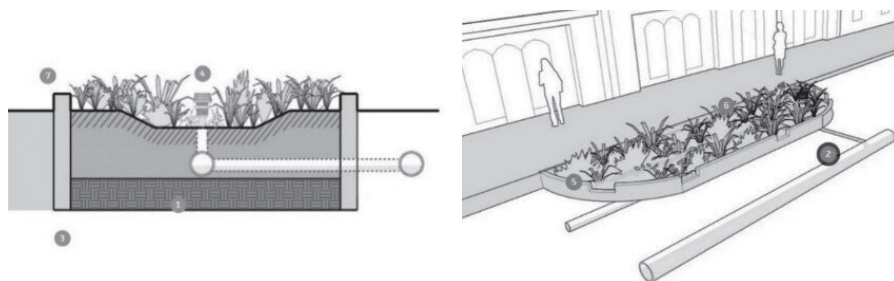
Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

Esse segmento envolve o cruzamento da Av. Jair de Andrade com a Av. Francelina Setubal, cujo ambiente pode ser considerado inóspito para a caminhada devido à ausência de arborização e de calçadas bem dimensionadas e contínuas, e ainda, devido às distâncias que os pedestres devem vencer para atravessá-las, dentre outros aspectos apontados anteriormente, quanto aos usos e fachadas não atrativos.

No trecho 1, a via foi mantida como mão dupla. Em medidas aproximadas, a largura das faixas de rolamento foi reduzida de 4m em cada sentido, para 3m no sentido Av. Francelina Setubal - Av. Luciano das Neves e 3,5m no sentido oposto, em função da circulação de ônibus. Com a diminuição da largura das faixas de rolamento, foi possível aumentar as larguras das calçadas, que passaram de 1,5m, para 2m. Nas calçadas, foram propostas rampas para entrada de veículos em garagem e para pedestres, com base na cartilha Calçada Legal (VILA VELHA, 2014) desenvolvida pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano do Município de Vila Velha, visando facilitar a circulação de pessoas com dificuldades de locomoção e com deficiência visual. O piso podotátil de alerta sinaliza obstáculos como desníveis, rampas, postes e árvores e o de direcionamento indica mudanças na direção a ser seguida, ambos utilizados em cor vibrante.

As calçadas, neste trecho, receberam postes localizados em apenas um lado da via. A fim de aperfeiçoar a captação e manejo de água da chuva foram propostos jardins de chuva, implantados na faixa de serviço das calçadas, entre árvores e postes, conforme as Figuras 14 e 15.

Figura 14: Esquema de Jardim de Chuva



1. Solo apropriado e permeável com no máximo 5% de argila em sua composição
2. Sistema de escoamento subterrâneo
3. Profundidade mínima de 1,5m
4. Válvula de drenagem no mínimo 15cm acima do solo
5. Nivelamento com a via e pequenos cortes que permitam o escoamento da água da via para a estrutura do jardim de chuva
6. Vegetação diversa e nativa compatível com o sistema de irrigação
7. Desestímulo ao pisoteamento usando barreiras baixas

Fonte: nacto.org. Acesso em 20/07/2017

Figura 15: Fotos de calçada e fachada de edifícios do Trecho 1 e representação da proposta de intervenção

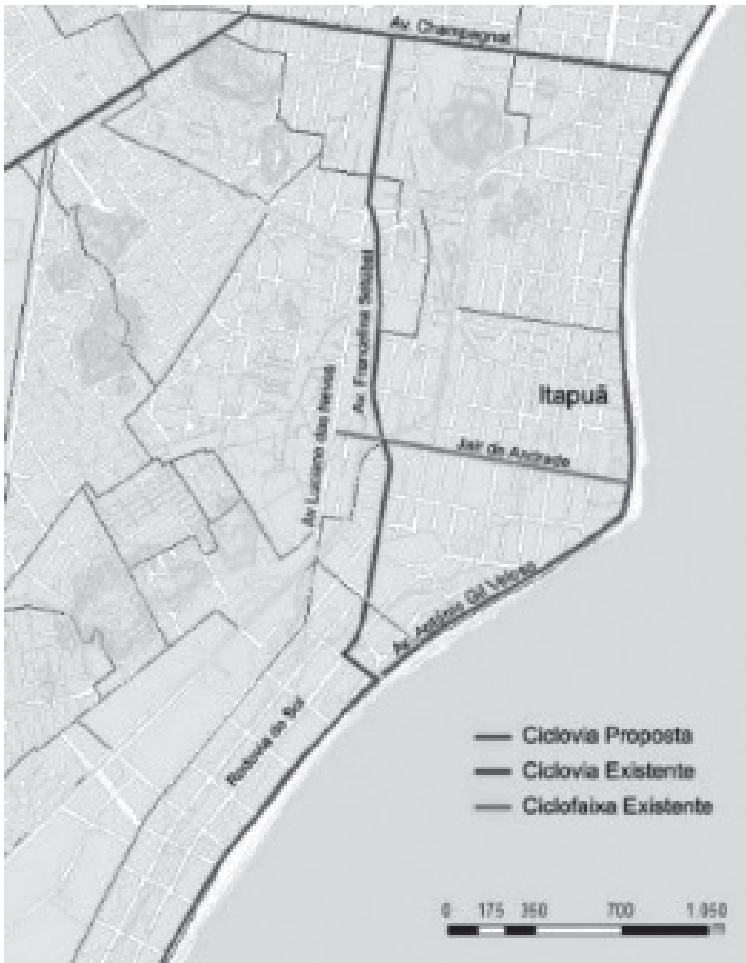


Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

A ciclofaixa foi transferida para o lado oposto da via e pintada de vermelho (Figura 11). Foi implantada uma ciclovia na Avenida Francelina Setúbal, de modo a ligar a praia e a Rodovia do Sol ao Centro,

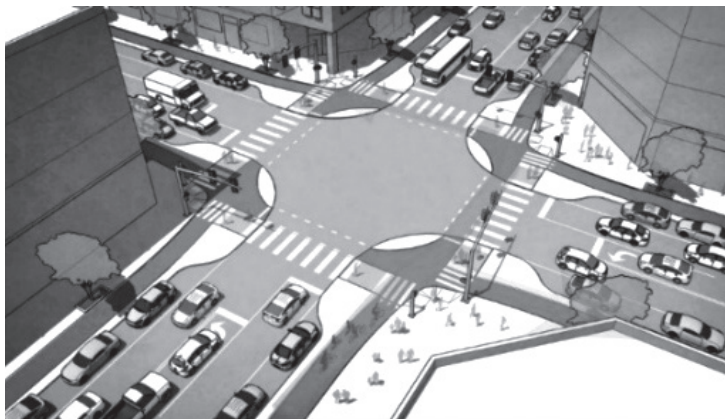
complementando a rede cicloviária de Vila Velha e permitindo a conexão da ciclofaixa da Avenida Jair de Andrade com o restante da cidade de Vila Velha, conforme Mapa 4. Essa proposta foi inspirada no sistema holandês de cruzamento de vias com ciclovias ou ciclofaixas (Figuras 11, 16 e 17).

Mapa 4: Proposta de implantação de ciclovia na Av. Francelina Setúbal e conexões com as ciclovias e ciclofaixas existentes.



Fonte: Elaboração própria das autoras (2017)

Figura 16: Esquema de cruzamento de vias com ciclovia ou ciclofaixa



Fonte: www.protectedintersection.com [Acesso em: 02/11/2017]

Figura 17: Fotos da entrada do bairro Itapuã e representação da proposta de intervenção



Fonte: Autoras (2017)

Ainda no cruzamento destas avenidas, foi proposta expansão da calçada sobre o canal, criando espaço de permanência e correção de desnível (Figuras 11 e 18).

Figura 18: Fotos de área do canal e representação da proposta de intervenção.



Fonte: Autoras (2017)

Todo o trecho 1 foi classificado como área com potencial de renovação urbana. As edificações existentes, inclusive duas de uso misto, contam com comércio de pequeno porte e apenas um pavimento residencial, sendo, portanto previsível a substituição das mesmas por edificações de maior porte, considerando o valor do solo no entorno. Foi proposto então, para este trecho, o uso misto com pavimento térreo comercial e 5 pavimentos de uso residencial. As edificações devem possuir marquises para garantir o sombreamento das calçadas, que mesmo ampliadas, são ainda estreitas para receber arborização - proposta para os trechos 2 e 3, cujas calçadas têm maior largura.

CONCLUINDO PELA CAMINHABILIDADE

Tornar uma cidade caminhável significa contribuir para uma cidade viva, favorecendo a melhoria da segurança, sustentabilidade e saúde urbana. Para atingir a caminhabilidade é essencial combinar a qualidade do espaço público com a densidade habitacional, a variedade de uso do solo e boa infraestrutura de meios de transporte. Esses aspectos são comumente negligenciados por políticas que favorecem a especulação imobiliária e o uso de transporte privado. Apesar do crescente interesse dos cidadãos por transportes alternativos ao automóvel, como a bicicleta, é evidente em grande parte das cidades brasileiras a falta de infraestrutura

para receber tal demanda. Dentro da iniciativa de implantar alternativas de transporte é também fundamental harmonizar os diversos fluxos viários com a qualidade do espaço destinado aos pedestres.

No projeto de intervenção realizado na Avenida Jair de Andrade, em Itapuã, Vila Velha, procurou-se evidenciar a possibilidade de, com intervenções de baixo custo e de porte reduzido, transformar o espaço público e torná-lo mais atrativo aos pedestres. O incentivo ao uso do solo diversificado, o tratamento de calçadas e a conciliação dos fluxos da via foram os três pontos-chave utilizados ao longo de toda a avenida. Nos trechos apresentados, a alocação da ciclofaixa e o tratamento das travessias de pedestres tornaram a entrada do bairro Itapuã mais acessível aos pedestres. Já, a arborização, a regularização do calçamento e a criação de espaços de estar e jardins de chuva foram alguns dos pontos trabalhados para a melhoria da acessibilidade e do conforto nas calçadas.

O estímulo à caminhabilidade faz parte de um projeto amplo, que envolve intervenções em diversas escalas do urbano. Na escala da rua, atentar-se para as especificidades de cada local, de cada trecho, é uma tarefa que envolve um olhar para as interações humanas, para a experiência, positiva ou negativa, nos espaços públicos e, portanto, influencia intimamente a percepção e a ação das pessoas em relação à cidade.

REFERÊNCIAS

A GAZETA. “Praia de Itapoã. Uma bucólica e tranquila colônia de pescadores ameaçada pelo asfalto”. c. 1-3, p. 5. 27 de dezembro. Vitória (ES), 1981.

A TRIBUNA. “Itapoã surgiu do sítio Apicum do Poço”. c. 1-4, p.8. 27 de dezembro. Vitória (ES), 2006.

ABRASPE - Associação Brasileira de Pedestres. **O Pedestre**. São Paulo (SP), 2000. Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/downloads/OPEDESTREFELIZ.pdf>. Acesso em: 04 de agosto de 2016.

AMÂNCIO, M. A.; SANCHES, S. P. As características do espaço urbano e as viagens a pé. In: **Anais da I Conferência Latino-Americana De Construção Sustentável**. São Paulo, 2004. Disponível em: http://ftp://ip20017719.eng.ufjf.br/Public/AnaisEventosCientificos/ENTAC_2004/trabalhos/PAP0947d.pdf. Acesso em: 9 de outubro de 2017.

BATISTA, R. M. **Itapoã: Um bairro feito de colagens**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 1989.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução. 1. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011

SANTOS, C. A **cidade como um jogo de cartas**. Tradução. Niterói: Universidade Federal Fluminense, Editora Universitária, 1993.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 216p

VILA VELHA, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **Calçada Legal: Guia prático para construção, reforma e conservação das calçadas**. Vila Velha, 2014. Disponível em: http://www.vilavelha.es.gov.br/midia/paginas/cartilha_calcada_legal.pdf. Acesso em 04 de junho de 2018.

VILA VELHA, Secretaria de Gestão Estratégica. **Plano Estratégico de Vila Velha 2013-2016**. Vila Velha: 2013. Disponível em: <http://www.vilavelha.es.gov.br/files/arquivos/publicacoes/outros/1-plano-estrategico-vila-velha-2013-2016/220-plano-estrategico-vila-velha-2013-2016.pdf>. Acesso em: 07 de agosto de 2017.

RIBEIRA DESENHADA: apropriar, desenhar e conversar (na rua) sobre o patrimônio cultural

*Eunádia Silva Cavalcante
José Clewton do Nascimento*

O PROJETO DE EXTENSÃO “RIBEIRA DESENHADA” E A APROPRIAÇÃO DOS LUGARES ATRAVÉS DA PRÁTICA DO DESENHO DE LOCAÇÃO

Como participantes do grupo Urban Sketchers Natal, temos realizado encontros para desenhar os mais diversos espaços de nossa cidade, destinando um “tempo lento” para observarmos com mais calma os elementos – físicos e sociais – que compõem as nossas cidades. Esta perspectiva se coaduna com os princípios estabelecidos pelo movimento denominado Urban Sketchers, criado em 2008 pelo jornalista espanhol Gabriel Campanario e consolidado em diversos países como uma comunidade de correspondentes (pintores, arquitetos, jornalistas, educadores, entre outros) interessados em produzir e compartilhar na *web* seus desenhos feitos na rua.

Constatamos a importância de estarmos na rua a aprender a partir da observação das práticas sociais estabelecidas nos espaços de nossas cidades, particularmente porque, além de “desenhadores”, somos também professores de um curso de Arquitetura e Urbanismo e temos constatado um distanciamento dos discentes com relação a apropriação da cidade. Como forma de possibilitar uma mudança desta perspectiva, temos nos empenhado em realizar atividades que propiciem este retorno

à rua. O projeto de extensão “Ribeira Desenhada” consiste em uma dessas atividades.

As ações desse projeto, desenvolvido em 2018, visaram articular as atividades de desenho de locação capitaneadas pelo grupo Urban Sketchers Natal e discussões sobre o patrimônio cultural, particularmente o Bairro da Ribeira, um dos espaços mais significativos no que diz respeito ao patrimônio cultural da cidade, nas instâncias do patrimônio material e imaterial. Entendemos que a incorporação de conversas sobre aspectos relacionados a processos e ações – individuais e coletivas – de valorização deste patrimônio, nas atividades relacionadas aos encontros de desenhos de locação – que enfatizam o aspecto do “estar no lugar”, e por conseguinte, o “estar na rua” como possibilidade de apropriação destes lugares, possibilitam a construção de uma reflexão mais ampla acerca do (re) conhecimento destes espaços como patrimônio cultural da cidade.

Foram delineados recortes temáticos que balizaram tanto a escolha dos locais a serem registrados por desenhos, bem como o enfoque das discussões a serem realizadas nas mesas de conversas, que seriam conduzidas por pessoas que tenham alguma forma de relação com o espaço / edifício-tema, e cujo vínculo seja tanto na perspectiva acadêmica (professores, pesquisadores), de gestão (técnicos, gestores), ou de uso/ apropriação dos espaços (moradores, usuários, frequentadores).

Foram definidos três eixos de discussão: 1. Espaços de resistência; 2. Descasos com os espaços-patrimônios; 3. Ações e espaços de insistência. Ao todo, foram realizadas seis atividades, entre os meses de março e agosto de 2018, em espaços previamente escolhidos¹. Salientamos que os locais conduzem a temática da conversa, e que as escolhas destes lugares também foram balizadas pelas possibilidades do estabelecimento de uma

¹ Imediações do Edifício Bila / Café Salão Nalva Melo; Largo da Rua Chile / Ateliê Bar; Cruzamento da avenida Tavares de Lira com rua Doutor Barata / Lanchonete do Galego; percurso entre a Casa da Ribeira e a Galeria B612; Travessa José Alexandre Garcia / Espaço Cultural Buraco da Catita/ Ateliê Flávio Freitas; Praça Augusto Severo.

relação direta destes espaços com a rua, tornando-se esta extensão para a realização das atividades desenvolvidas nestes lugares.

Feita esta contextualização, definimos como objetivo deste texto, apresentar e analisar as discussões realizadas durante os 6 (seis) encontros, no intuito de confirmar que a articulação entre as duas atividades (o desenhar e o conversar sobre o patrimônio cultural do bairro da Ribeira), propiciou um maior aprofundamento das discussões acerca da necessidade de se buscar o fortalecimento do sentido de pertença a partir do apropriar o lugar, e para isto, o “estar no lugar” torna-se ação imprescindível. Os encontros serão apresentados sem seguir uma ordem cronológica, pois optamos por agrupar a partir das temáticas que se apresentaram de modo mais constante nas discussões: o habitar; as resistências, boemia, arte e cultura; encontros de/na rua e percursos entre as insistências.

O APROPRIAR PELO OBSERVAR / DESENHAR

Partimos do princípio que o registro através do desenho de locação é uma forma de obtermos e acumularmos a possibilidade de “conhecer o mundo”. Neste sentido, corroboramos com Kuschnir (2012, p. 296), ao afirmar que o desenho propicia o “apresentar, revelar, manifestar, expor, marcar, dar provas de, realçar, atestar, salientar, deixar ver, fazer compreender, demonstrar, tornar visível” a nossa relação com o mundo e, por conseguinte, com as cidades que vivenciamos, de diversos modos e em diferentes escalas. Salientamos que este modo de “ver o mundo” torna evidente a necessidade de se “estar no lugar”, este entendido como espaço e dotado de significações, no sentido fenomenológico².

² Trabalhamos o conceito de lugar a partir das referências de abordagem fenomenológica – do lugar fenomenológico, que, segundo Denise de Alcântara, consiste no entendimento do “espaço, não apenas geométrico ou físico, ocupado pelo homem e seus objetos que adquire significado a partir da experiência, da memória, da história, das interrelações sociais e humanas” (ALCÂNTARA, 2008, p. xiii), “o lugar da experiência humana cotidiana e com o qual seus usuários se identificam e constroem sua base existencial e cultural”. (ALCÂNTARA, 2008, p. 14). A nossa abordagem toma como referência autores já

Reforçamos nos encontros realizados, portanto, a ênfase no desenho como modo de observar o mundo, partindo das seguintes considerações: 1. A prática do desenho como a possibilidade do acúmulo e construção de um quadro riquíssimo de imagens mentais (RICHARDS, in *Urban Sketchers em Lisboa: Desenhando a cidade*, 2012, p. 15-16); 2. O desenho como processo de aprendizagem, onde, necessariamente, ao se desenhar, busca-se aprender algo, e algo a mais, sobre uma pluralidade de coisas (BREHM, in *Urban Sketchers em Lisboa: Desenhando a cidade*, 2012, p.20)

Ao longo dos seis encontros, pudemos observar temas recorrentes nos registros, vinculados a aspectos diversos: escala de abrangência dos aspectos morfológicos (dimensões física e social) e tipológicos dos locais (escalas: urbana / panorâmicas; os edifícios; os detalhes; as pessoas, as práticas sociais, os cotidianos); questões relacionadas à discussão sobre o patrimônio (autenticidade; integridade; grau de conservação e de preservação, com ênfase ao descaso a este patrimônio, detectado em praticamente todos os locais das atividades).

Esses temas foram abordados nas rodas de conversas, fato que reforça o sentido de articulação e complementaridade entre as atividades que integram cada encontro. À medida que forem sendo apresentados os temas que tiveram maior recorrência nas conversas, iremos exemplificando a articulação entre desenho e conversa, de modo a reforçar esta relação, tornando o item apropriar pelo observar / desenhar transversal aos demais itens.

O HABITAR

O edifício Bila foi escolhido para ser o espaço a ser desenhado e destinado a receber a roda de conversa do primeiro encontro (Figura 01). A escolha se deu pelo fato da temática estar relacionada ao habitar

consagrados acerca da construção teórico-conceitual sobre o lugar: destacamos o conceito de Topofilia, desenvolvido por Yi-Fu-Tuan (1980), e o Genius Loci, desenvolvido por Christian Norberg-Schulz (1979).

e o referido edifício foi selecionado para fazer parte do programa REHABITAR em 2007, que teve como um dos objetivos o “reuso de imóveis públicos e privados, tendo como foco o uso habitacional” no bairro da Ribeira, através de uma proposta de reabilitação promovida pela SEMURB (Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo do Município). A proposta, porém, não seguiu o projeto inicial, sendo capitaneada por iniciativa individual do italiano Roberto Zanelli e hoje o edifício abriga apartamentos nos andares superiores e no térreo o Nalva Melo Café Salão e um restaurante popular.

Figura 01: Desenho do Edifício Bila. Autor: André Alves.

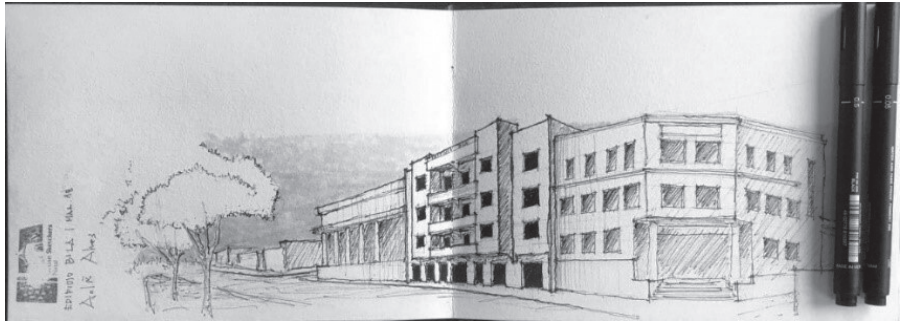


Foto: Acervo dos autores

É válido ressaltar o papel determinante da atuação da empresária Nalva Melo para a consolidação do projeto de reforma do edifício e para a vitalidade que o imóvel apresenta hoje. O Café Salão está instalado no edifício Bila desde fevereiro de 1994, funcionando não apenas como salão de beleza e café, mas também como importante núcleo cultural apoiando eventos como lançamento de livros, apresentações musicais, exibição de filmes, exposições artísticas, entre outras atividades. O empreendimento é símbolo do bom usufruto do patrimônio cultural edificado, visto que concilia harmonicamente uma edificação de valor patrimonial e a atividade econômica/cultural.

A roda de conversa realizada no Café Salão Nalva Melo, teve como convidados para o debate a própria Nalva Melo e o jornalista

Alexandre Gurgel, morador de um dos apartamentos do edifício Bila. O público participante indagou sobre as experiências de viver ou trabalhar na Ribeira e quais ações de reabilitação do bairro eles viram acontecer nos últimos anos. (Figura 02)

Figura 02: Roda de conversa do primeiro encontro



Foto: Acervo dos autores

Alexandre Gurgel falou sobre a escolha de morar na Ribeira a partir da decisão de abolir o uso de automóvel particular como meio de locomoção. Pela Ribeira circulam praticamente todas as linhas de ônibus que conectam a cidade e a proximidade com o bairro da Cidade Alta, cujo comércio que ainda resiste, facilita e dá suporte às necessidades básicas do dia-a-dia a partir de um deslocamento a pé. Encontram-se na Ribeira, importantes espaços culturais como o Teatro Alberto Maranhão (fechado há 3 anos para reforma), a Casa da Ribeira, o Buraco da Catita, além de abrigar eventos como a Feira Literária de Natal e o Circuito Cultural Ribeira, ao longo do ano. Além disso, há uma forte relação afetiva com o bairro desde a infância, por influência do seu pai, o folclorista e poeta Deífilo Gurgel.

Nalva Melo fez um relato sobre 24 anos de permanência do Café Salão no edifício Bila. Sobre o encantamento com o edifício, desde o princípio, e a decisão de investir no local, resgatando os elementos originais do espaço alugado no térreo do edifício. Sobre a decisão de, para além de ser uma prestadora de serviços, dado o seu conhecimento com artistas locais, apoiar a cena cultural que havia no bairro à época da implantação do projeto Fachadas da Rua Chile, que influenciou o

bairro na década de 1990. Já em meados da década de 2000, com o bairro novamente em processo de abandono, viu surgir uma oportunidade de mudança com a implantação do programa ReHabitar. Foi nesse período, em contato com o investidor italiano Roberto Zanelli que adquiriu o edifício Bila e propôs a ela que comprasse o espaço ocupado pelo salão, que houve a reforma total do edifício que possibilitou a adequação dos andares superiores para o uso habitacional e o resgate das linhas originais das fachadas.

RESISTÊNCIAS, BOEMIA, ARTE E CULTURA

O segundo encontro teve como cenário o Largo da Rua Chile, espaço localizado nas proximidades das margens do rio Potengi, e influenciado pelas atividades relacionadas ao porto de Natal. O encontro teve como objetivo discutir sobre as atividades que, a despeito de todo o processo de descaso e abandono do bairro, continuam (r)existindo no local.

Foi observado que boa parte dos imóveis estava fechada, muito pelo fato de ser sábado à tarde. Durante o momento dos desenhos, pôde-se perceber em alguns edifícios, reminiscências decorrentes do projeto “Fachadas da Rua Chile”, implantado na década de 1990, que atraiu para o largo bares e espaços culturais. (Figuras 03 e 04). Além disso, foram observadas as sedes dos clubes de remo centenários - Clube Náutico Potengy e Sport Club de Natal - que ainda resistem à margem do rio. Observou-se, ainda, a ausência de permeabilidade física e visual do largo em relação ao rio Potengi.

Figura 03 e 04: Desenhos do Largo da rua Chile.
Autores: Livia Nobre e Eunádia Cavalcante.

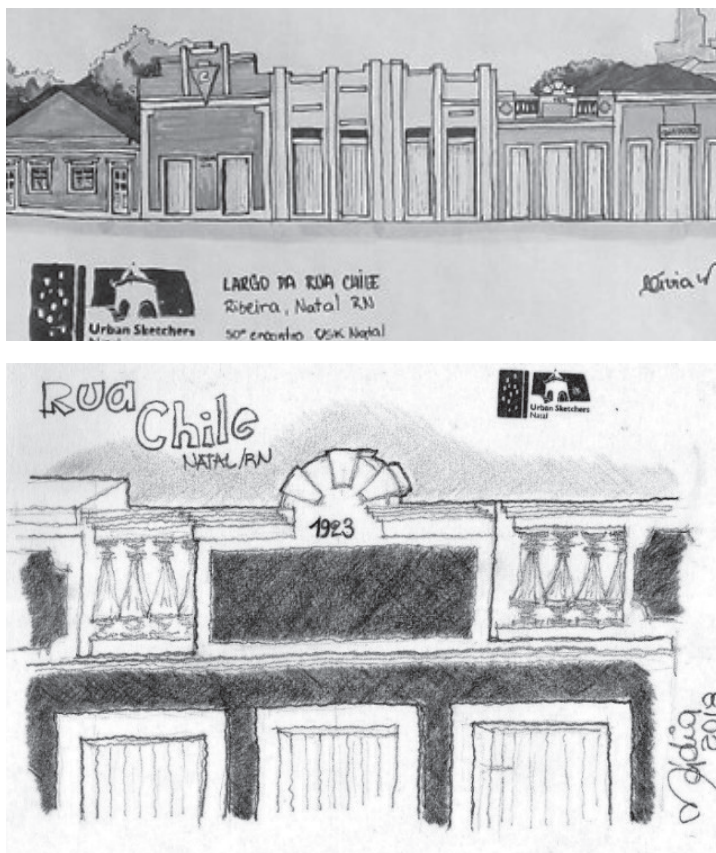


Foto: Acervo dos autores

Já durante a roda de conversa, foi possível discutir sobre as ações já desenvolvidas no local, no sentido de promover sua requalificação (Figura 05). O arquiteto Haroldo Maranhão falou sobre o projeto “Fachadas da Rua Chile”, de sua autoria, uma iniciativa pública que teve por finalidade atrair novos investimentos voltados para entretenimento e cultura para dar vitalidade a área então abandonada. A intervenção teve desdobramentos positivos nos anos que se seguiram. Além de levar novas gerações ao bairro, o largo tornou-se uma referência cultural e

diversos movimentos surgiram na Rua Chile ou impulsionados por suas atividades, como é o caso da Banda Independente da Ribeira, do Festival MADA, Circuito Cultural da Ribeira, a Casa da Ribeira, dentre outros.

Figura 05: Roda de conversa do segundo encontro



Foto: Acervo dos autores

Apesar do despertar para a preservação do bairro, a mudança de gestão na prefeitura fez com que as atividades no local começassem a diminuir, caracterizando uma descontinuidade na intervenção e no projeto de reabilitação da Ribeira. E, desde então, o bairro transita entre altos e baixos, hora com lampejos de revitalização, horas em abandono.

O Diretor do Clube Náutico Potengy Valdércio Costa, relatou sobre como, após atravessar tempos de glória e decadência, a atividade esportiva do remo resiste na Ribeira. São dois os centenários clubes de remo situados na Rua Chile e às margens do rio Potengi: o Centro Náutico Potengy, fundado no dia 03 de outubro de 1915, e o Sport Clube de Natal, em 25 de novembro de 1915.

Rememorou os áureos tempos iniciais de fundação, quando os clubes eram o lugar de convergência dos rapazes da cidade. Naquela época, o público se aglomerava no cais do porto em dia de regata, mas,

com o passar do tempo, o remo foi perdendo destaque entre as outras modalidades esportivas que surgiram em Natal. Os frequentadores mais abastados se afastaram e ficaram os que tinham maior relação com o porto, como os estivadores, e os moradores dos bairros próximos.

Recentemente, o Sport trocou a antiga sede do clube por um outro prédio na própria rua Chile, mais próximo à sede do Náutico. Há cerca de três anos, as obras de ampliação do porto de Natal, reduziram a frente de rio das garagens dos dois clubes e afetaram a estrutura da cobertura do Náutico. Não é apenas a falta de prestígio que afeta os clubes, a situação de abandono e a falta de incentivos no bairro da Ribeira é uma queixa comum daqueles que resistem e mantêm a atividade do remo, que é a única acessível a qualquer pessoa e que tem relação com o rio Potengi.

O empresário André Maia, proprietário do Ateliê bar, falou sobre a sua história de afeto com a Ribeira desde a infância quando acompanhava a mãe, professora de dança do Balé Municipal de Natal que, à época, era sediado no Teatro Alberto Maranhão. Uma vez tendo se tornado empresário do ramo de entretenimento com a oportunidade de abrir um negócio escolheu o largo da Rua Chile como cenário ideal, dentre outras opções na cidade, apesar de todas as dificuldades relacionadas à precariedade de serviços básicos como de limpeza pública e segurança.

Outro espaço representativo da vocação boêmia e cultural do bairro, é a Travessa José Alexandre Garcia, entre a Av. Duque de Caxias e a Rua Câmara Cascudo. Esta área foi o palco para a realização do quinto encontro, ocorrido no dia 19 de julho, e que teve como ponto de apoio o Espaço Cultural Buraco da Catita que é conhecido pelas apresentações artísticas que sedia, e tem sua origem ligada aos grupos musicais Ribeira de Pau e Corda e Catita Choro e Gafieira. O local se junta aos empreendimentos que fomentam a cultura e a revitalização do Centro Histórico de Natal e reúne um público eclético, desde boêmios aos que preferem músicas alternativas. (Figura 06)

Figura 06: Desenho do entorno do Buraco da Catita.
Autor: Clewton Nascimento.

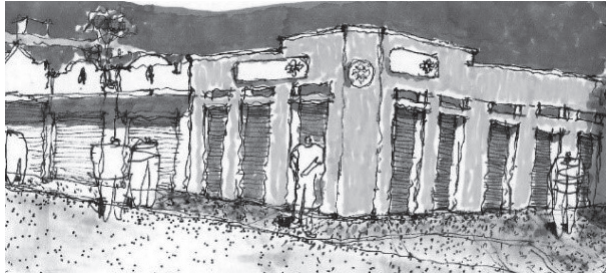


Foto: Acervo dos autores

A riqueza cultural do Buraco da Catita, porém, não reside apenas em seus shows, mas também em seu entorno, permeado por um rico patrimônio cultural edificado. Dentre essas edificações de relevante valor para a memória potiguar estão o Grande Hotel, o Consulado Bar, a Atual Sede do IPHAN RN, a Casa do Empresário, bem como o imóvel que abriga o ateliê do artista plástico Flávio Freitas. Estes espaços foram alvos dos registros dos desenhadores.

O assunto em pauta na roda de conversa, foi bem particular: discorreu-se sobre a importância do professor Marcelo Tinoco como arquiteto, gestor, artista, empresário cultural e fomentador das artes e da cultura, notadamente no bairro da Ribeira. (Figura 07)

Figura 07: Roda de conversa do quinto encontro



Foto: Acervo dos autores

ENCONTROS DE/NA RUA

O terceiro e o quinto encontros foram realizados em dois espaços representativos do processo de modernização vivenciado por Natal na primeira metade do século XX: a avenida Tavares de Lira e a praça Augusto Severo.

Sobre a Avenida Tavares de Lira, afirma-se que foi estruturada no início do século XX, na gestão do então governador Alberto Maranhão, sendo considerada pela historiografia local como a “alma da Ribeira” e carrega em sua arquitetura marcas profundas da memória da capital potiguar. Distinguiu-se pelo comércio e pelo lazer que oferecia, detinha da relevância política ao destaque no carnaval. Este marco da memória potiguar ainda persiste, embora tenha seguido o fluxo de decadência vivenciado por todo o bairro da Ribeira. No entanto, os sinais do abandono evidentes no espaço não podem esconder a vivacidade que resiste nos bares e estabelecimentos que permeiam a Tavares de Lira.

Foi neste – e sobre este – espaço referencial da história urbana e social que se desenhou e se conversou no encontro de maio. Um lugar ao mesmo tempo repleto de reminiscências histórico-afetivas e alvo do descaso com essa própria história, observados pelos puxadores de conversa: a historiadora Gabriella Cordeiro – que também integra o grupo USK Natal, o historiador Anderson Tavares de Lira – diretor do Instituto Tavares de Lira – o jornalista Alexandre Gurgel, o arquiteto Haroldo Maranhão, e a professora Natália Vieira. (Figura 08)

Figura 08: Roda de conversa do terceiro encontro



Foto: Acervo dos autores

Na discussão temas que se entrecruzaram – a modernidade de Natal e a Avenida Tavares de Lira como espaço representativo deste ensejo de “moderno”; a boemia natalense e os bares de outrora e de hoje; e uma discussão sobre processos de reabilitação urbana, no intuito de se apontar possibilidades de requalificação da área, levando em consideração o caráter histórico-boêmio-cultural do lugar.

Pelo fato dessa discussão ter ocorrido na calçada diante da Lanchonete do Galego, ao perceber sobre o que se conversava, comerciantes e antigos moradores do bairro que circulavam no local integraram o grupo e compartilharam suas memórias sobre a Ribeira. Entre as lembranças, as narrativas foram ocupadas por todos os tipos de espaços: as lojas de diversos segmentos, os bares e os bordéis; tais como, a loja Quatro e Quatrocentos (primeira loja de departamentos de Natal), a loja Galvão Mesquita (loja de Ferragens) e a Loja de Luís Romão (distribuidora de tintas), o Banco de Minas Gerais, o Hotel Internacional, o Café Expresso 56 (hoje Lanchonete do Galego), o Armazém Potiguar e a Livraria Cosmopolita, o Clube Carneirinho de Ouro e o bar Cova da Onça, palcos de acalorados debates políticos.

A professora Natália Vieira (DARQ/MDU-UFPE; PPGAU-UFRN) destacou alguns pontos a serem considerados para o desenvolvimento de programas / projetos de requalificação urbana, tais como: a necessidade de integração entre as políticas de patrimônio e o planejamento urbano; do protagonismo das gestões municipais no desenvolvimento dos programas e ações de conservação integrada; o cuidado de que a recuperação de áreas urbanas degradadas deve ser realizada sem modificações substanciais da composição social dos residentes nas áreas reabilitadas; A necessidade de um diagnóstico prévio dos espaços a serem alvos de intervenção; O reforço à participação popular; Estratégias de articulação entre as ações de caráter interventivo e ações que visem identificar / reforçar o sentido de pertencimento dos usuários.

Entre os temas escolhidos para a realização dos desenhos, os participantes privilegiaram os vestígios dos tempos áureos do local: as fachadas ainda preservadas, os detalhes originais das edificações, letreiros

dos estabelecimentos que ficaram na história, o obelisco existente no cais da Avenida Tavares de Lira. (Figura 09)

Figura 09: Desenho da Lanchonete do Galego. Autor: Clewton Nascimento

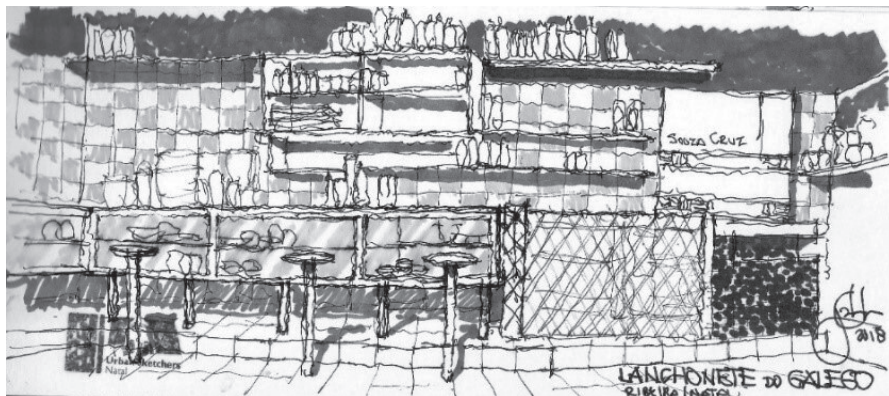


Foto: Acervo dos autores

O encontro de agosto ocorreu na Praça Augusto Severo que, até 1904, era um alagadiço para onde escoavam as águas do Rio Potengi na maré cheia, e que foi palco do processo de modernização da cidade, deflagrado pelo então governador Augusto Tavares Lyra que encomendou ao arquiteto Herculano Ramos o projeto para a praça e para o Grupo Escolar Augusto Severo. Trata-se da mais importante praça do bairro que já abrigou em seu entorno os mais luxuosos hotéis de Natal como o Internacional, Hotel do Leões e o Avenida; o cinema Politeama; a antiga rodoviária da capital (hoje museu da Cultura Popular); o Palacete Cel. Juvino Barreto (atual Colégio Salesiano São José); o Grupo Escolar Augusto Severo e a Escola Doméstica de Natal (hoje ocupada pelo INSS), símbolos do processo de consolidação de um sistema de ensino que até então não havia na cidade.

Ao longo do tempo, principalmente com a instalação da rodoviária, a praça perdeu o traçado original, sendo cortada por vias para favorecer a circulação e dar acesso aos ônibus. Em 2006, a região da

Praça Augusto Severo, passou por obras de revitalização que devolveram parte da área original com a eliminação de vias existentes.

A roda de conversa, que contou com a participação da arquiteta Ana Zélia Maria Moreira, da historiadora Gabriella Cordeiro e do arquiteto Petterson Dantas, responsável pelo projeto de requalificação do Grupo Escolar Augusto Severo, permeou sobre todos esses aspectos que demonstram a importância histórica da praça Augusto Severo e seu entorno na construção de uma cidade e sociedade pautada por princípios e ideais modernos. (Figura 10)

Figura 10: Roda de conversa do sexto encontro



Foto: Acervo dos autores

PERCURSOS ENTRE AS INSISTÊNCIAS

O quarto encontro teve a particularidade de ocorrer sob forma de percurso, realizado entre a Casa da Ribeira e a Galeria B612.

Em se tratando do Espaço Cultural Casa da Ribeira, fundado em março de 2001, localiza-se na Rua Frei Miguelinho e ocupa o antigo casarão nº 52. A Casa é uma idealização do grupo de teatro Clowns de Shakespeare e, desde 2001, funciona sob a administração de uma associação cultural formada por artistas e produtores. Após quatro anos de

desenvolvimento do projeto e arrecadação de fundos, o empreendimento foi erguido com apoio e iniciativa privados, investimentos diretos e subsídios pelas leis de incentivo à cultura Câmara Cascudo e Rouanet. Foi pensada para ser um espaço cultural independente e objetiva o desenvolvimento humano por meio da arte, deste modo, tem como prioridade a elaboração de projetos facilmente acessíveis ao público.

Seguindo o percurso, o grupo pode observar, dentre outras edificações de valor patrimonial, um dos lugares que consta no imaginário de muitas gerações de frequentadores do bairro: o Beco da Quarentena, uma via estreita, que leva esse nome porque nela ficavam instaladas as prostitutas mais velhas, que não encontravam mais trabalho nas diversas boates da Ribeira, ou ainda as que contraíam doenças venéreas. Também ali próximo ficavam isolados os marinheiros que chegavam com doenças infectocontagiosas. Por isto, o beco, originalmente chamado de Travessa Panamá, passou a ser popularmente conhecido como Beco da Quarentena.

O percurso finalizou na Galeria de Arte B-612, que foi fundada em 2017 pelo empresário e amante das artes Anchieta Miranda, e recebeu este nome em referência ao asteroide B-612 em que vivia a personagem Pequeno Príncipe, criada pelo escritor Antoine de Saint-Exupéry. A edificação já foi sede do jornal A Ordem, da Caixa Rural e da Livraria Clima. O imóvel foi adquirido há cerca de 15 anos em um leilão, porém a ideia de utilizá-lo como galeria de arte é recente. O espaço conta atualmente com dois pavimentos destinados à exposição de pinturas e esculturas de artistas locais e de outros estados - a exemplo de Marcellus Bob, Iaperi Araújo, Assis Marinho, Newton Navarro e Dorian Gray Caldas -, bem como belas peças de antiquário. O espaço conta também com uma sala de leitura com acervo direcionado para literatura sobre artes, e um ateliê. As obras e objetos da galeria são voltados ou à exposição ou à venda.

A roda de conversa aconteceu após a realização dos desenhos de observação, no interior da Galeria, e foi “puxada” pelo empresário Anchieta Miranda, que relatou sua experiência como empresário

que acredita no potencial do bairro; pela arquiteta Ilanna Revoredo, responsável pelo projeto arquitetônico da galeria; pelo jornalista e dramaturgo Henrique Fontes, fundador da Casa da Ribeira e militante pela preservação do bairro promovendo ações que visam a educação patrimonial e o envolvimento da sociedade por meio da arte; e a produtora cultural Mariana Area, que coordena o “Circuito Cultural Ribeira”, uma ocupação que envolve várias ruas e equipamentos culturais do bairro através de diversos tipos de manifestações culturais gratuitas. (Figura 11)

O debate trouxe à tona o histórico de atuação desses agentes nos últimos 30 anos, as adversidades do ponto de vista de legislação e gestão pública, a importância das iniciativas de grupos artísticos ou empreendedores culturais, a insistência no diálogo e cobrança dos entes públicos e o desenvolvimento de uma política cultural para Ribeira, e não apenas a programação de eventos. Participaram ainda, colaborando com esse debate, técnicos do IPHAN e da SEMURB.

Figura 11: Roda de conversa do quarto encontro



Foto: Acervo dos autores

Figura 12: Desenho do prédio A Samaritana, localizado nas imediações da Galeria B-612. Autor: Petterson Dantas.



Foto: Acervo dos autores

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomamos o que foi estabelecido como objetivo neste texto para apresentarmos nossas considerações finais acerca do que foi proposto.

Um primeiro aspecto a se observar diz respeito ao fato de que os locais selecionados para serem registrados - e a sua conseqüente apropriação (o estar no lugar) - alcançaram o propósito de trazer à tona e suscitar discussões acerca de temas de relevada importância sobre questões relacionadas ao bairro da Ribeira enquanto patrimônio da cidade do Natal (passado, presente e futuro). Estas “questões-chaves”, portanto, estiveram presentes tanto nos registros como nas rodas de discussão.

O reconhecer para apropriar pelo observar / desenhar possibilitou a permanência e interação com o lugar, uma ação indispensável para a criação de laços de afetividade com os lugares e de pertencimento para que as pessoas possam de alguma forma se reconhecer como sendo parte dele, fomentando, portanto, as discussões acerca das dificuldades encontradas nas tentativas de valorização / requalificação dos espaços, bem como discussões acerca do processo de descaso / abandono vivenciado pelo bairro.

Somados à prática do desenhar / observar, a criação de um espaço para rodas de discussão, provocadas pelos enfoques escolhidos – potencialidades e riscos, descaso, ações de valorização do patrimônio cultural – possibilitou que a população participasse das discussões, com a incorporação de conversas que envolveram aspectos relacionados a processos e ações – individuais e coletivas – de valorização deste patrimônio, nas atividades relacionadas aos encontros de desenhos de locação.

Desse modo, entendemos que o diálogo estabelecido entre o observar e o conversar, aliados à ação de apropriar-se dos espaços (o “estar no lugar”) contribuíram para construir uma reflexão mais ampla acerca do patrimônio cultural da Ribeira, o que nos dá a possibilidade de pensarmos na continuidade das ações, tendo em vista alcançar um espectro mais amplo levando a ação para outros bairros da cidade.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Denise de. **Abordagem Experiencial e Revitalização de Centros Históricos: os casos do Corredor Cultural no Rio de Janeiro e do Gaslamp Quarter em San Diego**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

BENTES SOBRINHA, Maria Dulce Picanço; TINOCO, Marcelo Bezerra de Melo; TRIGUEIRO, Edja Bezerra Faria (orgs). **Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais PRAC/Ribeira**. Natal, RN: EDUFRN Editora da UFRN, 2008.

CARTA de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada, 1995.
Disponível em: <<https://www.culturanorte.pt>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

CASTRIOTA, Leonardo. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CENTRO DE ESTUDOS AVANÇADOS DA CONSERVAÇÃO INTEGRADA – CECI. **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos**. Norma Lacerda e Sílvio Mendes Zancheti / Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.

COSTA, Andréa. AMARAL, Patrícia. **Centro histórico de Natal: guia para turistas e moradores**. / Andréa Costa, Patrícia Amaral. – Natal: IFRN, 2014. 61 p.

CURY, Isabelle (org.) **Cartas Patrimoniais**. Edições do Patrimônio. IPHAN. Rio de Janeiro, 2000.

KUSCHNIR, Karina. Desenhando Cidades. In: **Revista sociologia & antropologia**, v.02.04, 2012.

MARANHÃO, Djalma. **Esquina da Tavares de Lira com a Dr. Barata, Centro Convergente e Irradiador da Vida Natalense**. Organização, notas e pesquisa: Cláudio Galvão. Natal: Sebo Vermelho, 2004.

NOBRE, Paulo J. L., PEREIRA, Marizo V. Modernismo na Província: a apropriação local do ideário modernista no projeto do Terminal Rodoviário Presidente Kennedy In: **2º DOCOMOMO Brasil N-NE**, 2008, Salvador.

NORBERG-SCHULZ, C. **Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture**. Londres: Academy Press, 1979.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E URBANISMO. **ReHabitare em Natal**. 2008.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**. São Paulo: Difel, 1980.

URBAN SKETCHERS EM LISBOA. **Desenhando a Cidade**. Lisboa: Editores, 2012.

Sites:

Urban Sketchers. Disponível em: <www.urbansketchers.org/>. Acesso em: 09 ago. 2018.

Urban Sketchers Brasil. Disponível em: <www.brasil.urbansketchers.org>. Acesso em: 09 ago. 2018.

Cultura Norte. Disponível em: <https://www.culturanorte.pt>. Acesso em 09 ago. 2018.

BID UrbanLab Brasil - Natal. Disponível em: <<http://convocatorias.iadb.org/pt/urbanlab-brasil/postula-urbanlab-brasil-bid>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

Casa da Ribeira – História. Disponível em: <<http://www.casadaribeira.com.br/historia-da-casa/>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

LA CALLE COMO ESPACIO PARA GESTACIÓN DE LOS DERECHOS Y EL PATRIMONIO LGTBI

*Antonio Rafael Fernández Paradás
Nuria Rodríguez Martín*

David Lachapelle «hizo una llamada a la comunidad, sobre todo a los jóvenes, para que el colectivo LGTB comience a formar su patrimonio cultural»

En pleno siglo XXI en la Europa más occidental estamos viviendo una continua puja entre aquellos que siguen desnormalizando la homosexualidad y aquellos que luchan porque esta situación de desagravio no tenga cabida en las modernas democracias occidentales. La realidad, las estadísticas, ponen de manifiesto que esta situación dicta mucha de estar produciéndose, algo que se nos antoja paradójico en unos estados que declaman por los derechos y las libertades sociales. La respuesta a la pregunta de por qué se está produciendo esta situación, es cuanto menos compleja, gran parte de esta problemática viene del hecho de la total ausencia de la homosexualidad y la diversidad sexual y familiar en los libros de texto¹, donde además tampoco aparecen prácticamente mujeres (menos de una decena en los seis años que duran la educación primaria española, en los seis libros de texto de Ciencias Sociales). Para el alumnado español la homosexualidad es un tema inexistente en la educación obligatoria y la mayoría del bachillerato. Los libros de texto, especialmente los de Ciencias Sociales, niegan la diversidad familiar (cuando sí aparecen los modelos tradicionales de familias), y sexual.

¹ Para un análisis detallado véase: FERNÁNDEZ PARADAS, Antonio Rafael, RAVINA RIPOLL, Rafael y GUTIÉRREZ MONTOYA, Guillermo Antonio (Coords.), *La enseñanza de las Ciencias Sociales en la Educación Primaria Española. Un análisis Holístico de los libros de texto desde el Franquismo hasta la actualidad*. El Salvador, pp.1-476, 2018. ISBN 978 - 99961 - 85 - 03 - 8.

Existe una total falta de referentes históricos al respecto para el alumnado español de secundaria y universidad².

Esta situación, nos permite introducir el tema objeto de estudio de la presente investigación. Si la homosexualidad con un amplio camino recorrido en la lucha por las libertades sigue teniendo que hacer frente a las adversidades, era de esperar que el patrimonio histórico artístico de los homosexuales y de los colectivos LGTB fuera una cuestión que no nos habíamos cuestionado que había que proteger en el seno de las leyes del patrimonio estatales y autonómicas para la realidad española. La tendencia que se comienza a esbozar en España y otros países es la de proteger, recuperar y reparar la memoria histórica de los colectivos LGTB en contextos de guerras, dictaduras y transiciones, prácticamente nada para momentos históricos anteriores a estas situaciones beligerantes³.

EL MEDIO URBANO COMO ESPACIO PARA LA GESTACIÓN DEL PATRIMONIO LGTB

Queremos pensar, desde el punto de vista de la construcción de las sociedades modernas igualitarias, que recuperar la memoria LGTB, patrimonialmente hablando, contribuirá a reforzar esos objetivos, consiguiendo que ninguna persona sea discriminada por su sexo, identidad o género.

Podríamos definir el patrimonio LGTB como un conjunto de testimonios materiales e inmateriales que evidencian la participación e importancia de los homosexuales, lesbianas, hermafroditas, travestis, etc., en las sociedades históricas, amén de manifestar, igualmente, los procesos de discriminación que estos han sufrido a lo largo de los tiempos y cuyo análisis nos permite reconstruir el pasado de una forma más exacta y aproximada a las cosmovisiones propias del mundo de cada momento.

² Estados como California o Escocia han aprobado asignaturas donde se estudie la historia LGTB.

³ Anónimo. Recopilan información para la historia de las personas LGBT, en Estados Unidos (2014). IIP Digital. Recuperado de <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/06/20140604300805.html#ixzz4NGLLqVuD>. Consultado el 25/03/2019.

La recuperación, análisis y protección de los testimonios materiales e inmateriales de estas subculturas son constructos de equidad y progreso social y emocional.

Hablar de patrimonio LGTB es adentrarnos en un mundo cuyos cimientos no han empezado ni siquiera a ser trazados. No es que sea un campo emergente de estudio, es que es un campo que todavía no nos hemos cuestionado que haya que estudiar. Es un área de conocimiento social, que por medio del patrimonio LGTB, nos permitirá llegar a comprender mejor nuestra historia y también las sociedades en las que vivimos. Desde el punto de vista de la comunicación, el patrimonio LGTB, prácticamente tiene nula repercusión mediática.

Como área de conocimiento, no tiene historia, ni respaldo institucional, ni protección jurídica, por lo que legalmente se están incumpliendo los derechos culturales a los que anteriormente hacíamos alusión. En España el patrimonio LGTB no sólo es totalmente invisible, sino que además no existen sitios de la memoria histórica LGTB. Tampoco existen medidas que reviertan esta situación.

Por lo tanto, la protección del patrimonio LGTB es una línea de trabajo de la que nada se ha hecho, y cuyos fundamentos disciplinares y criterios de intervención aún están por definir. Conservar, proteger, interpretar y difundir el patrimonio LGTB supone recuperar y poner al servicio de la sociedad su propia historia. El error es considerar estos patrimonios, como pasaba con las mujeres, como el patrimonio de las mujeres, el patrimonio de los homosexuales, o el patrimonio de los colectivos LGTB. Desde la perspectiva de los derechos culturales, la sociedad, todos, tenemos derecho a que cada uno de esos patrimonios sea recuperado como parte integrante de nuestra identidad social y cultural.

Desde el punto de vista de las aproximaciones al patrimonio LGTB, nosotros pensamos que existen dos grandes periodos históricos bien diferenciados. Por un lado, quedan recogidos todos aquellos objetos, patrimonios y manifestaciones materiales e inmateriales relacionados con contextos del pasado, que evidencian la importancia social de estos colectivos, y la existencia de los mismos, pero que no muestran la lucha

por visibilizarlos y conseguir derechos igualitarios. Estos patrimonios suelen tener protección específica por su naturaleza de histórico o artísticos. Por otra parte, estarían aquellas manifestaciones, propias de la segunda mitad del siglo XX, que son reflejos de momentos históricos trascendentales para la visibilidad y los derechos de homosexuales, lesbianas, etc.

LA CALLE COMO ESPACIO PATRIMONIAL LGTB

Como hemos puesto de manifiesto anteriormente, el universo del patrimonio homosexual o LGTB es bastante amplio, pudiéndose encontrar sus testimonios a lo largo de todo el espesor histórico. A continuación, se relacionan una serie de ejemplos, en la mayoría de los casos españoles, que pensamos son la piedra angular de las historias y reivindicaciones del colectivo LGTB, y que debido a su importancia histórica deberían tener protecciones específicas que aseguren su correcta conservación y lectura como testimonios históricos de primera magnitud que son.

La calle como espacio de reivindicación

A diferencia de las instituciones, movimientos y asociaciones creadas para la defensa de los derechos de las mujeres, las que tienen ver con los derechos de los homosexuales, son mucho más cercanos en el tiempo, especialmente en el caso español, donde las primeras agrupaciones se crean en los años setenta, en pleno contexto de la vigencia de la Ley de Peligrosidad y la Transición democrática.

Fue en este momento histórico trascendental cuando se crearon diferentes asociaciones o agrupaciones que tenían por objeto la reivindicación por los derechos y la igualdad para los homosexuales. Como veremos posteriormente, el inicio del movimiento asociativo

está estrechamente relacionado con la redada del pasaje Begoña en los setenta.

Fueron muchas las agrupaciones e instituciones que se crearon, algunos ejemplos fueron: Unión Democrática de Homosexuales de Málaga (UDH-M), 1976-1977; Movimiento Homosexual de Acción Revolucionaria de Andalucía (MHAR-A), 1977-1979; Frente de Liberación Homosexual de Andalucía (FLHA) (1981-1987); Frente de Liberación Homosexual de Castilla; Movimiento Español de Liberación Homosexual; Front d'Alliberament Gai de Catalunya, etc. Este último fue el que promovió la Manifestación de la Ramblas de Barcelona el 26 de junio de 1977 (Figura 1).

Figura 1: Manifestación en las Ramblas de Barcelona, 26 de junio de 1977



Fuente: El País, 18 de junio de 2020.

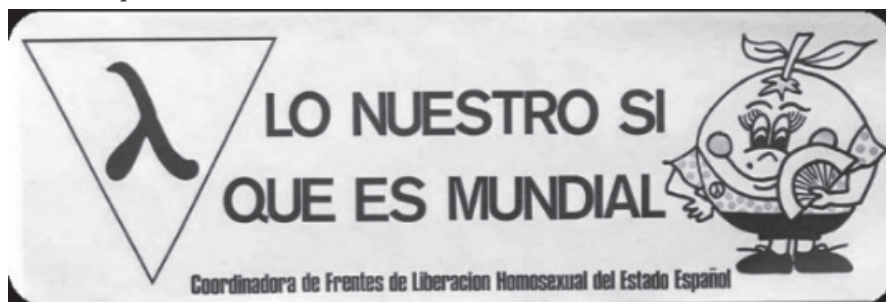
Nos interesan todas estas instituciones, porque son fuentes primarias para comprender el engranaje de la restitución plena de la democracia en España. Son fenómenos básicos para comprender la historia de España en los últimos cuarenta años. Además, fueron entes productores de patrimonio bibliográfico y documental, amén de artístico y cultural, que sería necesario compilar, inventariar y catalogar debidamente.

La calle como medio para la creación del patrimonio LGTB. El activismo histórico patrimonial.

Las asociaciones mencionadas anteriormente, tuvieron una fuerte actividad productiva en diferentes espacios de actuación. Fruto de esas reivindicaciones son una serie de patrimonios específicos, que son capitales para comprender las reivindicaciones del colectivo LGTB. Algunos ejemplos serían los siguientes:

La bandera del Naranjito. “Lo nuestro sí que es mundial”. Coordinadora de Frentes de Liberación Homosexual del Estado Español”. “Como explica Antonio Poveda, antiguo presidente de la Federación Estatal de Lesbianas, Gais Transexuales y Bisexuales (FELGTB), los homosexuales seguían expuestos a las redadas y detenciones por parte de las fuerzas de seguridad del Estado. Las últimas según la propia Federación, ocurrieron en Barcelona antes del Mundial de Futbol de 1982. El delegado de Gobierno en Barcelona decidió cerrar algunos bares de ambiente, con el objetivo de una mostrar “una buena imagen de la ciudad a los visitantes del Mundial”. Como protesta, los empresarios LGTB decidieron colocar la bandera arcoíris con el símbolo del Naranjito abanicándose en las puertas de los establecimientos. “Lo nuestro sí que es mundial”, ironizaba el lema de las movilizaciones” (BERNARDO, 2015) (Figura 2).

Figura 2: Réplica de los comerciantes LGTB de Barcelona ante el cierre de sus comercios por la celebración del Mundial de Futbol

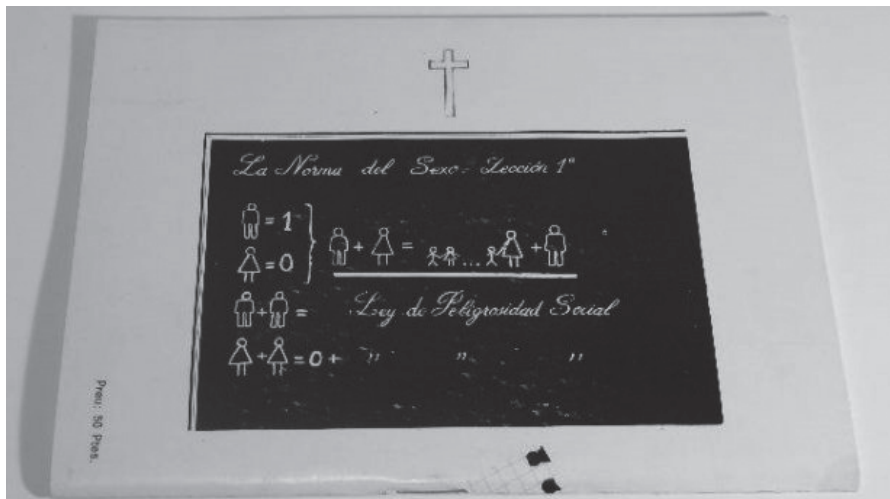


Fuente: <http://visitgaybarcelona.com/wp-content/uploads/2016/11/Naranjito.png>

Manifiestos. Durante el periodo podemos encontrar diversos manifiestos emanados de los organismos anteriores que tenían por objeto reivindicar la igualdad y respecto de los colectivos LGTB. Uno de los ejemplos históricos más importantes fue el Manifiesto editado por el Front d'Alliberament Gai de Catalunya contra la Ley de Peligrosidad y Rehabilitación, que pretendía de una manera bastante didáctica ejemplificar la realidad de los homosexuales en el contexto de la época (Figura 3).

Revistas. Con el objetivo de visibilizar al colectivo y salir del ostracismo, a lo largo del periodo se crearon diversas publicaciones como la Revista Aghois, puesta en funcionamiento en el año 1972 por el Movimiento Español de Liberación Homosexual.

Figura 3: Manifiesto editado por el Front d'Alliberament Gai de Catalunya contra la Ley de Peligrosidad y Rehabilitación



Fuente: <https://hipertextual.com/2015/06/homosexualidad-en-espana-historia>

Cartelería. Como en toda reivindicación, fue uno de los productos estrellas de la época de los inicios del movimiento asociativo LGTB. De nuevo nos encontramos ante un patrimonio de vital transcendencia, que se hace necesario estudiar y poner en relación con la historia del momento. Aquí habría que incluir pancartas, convocatorias, carteles

publicitarios, etc. Dos de los ejemplos más importantes a mencionar son el cartel anunciador de la primera conferencia ofrecida por el Front d'Alliberament Gai de Catalunya y el propio cartel de la convocatoria de la manifestación de las Ramblas del 24 de junio de 1979 (Figuras 4 e 5).

Figuras 4 e 5: Cartel anunciador de la primera conferencia ofrecida por el Front d'Alliberament Gai de Catalunya; Convocatoria de la manifestación de las Ramblas de Barcelona del 24 de junio de 1979



Fuente: <http://visitgaybarcelona.com/historia-gay/ac:vismo-gay-en-la-transicion-1979-1981/>

LA CALLE COMO ESPACIO DE CONMEMORACIÓN

A partir de la década de los ochenta, comienza un incipiente movimiento que tiene por objetivo conmemorar y recuperar la memoria histórica LGTB, por medio de monumentos, esculturas o placas conmemorativas. En España tendremos que esperar hasta 2006 para

encontrar una manifestación de estas características. A nivel internacional fue un hito histórico la creación en 1987 del Homomonument de Amsterdam, obra que señala al monumento nacional de la guerra en la plaza Dam, la casa de Ana Frank y la sede la COC Nederland, el grupo de liberación gay más antiguo del mundo. Otros monumentos importantes internacionales a destacar son: Gay Liberation Monumen, ubicado en el Christopher Park, en el West Village de Manhattan, conmemora los disturbios del Stonewall. Realizado en 1992 por George Segal; Ángel de Frankfurt, como homenaje a las persecuciones de homosexuales por parte del nazismo (1994); Gay and Lesbian Holocaust Memorial de Sitdney (2001), ubicado en el Green Park de Sídney, construido gracias a Kitty Fischer, una joven judía, que sobrevivió en Auschwitz con la ayuda de un prisionero estaba marcado como homosexual; El monumento a los perseguidos por el nazismo de Berlín, en el Tiergarten de Berlín, 2008; PinkTrinagle Park en el Castro de San Francisco (2001); Alan Turing memorial del Manchester (2001); LegacyWalk en Chicago (2012); Nueva York. Realizo por Anthony Goicolea, ubicado en el Hudson River Park, cerca de los muelles donde históricamente tenían lugar encuentros homosexuales, etc. Estas obras no son frutos de ordenamientos jurídicos específicos que tengan por objetivo recuperar la memoria histórica LGTB, sino propuestas individuales, emanadas de colectivos o asociaciones o institucionales.

En el caso español, tendremos que esperar al año 2006, para que se coloque el primer monumento de estas características. Será en Sitges y se creó como respuesta a diferentes episodios de violencia por parte de grupos de extrema derecha contra los homosexuales en los años 90.

Años después, en 2011 se creará en Barcelona el Monumento en memoria de los gais, lesbianas y personas transexuales represaliadas en Barcelona. Es uno de los pocos monumentos que se han erigido en España, y prácticamente el único que alude a las personas trans. Fue ubicado en el Parque de la Ciudadela como recordatorio a Sonia Rescalvo, una mujer transexual que fue asesinada a golpes por seis cabezas rapadas

en 1991 en ese mismo lugar. Presenta un formato de triángulo invertido realizado en este caso con piedra de la montaña de Montjuïc (Figura 6).

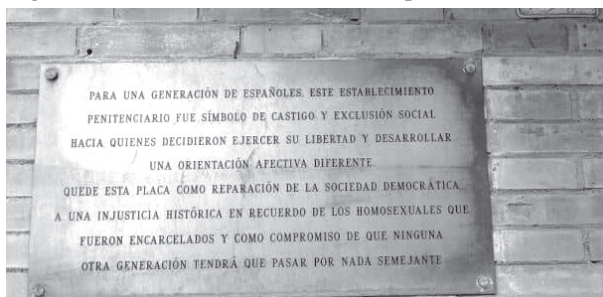
Figura 6: Monumento en Memoria de los gays, lesbianas y personas transexuales represaliados en Barcelona



Fuente: <https://www.dosmanzanas.com/2011/03/inaugurado-en-barcelona-el-monumento-a-la-memoria-de-las-personas-lgtb-represaliadas.html>

Dentro de las placas conmemorativas, uno de los ejemplos más significativos fue la placa que se colocó en la prisión provincial de Huelva como recuerdo de los homosexuales que fueron represaliados y encarcelados durante la dictadura franquista (Figura 7).

Figura 7: Placa conmemorativa en la prisión de Huelva.



Fuente: <http://confidencialandaluz.com/huelva-prision-lgtbi-placa-transexuales/>

ESPACIOS URBANOS SIN PROTEGER

Tanto en España como fuera de nuestras fronteras, existen multitud de lugares y monumentos de la memoria LGTB que han pasado totalmente desapercibidos para la crítica, los especialistas y los historiadores. Pueden corresponder a cualquier periodo histórico, en el caso de encontrar documentación acreditativa, aunque muchos de ellos corresponden a momentos significativos de la lucha por los derechos LGTB en el siglo XX, o relacionados con la vida cultural o social de los colectivos. Con el fin de ilustrar esta situación hemos seleccionado cuatro ejemplos españoles, que por su trascendental importancia deberían tener protecciones patrimoniales específicas.

Campo de Concentración de Terfia (Fuerteventura). Mientras que los famosos campos de concentración nazi son conocidos por el gran público, conservados y puestos en valor como medio para comprender la historia, existen otros lugares semejantes que han caído totalmente en el olvido. Uno de los ejemplos más representativos, olvidados y desprotegidos es el campo de concentración para homosexuales de Tefia, Fuerteventura, creado en 1954 al amparo de las modificaciones que se realizaron sobre la Ley de Vagos y Maleantes para acoger a los homosexuales en su seno, ya que estos *“ofenden la sana moral de nuestro país por el agravio que acusan al acervo de buenas costumbres, fielmente mantenido en la sociedad española”* y se establecían medidas como el *“internamiento” en centros de trabajo de los homosexuales con el fin de “proteger y reformar”* al resto de la sociedad y al propio homosexual. Oficialmente recibió el nombre de Colonia Agrícola Penitenciaria de Tefia. Entre el año 1945 y 66, unas 90 personas, mayoritariamente homosexuales, fueron esclavizados y utilizados en ensayos clínicos. Era un sacerdote castrense quien juzgaba a los presos, condenándolos entre 1 y 3 años. Tras la salida del campo, los supervivientes tenían que vivir un destierro obligatorio de entre 1 a 5 años, en otra isla o en otra ciudad, permanentemente vigilados (Figura 8).

Figura 8: Entrada al Campo de Concentración Homosexual de Tefia



Fuente: <https://plataformacontralaimpunidad.wordpress.com/2017/08/14/campo-deconcentracion-de-tefia-en-fuerteventura/>

Las Ramblas de Barcelona. Allí se celebró la Manifestación de la Ramblas de Barcelona el 24 de junio de 1979, la primera de estas características en la Historia de España.

Institut Lambda. Creado en 1976, fue el primer centro cultural y de servicios para homosexuales de España. Creado por Armand de Fluvià, con el objetivo de visibilizar y sociabilizar la homosexualidad en un contexto de plena represión. Posteriormente conocido como Casal Lambda. Fue el germen de la primera gran manifestación por los derechos de personas gays, lesbianas, bisexuales y transexuales. En la actualidad cuenta con un importante centro de documentación, conformado por una biblioteca, videoteca, hemeroteca y archivo histórico.

Primera librería gay de España. La apertura al público en el año 1993 de Berkana, la primera librería gay de España supone un hito histórico dentro de las reivindicaciones del movimiento LGTB. En la actualidad es un referente cultural tanto en España como fuera de nuestras fronteras.

LA CALLE COMO ESPACIO DE REDADA

El 24 de junio de 2015, se producía uno de los hechos más trascendentales en la historia el colectivo LGTB y su patrimonio. Ese día fue declarado monumento nacional el famoso Stonewall de Nueva York y sus alrededores por el Comité de Preservación de Sitios Históricos por su valores icónicos e históricos de la historia de Nuevo York, y sus repercusiones mundiales. La redada en 1969 en el histórico bar supuso el comienzo de las luchas por los derechos LGTB (Figura 9).

De nuevo en este sentido Estados Unidos vuelve a marcar las pautas a seguir, puesto que en la actualidad se encuentra mapeando su memoria LGTB por medio del Servicio de Parques Nacionales, dependiente del

Departamento de Interior de Estados Unidos, [que] hará un nuevo estudio para ayudar a identificar lugares y acontecimientos asociados a la historia de estadounidenses lesbianas, gais, bisexuales y transexuales (LGBT) para que sea incluida en los parques y los programas del organismo (...) Las metas de la iniciativa patrimonial del Servicio de Parques Nacionales incluyen la participación de académicos, conservacionistas y miembros de las comunidades para identificar, investigar y narrar las historias de las propiedades asociadas con el colectivo LGBT; animando a que parques nacionales, zonas de patrimonio nacional y otras zonas afiliadas interpreten las historias sobre LGBT asociados a estos; identificando, documentando y nominando sitios asociados al colectivo LGBT como localidades históricas nacionales; y aumentando la cantidad de propiedades asociadas al colectivo LGTB incluidas en las listas del Registro Nacional de Lugares Históricos (Anónimo, 2014).

Figura 9: Declaración del Stonewall como Monumento Nacional de EE.UU.

Fuente: <http://ovejarsa.com/stonewall-inn-declarado-primer-monumento-nacional-lgtb-ee-uu/>

Un caso de naturaleza similar al del Stonewall se produjo en 1971 en Pasaje Begoña de Torremolinos, donde se encontraba el Toni´s bar (1962) el primer bar gay de España, y el primer club para lesbianas, Porquoi pas? (1968), entre otros establecimientos, donde a comienzos de los setenta se produjo una redada decretada por el “gobernador civil de la provincia (Víctor Arroyo) ha sido decretada la clausura de la sala de fiestas Caramela y de los bares nocturnos Evans y Noe, todos ellos locales públicos de la barriada de Torremolinos. La decisión del Gobierno está motivada por las reiteradas infracciones a la normativa en vigor referente a la moralidad y las buenas costumbres” (Diario Sur, 25 de junio de 1971). Fruto de aquellos hechos históricos, es la causa actualmente abierta por la Asociación Pasaje de Begoña a nivel autonómico y estatal para reconocer aquel enclave como un lugar clave para comprender la historia de España de la Transición española. El Pasaje Begoña vendrá a ser el primer sitio patrimonial relacionado con la memoria LGTB, que será protegido en España, y uno de los primeros a nivel mundial. El propio tratamiento legislativo que está teniendo el proceso es de sumo interés por la novedad del mismo y las repercusiones futuras que tendrá para otros lugares de naturaleza similar.

El 25 de mayo de 2018 se publicaba en el Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía, nº 705, la Proposición no de Ley en Comisión relativa a recuperación de la memoria histórica y democrática del Pasaje Begoña (Torremolinos) como cuna de los derechos LGTBI en Andalucía y España (Figura 10).

Figura 10: Fotografía del Pasaje Begoña



Fuente: Diario Sur, 4 de mayo de 2018.

Posteriormente, el 13 de febrero de 2019, la Comisión de Cultura del Congreso de los Diputados declaró mediante una Proposición no de Ley la recuperación e impulso del “Pasaje Begoña” en Torremolinos (Málaga), como lugar de memoria histórica y cuna de los derechos LGTBI (1617003772).

La PNL⁴, entre otras cuestiones propone:

⁴ “Las Proposiciones no de le Ley (PNL) son propuestas sobre todo tipo de temas que presentan los grupos parlamentarios y también textos referidos a iniciativas que surgen en las Cortes. Aunque se someten a votación de los diputados, las PNL no tienen carácter de ley, por lo que no son vinculantes. Los textos y resoluciones sirven para instar al gobierno o a alguno de sus miembros a que realice una acción concreta, a dar la opinión mayoritaria

- Actuaciones de promoción cultural y difusión que contribuyan a recuperar la memoria democrática del “Pasaje Begoña” y de la redada del 24 de junio de 1971.
- Creación de un Archivo Histórico LGTBI y un centro de Interpretación, de acuerdo con el artículo 36 de la Ley 812017, de 28 de diciembre, para garantizar los derechos, la igualdad de trato y no discriminación de las personas LGTBI.

Figura 11: Momento de la aprobación de la PNL para el Pasaje Begoña de Torremolinos en el Congreso de los Diputados



Fuente: Twitter

Aunque ambas dos PNL, no tienen efectos prácticos asientan un presente importante en la recuperación del patrimonio LGTBI. En el caso

de las Cortes en algún tema o para sentar las bases o principios respecto a alguna actuación de las administraciones públicas?. Blog.quehacenlosdiputados.net

del Parlamento Andaluz, la PNL emanada del Parlamento autonómico, está pendiente de su aprobación por el Consejo de la Memoria⁵.

Si finalmente es aprobada, el Pasaje Begoña será protegido por la Ley de Memoria Histórica⁶ de Andalucía bajo la figura patrimonial “Lugar de Memoria Democrática de Andalucía”⁷ y recogido dentro del Inventario de Lugares de Memoria Democrática de Andalucía.

La pertinente declaración patrimonial sólo supondrá una recuperación de la memoria histórica LGTBI, y el primer bien protegido de estas características, sino que además supondrá una recuperación física del enclave que pretende recuperar su estética e imagen del año 1971. Entre los fundamentos para la recuperación del Paisaje Begoña habría que mencionar los siguientes:

⁵ Procedimiento actualmente estancado por el cambio de gobierno tras las últimas elecciones.

⁶ La Ley de Memoria Histórica de Andalucía, reconoce de figuras para la protección: en su artículo 21, el “Lugar de Memoria Democrática de Andalucía” y en el artículo 22 el “Sendero de Memoria Democrática de Andalucía”.

⁷ Artículo 21. Lugar de Memoria Democrática de Andalucía. Lugar de Memoria Democrática de Andalucía es aquel espacio, inmueble o paraje que se encuentre en Andalucía y revele interés para la Comunidad Autónoma como patrimonio histórico, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, por haberse desarrollado en él hechos de singular relevancia por su significación histórica, simbólica o por su repercusión en la memoria colectiva, vinculados con la lucha del pueblo andaluz por sus derechos y libertades democráticas, así como con la represión y violencia sobre la población como consecuencia de la resistencia al golpe de estado de 1936, la Dictadura franquista y por la lucha por la recuperación de los valores democráticos hasta la entrada en vigor del Estatuto de Autonomía de Andalucía el 11 de enero de 1982, y que haya sido inscrito por decisión del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en el Inventario de Lugares de Memoria Democrática de Andalucía que se regula en el artículo 23.

- Investigación de los hechos que sucedieron en el Pasaje Begoña y su difusión a toda la sociedad
- Declaración del Pasaje Begoña como Lugar de la Memoria Histórica
- Diseño de un circuito turístico y cultural a través del Pasaje Begoña que reconstruya los hechos
- Puesta en marcha del PINK Market
- Solicitud del cambio de nombre del Pasaje
- Acto de reconocimiento a las víctimas de la «gran redada» de 1971
- Hermanamiento del Pasaje Begoña con el Stonewall Inn de Nueva York
- Inclusión del Pasaje Begoña en los actos reivindicativos del Pride

REFERÊNCIAS

ANÓNIMO. Colegas propone que el transformismo sea declarado Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, en **COLEGAS** (2014). Recuperado de <http://www.colegaweb.org/colegas-propone-que-el-transformismo-sea-declarado-patrimonio-cultural-inmaterial-de-la-humanidad>. Consultado el 24/03/2017.

ANÓNIMO. La destrucción del patrimonio Homosexual, en **L'armari Obert** (2014). Recuperado de <http://leopoldest.blogspot.com.es/2014/12/la-destruccion-del-patrimonio-homosexual.html>. Consultado el 24/03/2017.

ANÓNIMO. **Recopilan información para la historia de las personas LGBT**, en Estados Unidos (2014). *IIP Digital*. Recuperado de <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/06/20140604300805.html#ixzz4NGlLqVuD>. Consultado el 25/03/2017.

BERNADO, A. Cuando las Ramblas quisieron ser Stonewall. *Hipertextual* (2015). Recuperado de <https://hipertextual.com/2015/06/homosexualidad-en-espana-historia>

DERECHOS CULTURALES En **Derechos culturales, cultura y desarrollo** (S.F.). Recuperado de <http://www.culturalrights.net/es/principal.php?c=1>

LA MOTORIZACIÓN DE MADRID Y LAS TRANSFORMACIONES EN LOS USOS DE LA CALLE, 1898-1936¹

Nuria Rodríguez Martín

La irrupción de los automóviles supuso una auténtica revolución en el mundo urbano. Los autos no solo ocuparon las calzadas de las calles, también alteraron por completo la forma de desplazarse por las ciudades, imponiendo nuevos códigos y prácticas, tanto a los automovilistas como a los viandantes. Igualmente, la morfología de las vías públicas se vio afectada por la llegada del motor de explosión. Madrid, la capital de España, no permaneció ajena a este fenómeno, y aunque con ligero retraso frente a otros países de la Europa occidental, la expansión de los autos y de los transportes urbanos modernos impulsaron el crecimiento urbano y transformaron radicalmente el aspecto de sus paseos y calles, así como los modos de desplazamiento de sus habitantes, imponiendo además nuevos usos y costumbres, al tiempo que hicieron desaparecer prácticas urbanas hasta entonces muy arraigadas.

En 1898, el año en el que tras la pérdida de sus últimas colonias España se sumía en una grave crisis política, en Madrid tuvieron lugar dos hechos que, si en el momento no pasaron de ser reseñados como anecdóticos, iban a marcar el inicio de una nueva época en la vida de la ciudad. En octubre se inauguraron las dos primeras líneas electrificadas de tranvía, y dos meses después la prensa informó de que el conde de Peñalver, exalcalde de Madrid, había viajado a París para recoger

¹ Este texto ha sido posible por la concesión de un Contrato de incorporación de Doctores del I Plan Propio de Investigación y Transferencia de la Universidad de Málaga, y por la pertenencia al Equipo interdisciplinar Málaga Moderna HUM309 (UMA).

un automóvil, el primero que circuló por la ciudad². Por entonces, el automovilismo no era más que el “*sport* a la moda”, que gustaban de practicar aristócratas amantes de la velocidad, y los coches de tranvía seguían, en su mayoría, arrastrados por mulas.

Pero en poco más de dos décadas, ambos medios de transporte habían transformado la urbe y la vida de sus habitantes. Más de 17.000 vehículos de tracción mecánica circulaban por Madrid (ABARCA, 1926, p. 8), incluyendo los automóviles taxímetros para la población, que formaban ya parte de la cotidianidad de la ciudad; Se habían implantado las primeras líneas de autobuses urbanos, los tranvías ya electrificados surcaban la ciudad en todas direcciones, y el Ayuntamiento, tratando de corregir lo que en la prensa se denominaba “el problema de la circulación”, aprobó en 1926 el primer Reglamento de Tráfico de su historia³ (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 1926b). Entre medias se produjo una redefinición de los usos del espacio público, como resultado de las tensiones surgidas entre conductores, vehículos y viandantes, y de los discursos, debates y normativas generados en torno a ellas.

EL PUEBLO QUE YA TIENE PRISA

A finales del año 1923, la popular revista gráfica *Nuevo Mundo* publicó un artículo bajo el título “Aspectos de Madrid: el pueblo que ya tiene prisa” que glosaba la gran transformación que había experimentado la capital de España, donde en los años veinte había irrumpido “el vértigo de la vida moderna”. Una transformación representada por la aparición de nuevos hábitos y costumbres, por la aceleración del ritmo de vida, y por un voluminoso y caótico tráfico vario:

² La *Época*, 3 de noviembre de 1898. El diario *La Reforma* de 23 de enero de 1899 publicó la siguiente nota: “El primer automóvil que ha hecho en aparición en Madrid ha sido traído de París por el señor conde de Peñalver. Existen varios encargos con el mismo objeto del conde de Valdelagrana, D. Ignacio Peñalver y el duque de Santo Mauro”.

³ Este primer reglamento para regular el tráfico en Madrid fue redactado por el segundo jefe del Cuerpo de Policía Urbana, Emilio Abarca, y aprobado por el Ayuntamiento de la ciudad el 7 de junio de 1926. Entró en vigor en enero de 1927.

Quince mil automóviles, camiones, motocicletas y bicicletas se han esparcido por las calles madrileñas, ruedan sin cesar por plazas y paseos, congestionan las encrucijadas céntricas, se emparejan, corren..., chocan y atropellan a los transeúntes... [...] Este es hoy el problema de la circulación en Madrid [...], y la dificultad de un pueblo que, acostumbrado a pasear despacio, no sabe de pronto caminar deprisa, ir a pie ni en automóvil.

La multiplicación del número de vehículos en circulación y el crecimiento de la población desde los primeros años del siglo XX, no solo imprimieron la fisonomía de ciudad moderna a la capital española. También impulsaron su crecimiento, transformaron su paisaje urbano y la apariencia de sus calles, y el modo de ocuparlas y de desplazarse por ellas. Si por un lado destaca el aumento demográfico que se produjo entre 1900 y 1930, cuando la cifra de habitantes paso de 528.984 a 952.832, por otro, sobresale el incremento del número y tipo de vehículos que invadieron las vías públicas de Madrid. En el año 1900 había en la ciudad 460 automóviles, 22 camiones, 897 coches de caballos y 3.962 carros y carretas. En 1935 el Ayuntamiento tenía registrados 21.219 automóviles, 800 autobuses y camionetas de pasajeros, 5.000 camiones y camionetas de transporte, 2.000 motocicletas, 5.000 bicicletas, 190 coches de caballos, 7.300 carros y 600 tranvías y remolques⁴. Como resultado de estas cifras, la ciudad experimentó en un corto periodo de tiempo un espectacular incremento del tráfico viario y peatonal, que el deficiente trazado urbano de la ciudad no fue capaz de absorber⁵.

El principal problema residía en que su núcleo central, el más antiguo, estaba formado por un gran número de angostas calles, siendo el que concentraba la mayor afluencia de vehículos y peatones, y estando

⁴ Datos ofrecidos por el concejal delegado del Tráfico del Ayuntamiento de Madrid en una entrevista publicada en la revista *Mundo Gráfico*. "El delegado del Tráfico, señor Rueda, habla a MUNDO GRÁFICO de los problemas de la circulación en Madrid", en *Mundo Gráfico*, 3 de julio de 1935.

⁵ Los cambios urbanos y las transformaciones sociales provocados por la expansión de las redes de transporte en Madrid durante el primer tercio del siglo XX en, Rodríguez Martín (2015),

además imperfectamente conectado con la zona de Ensanche de la población. Los expertos apuntaban igualmente al emplazamiento de las estaciones de ferrocarril de la ciudad, a los puentes de acceso sobre el río Manzanares -también de calzadas estrechas-, y a la concentración de la red de tranvías en el centro de la ciudad (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 1929, p. 157). Así, hizo su aparición en Madrid la congestión circulatoria, un fenómeno característico de las ciudades modernas, que al comenzar los años veinte se había convertido en uno de los principales problemas locales.

Las autoridades municipales, espoleadas por las constantes denuncias en la prensa con reportajes, editoriales y artículos sobre el problema circulatorio en Madrid, comenzaron a implementar medidas que se tradujeron en una progresiva regulación y ordenación de la marcha por las calles.

Las medidas que fueron adoptándose e implementándose a lo largo de los años 20 y 30 no evitaron las críticas en la prensa contra la creciente congestión circulatoria en Madrid, a pesar de que solían ser bien recibidas en el momento de ser anunciadas por la alcaldía⁶.

Se creó, por ejemplo, una plantilla de guardias urbanos del tráfico, que uniformados y adiestrados convenientemente en esta labor, se convirtieron pronto en una figura característica del paisaje urbano de la ciudad. Situados en las horas y en los puntos en los que se registraba la mayor circulación de vehículos y peatones, se encargaron de organizar la marcha de unos y otros. Su presencia en las vías públicas y sus indicaciones, que toda la ciudadanía estaba obligada a respetar, reforzaba la imagen de la calle como un espacio más organizado y ordenado, que

⁶ Algunos ejemplos sobre este debate en: GARCÍA CORTES, Mariano: “El problema de la circulación de vehículos”, en *La Correspondencia de España*, 22 de noviembre de 1923. “Problemas madrileños. El magno de la circulación”, en *La Libertad*, 30 de septiembre de 1924. “El problema de la circulación”, en *El Imparcial*, 23 de marzo de 1928. “El desorden circulatorio es completo”, en *El Imparcial*, 1 de marzo de 1930. “El tráfico urbano”, en *La Libertad*, 18 de junio de 1933. “El Delegado de la Circulación adopta medidas... que no se cumplan”, en *La Nación*, 7 de febrero de 1934. “La circulación en Madrid”, en *ABC*, 12 de diciembre de 1934.

favorecía la convivencia y coexistencia de ambos grupos, pero también de un lugar en el que se imponían límites a la libre disposición de las calles por parte de los individuos.

Con la entrada en vigor en 1927 del primer reglamento del tráfico que aprobó el Ayuntamiento de la ciudad, se consolidaron una serie de medidas en relación a la circulación por sus calles que hasta entonces se habían ido adoptando mediante bandos de la alcaldía. Por ejemplo la fijación del límite de velocidad para los automóviles en 40 kilómetros por hora en todo el casco de la población, la circulación rotatoria por la derecha en las plazas, y el establecimiento de la dirección única de marcha en distintas calles y tramos del distrito central. Esta medida venía determinada por la escasa anchura de estas, y funcionaba en otras grandes ciudades europeas y americanas como París y Nueva York, desde principios del siglo XX.

Igualmente quedaban establecidas limitaciones para los vehículos y transporte de mercancías, fijando horarios y rutas específicas por la ciudad. Se regularon incluso los itinerarios para los coches fúnebres, fijándose multas para las empresas funerarias que no se ajustasen a ellos (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 1926b).

Desde abril de 1924 se efectuaba en Madrid la circulación por la derecha en vez de por la izquierda como era tradicional para los vehículos hasta entonces. Esta medida conllevó un gran esfuerzo de adaptación mental por parte tanto de conductores como de viandantes. En los primeros días de su funcionamiento se registraron algunos choques y atropellos en la ciudad. A pesar de las notas distribuidas por la alcaldía a través de los diarios con las recomendaciones para adaptarse a la nueva manera de circular⁷, y de otras medidas adoptadas por las empresas de transporte y de las asociaciones de automovilistas, las crónicas periodísticas recogen las dificultades surgidas:

⁷ Se recomendaba a los peatones: “cruza por las calles por los sitios indicados y en la forma siguiente: al salir de la acera y dirigirse al centro de la calle, mirad siempre hacia el lado izquierdo: una vez llegado al centro, seguid la dirección a la acera, mirando hacia el lado derecho. En las plazas, marchad siempre por las aceras, rodeando la plaza, y no caminéis nunca diametralmente”. Nota de la Alcaldía reproducida en *La Voz*, 5 de abril de 1924.

Una de las disposiciones menos obedecida por el público fue aquella que se refiere al cruce de las calles por determinados lugares. Resultaron insuficientes los representantes de la autoridad encargados de su cumplimiento. Los peatones cruzaron el arroyo con grandes precauciones y procurando recordar los preceptos del bando de mirar a la derecha y después a la izquierda, que es, naturalmente, lo contrario de como se hacía antes. Para evitar atropellos, los conductores de autos moderaron la marcha, tocando, además, incesantemente sirenas y bocinas⁸.

PENSAD EN EL PELIGRO QUE CORRÉIS

Aunque los autos y otro tipo de vehículos automóviles se sujetaran en su marcha a los códigos de circulación aprobados por el gobierno y al reglamento del tráfico local, fue a los viandantes a quien se impuso el mayor número de restricciones y prohibiciones durante el primer tercio del siglo XX. Hasta muy avanzado el siglo XIX, Madrid siguió siendo en gran medida una ciudad abarcable a pie, y la mayor parte de los desplazamientos se realizaban así. Además, el caminar por la calle se hacía de manera muy libre por parte de los transeúntes, sin sujeción a normas, haciéndolo tanto por las aceras como por las calzadas. Solo en las calles y plazas más céntricas y de mayor anchura debían tomar precauciones para evitar a los vehículos de tracción animal⁹. Ya en 1913 un bando de la alcaldía reglamentando la circulación en las vías públicas establecía reglas muy severas para la circulación peatonal:

Los peatones deberán circular solamente por las aceras, llevando en su marcha el lado derecho respecto de la línea de fachada de las calles. No se permitirá estacionarse

⁸ La Época, 10 de abril de 1924.

⁹ Los primeros refugios o salvavidas se instalaron en Madrid en 1892 en la céntrica calle de Alcalá, para facilitar y proteger el paso de los transeúntes, y posteriormente se colocaron en otros puntos céntricos de la ciudad. Heraldo de Madrid, 7 de junio de 1892.

ni formar grupo en las calles. El cruce de las calles por los peatones deberá hacerse siempre en sentido perpendicular al movimiento de carruajes, y en las vías en que haya gran circulación de éstos se hará el cruce por los peatones sólo frente a las esquinas de las entradas de las calles o sus transversales¹⁰.

En los años 20 y 30, las medidas que regulaban la circulación peatonal fueron cada vez más taxativas. El bando del gobernador civil que en 1924 impuso la dirección por la derecha en Madrid, recogía, entre otras disposiciones:

Décimo: Los peatones deberán caminar siempre por la acera derecha de las calles, según la dirección en que vayan, quedando prohibido en absoluto estacionarse dentro de las mismas y deambular por las calzadas. En las aceras de gran anchura podrá tolerarse, por excepción, que los viandantes sigan discurriendo en las dos direcciones, como hasta ahora.

Undécimo. El cruce de una acera a otra se verificará siempre en sentido perpendicular y utilizando los pasos existentes al efecto.

Pero no solo se trató de ordenar la marcha de los transeúntes en las calles, también se impusieron limitaciones al uso de estas en favor de la circulación. El bando de 1913 de la alcaldía prohibió “el estacionamiento en las aceras y en la calzada de los vendedores ambulantes”, y el del gobernador promulgado en 1924 la realización de “toda clase de juegos y deportes en la vía pública”.

En la misma línea, el director del tráfico municipal redactó unos consejos para los peatones que se distribuyeron a la población en octubre de 1924, que recomendaban:

¹⁰ Bando del alcalde vizconde de Eza de 2 de diciembre de 1913.

Andad pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarro; pensad el peligro que corréis; no crucéis directamente las calles anchas; habiendo refugios en el centro de éstas, utilizadlos; no circuléis por la calzada, que es sólo para carruajes; sed obedientes con las órdenes que os den los guardias, y no tomarlas como tales, sino como consejos; [...] No marchéis sobre el borde de la acera para evitar que os puedan tropezar las aletas o los tapacubos de los carruajes¹¹.

Al mismo tiempo que se lanzaban recomendaciones y prohibiciones, los técnicos municipales, una parte de la prensa, así como las asociaciones de automovilistas y conductores y las organizaciones patronales del sector del transporte a través de sus órganos de expresión, lanzaron duras críticas contra el modo de transitar por las calles de los habitantes de Madrid. De este modo, se fue construyendo todo un discurso que condenaba no solo a los peatones, sino a determinadas prácticas urbanas muy arraigadas en la ciudad¹². En 1932, un informe del jefe de la Compañía de Circulación del Ayuntamiento recogía que “La costumbre perniciosa de leer en medio de la calzada, atravesar los pasos de peatones a un paso excesivamente lento, entretenerse en ellos, son prácticas que deben evitarse”¹³. E igualmente que

Los innumerables puestos de baratijas, frutas, libros, etc., que inundan las aceras: por comodidad del transeúnte, por el hermoso aspecto de las vías principales, por el prestigio de la ciudad moderna, deben desaparecer.

Se denunciaba especialmente su supuesta desobediencia de toda norma y señal circulatorias, y su despreocupación a la hora de caminar:

¹¹ “Consejos para circular peatones”, recogidos en Ayuntamiento de Madrid (1926a, p. 57-58).

¹² “En una población moderna hay que saber andar». Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936”, en Registros. Revista de investigación histórica, Vol. 13, nº 1 (enero-junio 2017), pp. 166-179.

¹³ Archivo de Villa de Madrid (en adelante A.V.M.), Secretaría, Legajo 29-59.

La anarquía en la circulación de peatones es enorme, pues cruzan la calle sin preocuparse de si los semáforos han ordenado la parada de vehículos y desatendiendo las indicaciones de los encargados de regular la corriente circulatoria¹⁴.

No obstante, no solo fueron prohibiciones, también castigos, en forma de multas u otros, los que se fueron imponiendo contra el libre caminar de las gentes por las calles. En 1922 un bando de la alcaldía incluyó la siguiente norma: “Si algún peatón fuese atropellado en los sitios no indicados para cruce, será una atenuante para el conductor, así como será una agravante si el atropello se comete en los cruces”¹⁵.

El colectivo de la infancia fue objeto de normas específicas en relación a la circulación viaria. Las autoridades locales encargadas del tráfico consideraban que la presencia de niños en las calles sin supervisión o acompañantes constituía un peligro, tanto para el tráfico como para sí mismos. “El niño hace sufrir a todo el que va en coche. Muchas criaturas, inconscientemente, se meten debajo de los automóviles, haciendo inevitable la catástrofe”, declaraba en una entrevista en 1935 el delegado del Tráfico en el Ayuntamiento madrileño¹⁶. Ya en 1924 el director del Tráfico había propuesto al Consistorio que se endureciera la vigilancia en la ciudad sobre los menores, e incluso que se impusieran multas a los padres que no vigilaran los juegos de sus hijos en las calles:

Los padres cuidarán bajo su más estrecha responsabilidad, de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios adecuados al esparcimiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al foot-ball, a los patines o que cometan otros actos de esta índole que puedan molestar a las personas que

¹⁴ El marino terrestre [pseudónimo]: “Los problemas de la circulación”, en Transporte, nº 76 (abril de 1932).

¹⁵ Bando del alcalde Conde del Valle Suchil de 21 de octubre de 1922.

¹⁶ “El delegado del Tráfico, señor Rueda, habla a MUNDO GRÁFICO de los problemas de la circulación en Madrid”, en Mundo Gráfico, 3 de julio de 1935.

transitan por la vía pública. Se recogerá a los niños que se les encuentre jugando fuera de los recintos marcados, conduciéndoles a la Tenencia de Alcaldía hasta que acudan los padres y satisfagan la multa correspondiente (ABARCA, 1924).

Hay que considerar a este respecto, que en el Madrid de estos años, muchas familias humildes no podían cuidar de sus hijos, y a veces estos vagaban por las calles ejerciendo la mendicidad¹⁷. También era elevado el número de niños abandonados, e insuficiente el número de colegios y guarderías públicas. Ello a pesar del aumento a lo largo del primer tercio del siglo XX de las partidas presupuestarias destinadas por los ayuntamientos a la asistencia social municipal, gracias a lo cual se pudo atender a una mayor proporción de los habitantes más desfavorecidos (VV.AA., 1986).

La obsesión de las autoridades locales por descongestionar el tráfico en las calles controlando el movimiento de los vehículos y de los transeúntes, se reflejó en la formación de registros detallados del número y tipo de vehículos en circulación, así como en la elaboración, a partir del año 1926, de las primeras mediciones sobre la densidad circulatoria -incluyendo la de peatones- en distintas zonas de la ciudad¹⁸. Igualmente se formaron las primeras estadísticas para los años 1929 a 1932, de los accidentes del tránsito, particularmente de los atropellos a peatones¹⁹.

Los atropellos en las calles no eran un delito nuevo, pero la escasa velocidad de los tranvías de mulas y de los coches y carros arrastrados por ganado caballar o asnar, reducía las posibilidades de causar heridas fatales. No sucedió lo mismo con los tranvías eléctricos y los automóviles, particularmente con estos últimos. De las 52 víctimas mortales por

¹⁷ ROMANO, Julio: "En la casa el niño es un problema para el padre; en la calle, un peligro para el transeúnte, y abandonado, un conflicto para las autoridades", en Luz, 13 de enero de 1934.

¹⁸ Ayuntamiento de Madrid (1929, P. 157-158). Archivo de Villa de Madrid (en adelante A.V.M.), Secretaría, Legajo 29-59. Abarca (1926, p. 5).

¹⁹ A.V.M., Secretaría, Legajo 29-59.

atropellos registradas en Madrid en 1929, 45 lo fueron por vehículos de tracción mecánica, es decir, más del 86%²⁰. El elevado número de fallecidos y heridos graves que provocaron en las calles de Madrid desde su irrupción en los primeros años del siglo causaron, como en resto del mundo, una enorme alarma social.

Un número que resultaba excesivo porque era evidente que existía una gran desproporción entre las cifras de población y la de autos en circulación, máxime si lo comparamos con las actuales. La falta de adaptación psicológica por parte de las gentes que caminaban por las calles de la ciudad a la velocidad de los autos, que reducía la capacidad de reacción y una respuesta rápida ante el peligro de ser atropellado, parece haber sido la responsable de la mayor parte de los accidentes registrados en estos años. Aunque en las crónicas de los diarios, que crearon secciones fijas dedicadas a los accidentes y atropellos, también se consignaba, en muchos casos, la falta de pericia de los conductores.

LA ACERA ES DEL QUE ANDA. EL ARROYO ES DEL QUE GUÍA.²¹

Como consecuencia de la expansión de los vehículos de tracción mecánica y la electrificación de la red tranviaria madrileña, comenzaron a desaparecer de las calles madrileñas los animales de tiro empleados hasta entonces para el transporte urbano: caballos, mulas, asnos y bueyes. Este proceso está bien representado por lo sucedido a la Sociedad de Alquiladores de Carruajes, organismo que desde su fundación en 1897 representaba a los industriales de Madrid dedicados al alquiler de coches de sangre. En 1900, dicha Sociedad tributaba al Ayuntamiento de la capital por 2.500 caballos, en diciembre de 1935 quedaban solo 29 caballos y 11 socios, siendo ya su existencia totalmente anecdótica. Precisamente en 1932 el presidente de la Sociedad le dirigió con este

²⁰ A.V.M., Secretaría, Legajo 29-59.

²¹ “La circulación en las calles”, en *La Correspondencia de España*, 28 de noviembre de 1913.

motivo al alcalde madrileño una instancia en la que solicitaba reducir el canon que anualmente abonaban al Consistorio, pidiendo considerar:

el estado de agotamiento a que hemos llegado, cosa nada de extrañar, ya que nadie alquila un carruaje de esta clase, para abono, y por el contrario, las pocas personas que los utilizan (casi todas ancianas), unas lo abandonan para disfrutar otros elementos más modernos, y otras dejan el servicio por cuestión económica²².

La prensa ilustró extensamente el proceso de desaparición de las caballerías de las calles de Madrid arrolladas por la gasolina y el neumático. Los coches de caballos aparecieron repetidamente en crónicas y reportajes periodísticos como representantes de una época de la ciudad en vías de desaparición. También fueron recurrentes las caricaturas divulgadas en esos años que retratan, con un tono más nostálgico que mordaz, el ocaso de los “simones” y las “manuelas”, los términos coloquiales con las que se denominaban los coches de alquiler o de punto, por tener un punto de parada fijo.

Lo que al fin y al cabo no era sino la sustitución de una tecnología por otra más avanzada en el campo de los transportes urbanos fue presentada en esas caricaturas, en crónicas y reportajes divulgados a lo largo del periodo, como la pérdida de lo que había sido una de las señas de identidad de la ciudad y de su paisaje urbano; Paisaje del que no solo desaparecieron los animales de tiro, también antiguos oficios como el de cochero de plaza, un tipo muy popular en la cultura madrileña, ahora sustituido por el “chauffeur”²³.

No obstante, la desaparición de los animales de tiro no fue solo resultado del éxito de una nueva tecnología, también fue impulsada por las autoridades, al considerar que con ello favorecían la mejora de la circulación y el aspecto de las vías públicas, además de la modernización

²² A.V.M., Secretaría, Expediente 12-391*-58.

²³ El término, importado del francés, se castellanizó pronto, y ya a comienzos de los años veinte se utilizaba la palabra chofer para referirse a los conductores de automóviles.

de la ciudad. El desgaste y destrozos que causaban en los pavimentos callejeros -con el consecuente coste económico para el erario municipal- hizo que el Ayuntamiento acordará en 1916 la supresión del transporte de grandes mercancías por carros y carretas de dos ruedas que arrastraban bueyes o largas reatas de mulas. Para ello otorgó un plazo a los transportistas para transformar este sistema sustituyéndolo por carros y carretas de cuatro ruedas o camiones, además de conceder la exención de impuestos municipales a estos vehículos a motor. Finalmente, en 1923 quedó totalmente prohibido aquel tipo de transporte²⁴, medida aplaudida por gran parte de la opinión pública:

Nos parece excelente el acuerdo municipio. El tránsito de carretas por las calles de una población moderna constituía una verdadera vergüenza, y era asombro, no solo de extranjeros, sino de muchos forasteros, vecinos de poblaciones donde hace muchos años no se permitía tal procedimiento de transporte²⁵.

Con la progresiva desaparición de los animales empleados en los transportes, se eliminaban también algunos de los inconvenientes que ocasionaba su presencia en las calles, como la existencia de excrementos y malos olores en las vías públicas. No obstante, los modernos medios de transporte urbano también ofrecían algunos inconvenientes, como por ejemplo, la polución (por la combustión de la gasolina en el caso de los vehículos de tracción mecánica) y la contaminación acústica. Esta fue objeto de importantes debates en Madrid. Más que el ruido de los motores -a pesar de algunas quejas de vecinos enviadas al Ayuntamiento²⁶- lo que molestaba era el uso de los cláxones y bocinas, particularmente en las horas nocturnas. Aunque las Ordenanzas municipales prohibían ocasionar, ya fuera en la calle o dentro de los edificios, ruidos que pudieran molestar al vecindario después de las doce de la noche, eran

²⁴ Bando de la Alcaldía de Madrid, 22 de marzo de 1923.

²⁵ “El tránsito rodado”, en *La Correspondencia de España*, 23 de marzo de 1923.

²⁶ A.V.M., Secretaría, Expediente 29-422-21.

normas muy generales, y el Consistorio comenzó a regularlas con más precisión desde mediados de los años 20.

En 1928 el Ayuntamiento lanzó una campaña contra los ruidos en la noche madrileña para suprimir, a base de multas pecuniarias, la música de pianolas y gramófonos, los gritos y cánticos de los trasnochadores, además del uso de los cláxones y los escapes libres de los vehículos automóviles. Además, la alcaldía solicitó a los dueños de los garajes que no trabajaran durante la noche de forma ruidosa, y pidió asimismo a la empresa de los tranvías urbanos que además de engrasar los carriles por los que circulaban los vehículos para que lo hicieran de forma menos estridente, obligara a sus trabajadores a realizar las labores de mantenimiento y reparaciones nocturnas con el menor ruido posible²⁷. Este tipo de campañas, no obstante, no lograban los fines perseguidos, y en ocasiones provocaron graves protestas por parte de los automovilistas. En 1934, cuando el Ayuntamiento ordenó a los guardias motoristas de la circulación que impusieran multas por abuso de ruido en las horas de descanso de la población, los taxistas descontentos se retiraron de la circulación y fueron a la huelga²⁸.

La multiplicación del número de vehículos con motor de gasolina también conllevó un aumento de la señalización en las calles, con enseñas y aparatos instalados para dirigir y ordenar la marcha tanto de conductores como de viandantes. A finales del año 1924 se marcaron por primera vez en Madrid, en las calles más transitadas del área central de la ciudad, las zonas por las que debían cruzarlas los peatones, mediante fajas blancas pintadas en el pavimento de la calzada y postes con la inscripción “Paso de peatones”. Dos años después, en enero de 1926, se colocaron grandes placas-discos de color rojo en la entrada o salida de las calles de una sola dirección, con la indicación “Dirección prohibida”. Estas señales sustituyeron a los guardias municipales del tráfico que durante el día se estacionaban en esos puntos

²⁷ “Los ruidos nocturnos”, en *La Voz*, 2 de agosto, 1928.

²⁸ “Madrid, ciudad del silencio... por lo menos así lo desea y hará todo lo posible por conseguirlo el señor delegado del Tráfico señor Buceta”, *Crónica*, 9 de septiembre de 1934.

prohibiendo el paso de los vehículos. De este modo, la disposición y las señales pasaban a regir a todas las horas del día y de la noche, y los conductores podían ser sancionados en todo momento si la infringían²⁹. Por esas mismas fechas, en marzo de 1926, se introdujeron en Madrid las primeras señales luminosas para regular el tráfico, también en la zona central de la ciudad³⁰, extendiéndose progresivamente por las calles y plazas de mayor tránsito.

Estos semáforos constaban de tres colores que se iluminaban alternativamente para permitir o detener el paso de vehículos y peatones en las calzadas. Su inauguración fue todo un espectáculo urbano que atrajo a cientos de curiosos a las calles donde se instalaron la noche de su puesta en funcionamiento, que acudieron a observar cómo un artefacto, y no un agente de la autoridad como hasta entonces era costumbre, marcaba el ritmo de la marcha por las calles de la ciudad, indicando el momento de avanzar o detenerse tanto a personas como a vehículos³¹.

Para que el público comprendiera y aceptara el funcionamiento e indicaciones de los semáforos, el Ayuntamiento solicitó la colaboración de la prensa, que difundió abundante información al respecto³². Antes que como una restricción a la libertad de marchar por las calles, la regulación semafórica fue presentada a la ciudadanía como un eficaz instrumento para conseguir calles más seguras y transitables, y también como un signo de modernidad urbana que elevaba el estatus de Madrid. En 1929, cuando el Consistorio anunció que aumentaría el número de semáforos instalados en la ciudad, envió una nota a los diarios en los que se afirmaba que este modo de regular el tráfico era

²⁹ “Una nota de la Inspección de Carruajes”, en *Transporte*, nº 1 (enero de 1926), p. 39.

³⁰ El primer semáforo se instaló en la calle de Alcalá, una de las vías más importantes y representativas de la ciudad, en su cruce con la Gran Vía, el 17 de marzo de 1926.

³¹ “El buen humor y la circulación”, en *El Sol*, 18 de marzo de 1926. “Se inauguran las señales luminosas”, en *Heraldo de Madrid*, 18 de marzo de 1926.

³² “La circulación en Madrid. Nuevos modos de regularla”, en *El Imparcial*, 14 de marzo de 1926. “Las señales luminosas”, en *El Sol*, 15 de marzo de 1926.

tan moderno que puede asegurarse es el mejor de Europa y tan perfecto como el mejor de América, puesto que las casas que han tomado parte en el concurso abierto por el Ayuntamiento son las que han estudiado las reformas hechas con las señales de poblaciones como Chicago, Nueva York, etc.³³.

Debido a la proliferación de los vehículos automóviles que se estacionaban en las calzadas, ya de por sí muy congestionadas, al comenzar los años treinta se marcaron mediante rombos amarillos determinados espacios en los que se prohibía el aparcamiento de coches³⁴. Estas señales fueron muy mal recibidas por los automovilistas, y en la revista sindical *Transporte*, un articulista denunció prevaricación por parte de las autoridades municipales, afirmando que no se habían colocado pensando tanto en las necesidades del tráfico sino “en la conveniencia de ciertos industriales y particulares, que gozaban de grandes influencias en el Ayuntamiento y en la Dirección del Tráfico”³⁵. Además, según aparecía en la prensa y reconocía el propio jefe municipal de la Circulación, no se respetaban. “Debajo de esos rombos amarillos -denunciaba con ironía una revista- vemos parados coches, camionetas, taxis desalquilados..., luego no deben indicar que está prohibido el estacionamiento”³⁶: “Los rombos amarillos prohíben el estacionamiento [...] pero si a la vez que la señal un guardia no lo impide todo se llena de vehículos parados”³⁷.

La morfología comercial de la ciudad se vio afectada también por la llegada de los vehículos a motor. En las calles de Madrid fueron apareciendo nuevos establecimientos, entre los que destacaban los concesionarios para la venta de aquellos. Su apariencia estaba en consonancia con el tipo de artículo de lujo que en ellos se vendían. La

³³ “Señales luminosas para el tráfico”, en *La Nación*, 23 de julio de 1929.

³⁴ “Rombos amarillos”, en *Heraldo Deportivo*, 5 de enero de 1931.

³⁵ JIMÉNEZ, Julián: “Para la Dirección del Tráfico”, en *Transporte*, nº 70 (octubre de 1931), pp. 22-23.

³⁶ “Rombos amarillos”, en *Heraldo Deportivo*, nº 563 (5 de enero de 1931), p. 14.

³⁷ A.V.M., Secretaría, Legajo 29-59.

mayoría eran tiendas de gran tamaño, cuidadosamente diseñadas y decoradas, con grandes escaparates en los que se exponían a la mirada de los paseantes los flamantes automóviles de brillante carrocerías, como recogen algunos reportajes en la prensa de la época y anuncios impresos de las grandes marcas comerciales con representantes en Madrid, como Ford, General Motors, Mercedes, Renault, Fiat, etc.

Igualmente comenzaron a proliferar otro tipo de establecimientos demandados por los automovilistas y propietarios de transportes mecanizados, como talleres de reparación, garajes, gasolineras. Una guía editada por el Real Automóvil Club de España en 1928 mostraba la existencia de 113 surtidores de gasolina y gasolineras repartidos por la ciudad³⁸. Estos depósitos de combustible eran una fuente potencial de riesgo en las vías públicas donde se instalaban, más aún cuando existían algunos sin licencia y por tanto no registrados, que el Ayuntamiento perseguía con inspecciones en los distritos encargadas a los tenientes de alcalde³⁹.

Pero incluso los autorizados podían poner en peligro tanto a personas como a bienes. En 1924, por ejemplo, la dirección del Museo del Prado se quejó por la construcción de un enorme depósito de gasolina en las cercanías de la pinacoteca nacional, aunque el ingeniero del Ayuntamiento encargado de supervisar el proyecto contestó que por la distancia existente no suponía riesgo alguno para el Prado⁴⁰. No obstante, pocos meses después una comisión municipal aprobó un Reglamento para el establecimiento de garajes, talleres y depósitos subterráneos de gasolina⁴¹. Este reglamento prohibió que los automóviles pudieran recargar sus depósitos de gasolina por medio de latas en las calles. Asimismo, estableció que serían supervisadas por los técnicos del Ayuntamiento todas las instalaciones de depósitos de gasolina en

³⁸ Algunos de ellos se localizaban dentro de garajes. Real Automóvil Club de España (1928).

³⁹ A.V.M., Secretaría, Legajo 24-395.

⁴⁰ A.V.M., Secretaría, Legajo 24-395.

⁴¹ La comisión lo aprobó el 18 de diciembre de 1924, y el Ayuntamiento en pleno el 19 de enero de 1925. Ayuntamiento de Madrid (1925).

las vías públicas, que en todo caso no podrían situarse a una distancia menor de 500 metros unas de otras, quedando totalmente vedado el emplazamiento de las mismas en las calles de gran tránsito.⁴²

El paisaje urbano de Madrid se fue transformando con la multiplicación de señales y elementos necesarios para la organización del tráfico, así como con la aparición de nuevos negocios y establecimientos comerciales y dispositivos y aparatos que cubrían las necesidades de los nuevos vehículos para el transporte urbano. Pero fue sin duda la multiplicación de los vehículos de tracción mecánica a lo largo del primer tercio del siglo XX (autos, camiones, camionetas, autobuses, motocicletas...), los que, con su marcha arrolladora arrumbaron la ciudad tradicional de ritmo pausado. La sociedad madrileña de la época vivió este proceso de forma ambivalente.

Por una parte, los automóviles y los nuevos transportes fueron identificados por los habitantes de Madrid como un elemento de modernización de la ciudad. Por otra, sufrieron las consecuencias derivadas de la necesidad de organizar la coexistencia de vehículos y viandantes en las calles de la ciudad. Consecuencias que se manifestaron en todo un conjunto de restricciones al libre uso y deambular por las calles. También en la denuncia de prácticas arraigadas, como la venta ambulante o los juegos infantiles al aire libre. Todo ello en una ciudad en la que, por tradición cultural, por su benigno clima o por las deficientes condiciones de gran parte de las viviendas entre otros factores, sus gentes gustaban de hacer mucha vida en la calle.

REFERÊNCIAS

ABARCA, Emilio. **Estudio de la circulación de carruajes y peatones.** Madrid, Imprenta Municipal, 1924.

ABARCA, Emilio. **Exposición que acompaña al proyecto de Reglamento del Tráfico.** Madrid, Imprenta Municipal, 1926.

⁴² Ayuntamiento de Madrid (1925, P. 10).

AYUNTAMIENTO DE MADRID. “Estudio de la circulación de carruajes y peatones que a juicio del segundo Jefe de Policía urbana D. Emilio Abarca, debe implantarse en Madrid para la mejor organización de los mismos”. Madrid, **Imprenta Municipal**, 1926a.

Ayuntamiento de Madrid. **Reglamento del Tráfico**. Madrid, Imprenta municipal, 1926b.

Ayuntamiento de Madrid. **Reglamento para el establecimiento de «garages», talleres y depósitos subterráneos de gasolina, tanto en el interior de aquéllos como en la vía pública**. Madrid, Imprenta Municipal, 1925.

Ayuntamiento de Madrid. **Información sobre la ciudad**. Año 1929. Memoria. s.l., s.f.

Real Automóvil Club de España. **Emplazamiento de Surtidores Públicos de Gasolina**. Madrid, Gráficas Ruiz Ferry, 1928.

RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria. **La capital de un sueño**. Madrid en el primer tercio del siglo XX. Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2015.

VV.AA. **De la Beneficencia al bienestar social**. Cuatro siglos de acción social. Madrid: Consejo General de Colegios Oficiales de Diplomados en Trabajo Social y Asistentes Sociales, 1986.

NO MEIO DO CAMINHO HAVIA UMA LADEIRA: a avenida Junqueira Ayres e a modernização de Natal, séc. XIX-XX¹

Yuri Simonini

Quer dizer que, das 6 horas da tarde às 10 horas da noite, ninguém poderia mais se locomover de um para outro bairro, a não ser se fosse autoridade ou figura de destaque social.

Quem passasse por ali ouviria os gritos constantes cortando as noites escuras ou enluaradas:

- Xaria frouxo, se for homem, desça...

- Canguleiro covarde, se quiser apanhar suba...

João do Amorim Guimarães, 1952

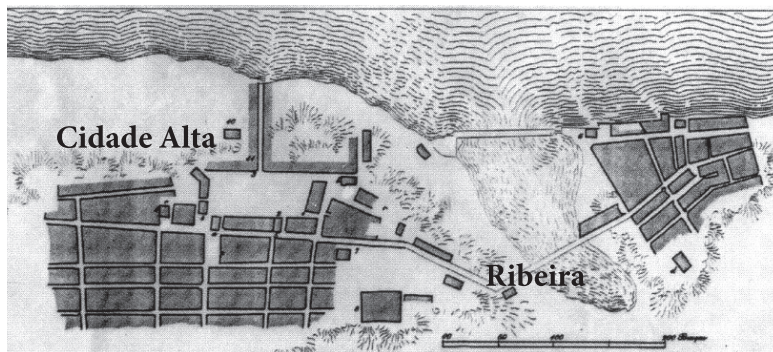
A crônica de João Amorim do Vale aborda antiga querela entre os moradores, sobretudo os jovens, dos dois bairros iniciais de Natal, Cidade Alta e Ribeira. O primeiro consistia no centro político e administrativo da capital potiguar; o segundo, era a alma comercial da cidade. Suas toponímias derivam de sua disposição espacial, enquanto que as alcunhas eram provenientes das preferências culinárias dos residentes de cada bairro – Xaria vem de Xaréu e Canguleiro de Cangulo, peixe típico da região. A rivalidade existente pode ser entendida pela divisão física de Natal, um abrupto elevado de barro e de areia, uma “ladeira íngreme, escorregando como sabão” (CASCUDO, 1947, 1999, p.149)².

¹ O capítulo é uma versão revisada e ampliada de um item abordado na dissertação, “Ribeira, técnica versus natureza: transformações em prol de um ‘projeto’ de modernização (1860-1932)”, defendida em 2010 pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

² Convencionou-se, aqui, apontar o ano original de publicação em itálico, seguida do ano da edição usada no capítulo.

A ladeira (Figura 1) impunha uma série de dificuldades de circulação para os natalenses que afrontava as diversas obras de aformoseamentos e ajardinamentos pelos quais passava a capital no início do século XX, mediante um “projeto de modernização” almejado pelas elites natalenses. Afinal, a ânsia pela modernidade não traduzia necessariamente os desejos da população em geral. Em uma escala proporcionalmente menor, Natal acompanhava as ações de outras cidades do país, cuja tônica se dava em uma ideia de modernização “forçada” e marcada por um caráter não-includente.

Figura 1: Cidade do Natal, 1864. Em destaque, o acesso elevado em areia que, em conjunto com o alagado, dividia a capital potiguar em dois.



Fonte: ALMEIDA, 1868. (Modificado pelo Autor.)

De maneira geral, as tentativas de afastamento das camadas sociais nas áreas a serem remodeladas se deram a partir:

De padrões de referência já estabelecidos: as largas avenidas, os viadutos ou saneamento urbano, com a “varrida dos pobres” do centro da cidade, eram práticas sociais ligadas ao conceito de cidade moderna e civilização. Exigências morais, higiênicas e estéticas imperiosas se impunham diante da necessidade de “ser” e “parecer” moderno (PESAVENTO, 1995, p.7).

A afirmação de Sandra Jatahy Pesavento, sobre esta faceta da modernização das cidades brasileiras, encontra igual vazão na prerrogativa de Luiz César de Queiroz Ribeiro e Aduino Lúcio Cardoso (1996). Os autores apontam que as melhorias, em diversas cidades brasileiras, tinham como objetivo a construção de uma nova cidade, dita moderna, aos olhos de uma elite que almejava aproximação aos modelos estrangeiros. Dessa maneira, o abismo social e econômico também se tornaria espacial. Os pobres, considerados incultos, não participariam diretamente desse processo e teriam que ser removidos das áreas a serem modificadas.

Criava-se, dessa forma, um espaço urbano específico e voltado para o usufruto das elites, que moldariam a cidade a partir de um pensamento idealizado, tornando-a moderna, pronta para adentrar ao universo que consideravam como modelo de civilização. Logo, as intervenções urbanas não tinham um caráter totalizante, ou seja, nem todas as áreas da cidade sofreriam remodelações. No tocante aos locais de socialização das elites, percebe-se a criação de áreas “segregadas” dentro da cidade, uma vez que remanejaria para as áreas periféricas aquilo que não deveria ser exposto – como a miséria da grande parcela da população e as atividades consideradas indesejadas, como por exemplo, o matadouro, o leprosário, entre outros.

Natal acompanhou essa tendência, uma vez que as motivações por parte da Intendência e do Governo Provincial / Estadual em construir espaços públicos de uso coletivo se deram mais para atender aos grupos de maior poder aquisitivo do que à população de modo geral. Dois locais, em particular, foram focos de atenção por parte dos poderes públicos entre fins do século XIX e início do XX: o alagado existente na Ribeira e o elevado que dividia a cidade. Ambos espaços reforçavam o caráter colonial, considerado atrasado, cujas transformações coadunavam também com a própria alteração da fisionomia da cidade. Nesse sentido, ao ponderar sobre “o estudo do papel e do lugar da natureza na história da vida urbana” (ROSEN; TARR, 1994, p.301)³, lança olhar sobre o elevado cujos desejos, percalços e conquistas o transformariam em uma das mais

³ No original: “the study of nature’s role and place in the history of urban life”.

importantes avenidas da cidade, e símbolo do ensejo modernizador, a Avenida Junqueira Ayres, atual Câmara Cascudo.

“CAMINHO QUE IA PARA A RIBEIRA”

O caminho de terra e areia recebeu diversas denominações toponímicas ao longo dos séculos. A primeira referência data de 1716, quando se chamava “Caminho que ia para a Ribeira”. Desde então, foi conferido diversos nomes: Aterro, Ladeira, Subida da Ladeira e, devido a cruz chantada no limite da Cidade Alta, Rua da Cruz. Esse nome se manteve na resolução municipal de 13 de fevereiro de 1888. Posteriormente, a resolução n. 28 de 5 de março de 1896 a denominou Junqueira Ayres (NESI, 2002). Atualmente, em virtude do seu mais ilustre morador, a avenida passou a se chamar Câmara Cascudo.

Percebe-se que a homenagem a dois importantes nomes potiguares desvela a importância daquela via para a administração pública. Em especial, ao se voltar para fins do século XX, quando a situação de Natal, conforme descrição de Policarpo Feitosa (1899, 200-?, p.12)⁴, demonstra os desafios que seus governantes deveriam enfrentar para transformar a cidade:

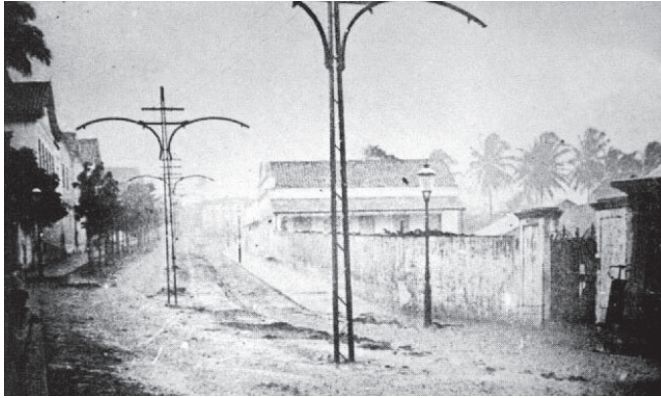
Modesta capital, dividida em dois pequenos bairros de ruas impossíveis, ou sem calçamento ou grosseiramente calçadas de pedra bruta, sem edifícios, sem jardins, com pequeno comércio e nenhuma indústria, [que] parecerá mais uma vila pacata de interior do que uma capital marítima.

Não sem propósito Feitosa ter chamado as ruas da capital de “impossíveis”. Ao analisar a obra de Lindolpho Câmara, Veríssimo de

⁴ Feitosa era, na realidade o pseudônimo de Antônio José de Melo e Souza, governador do estado em duas ocasiões: entre 1907 e 1908 e 1920 e 1924.

Melo (1972, 2006, p.33)⁵ exemplifica os transtornos causados pela ladeira que “dividia a cidade em dois” (Figura 2).

Figura 2: Avenida Junqueira Ayres, provavelmente década de 1910. A modernidade simbolizada pela instalação dos postes para o bonde elétrico contrasta com o areal da ladeira.



Fonte: PREFEITURA..., 2006.

Na abertura da Sessão Legislativa da Assembleia do Estado, o presidente da província, juntamente com a sua equipe, partia a pé do palácio do governo, que se localizava na Ribeira, e subia a ladeira em direção à Cidade Alta, de modo que todos “chegavam esbaforidos, suarentos, que quase nem podiam subir as escadas do edificio... finda a cerimônia, tomavam pela mesma rota ao Palácio”.

O episódio deveria ser recorrente, uma vez que desde meados do século XIX havia não somente o desejo de pôr fim a uma cidade fragmentada, mas de implantar ali um local aprazível para os residentes.

⁵ Na realidade, os trechos utilizados nesse trabalho originam-se do livro de Veríssimo de Melo, publicado originalmente em 1972, pela Revista do Instituto de Ciências Humanas, da Universidade do Rio Grande do Norte. Tratava-se de comentários sobre a obra de Lindolpho Câmara, *Memórias e Devaneios*, lançado em 1938, no Rio de Janeiro, o qual traçou uma breve “radiografia” da cidade em 1872. Infelizmente não foi possível encontrar a obra original. Dessa forma, a falta de um rigor metodológico para a análise da obra original faz com que dificulte saber quem fala, se o próprio Melo ou Lindolpho Câmara, apesar da existência de algumas passagens distintas.

Uma das primeiras tentativas foi proposta pelo presidente Antonio Francisco Pereira de Carvalho (1853, p.9) à Assembleia Legislativa, a “feitura de um passeio público a margem do grande rio, que dá o seu nome a esta Província”⁶. Esse local foi escolhido de forma claramente intencional, uma vez que possuía como atrativo a bela paisagem fluvial do Potengi:

Em verdade, não há lugar, que reúna mais proporções, e se posso prestar melhor ao cômodo e recreio dos habitantes d'esta Cidade, e mais apropriado á uma obra d'esta natureza, do que aquele que demora ao poente do aterro, e conduz do bairro da Cidade para o da Ribeira, o qual ficando a borda do rio, acha-se justamente no centro da cidade, por estar colocado entre os seus dois bairros (CARVALHO, 1853, p.9).

Por isso, seu apelo para a criação de um passeio público trazia também uma preocupação com a valorização de elementos da paisagem natural, já que o presidente expunha o quão aprazível seria para a população a construção de um “ponto de reunião, [que] poderiam gozar de encantadora vista de um belo rio, da suave brisa, à sombra de frondosas árvores” (CARVALHO, 1853, p.10). Assim a aproximação com a natureza se daria a partir de uma relação artificial, já que o seu projeto contaria com calçamento, um gramado cortado periodicamente e árvores plantadas segundo um alinhamento rígido e pré-estabelecido.

A falta de recursos para uma obra desse porte o impediu de levar o projeto adiante, naquele momento. Por isso, o presidente Carvalho solicitou à Assembleia Legislativa Provincial que proibisse quaisquer construções naquela região – para quem sabe, futuramente, a edilidade pudesse construir ali o dito passeio, pois

Si presentemente não podemos gozar de um bem, não devemos por tal motivo, com reprovada indiferença, se-

⁶ A ortografia e a pontuação das citações ao longo deste trabalho foram atualizadas de acordo com os documentos originais, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação, desde que não comprometam o entendimento do texto.

não com o mais criminoso egoísmo, privar nossos futuros da possibilidade de fruí-lo (CARVALHO, 1853, p.10).

No entanto, revogou-se a resolução poucos anos mais tarde, vencida pelo “criminoso egoísmo” que tanto temia o presidente: “mantida até 1859, quando, em 19 de Dezembro teve que ser revogada para a satisfação de *interesses indígenas*” (CASTRICIANO, 1902, 1993, p.224, [grifos do autor]).

Nota-se um tom pejorativo no termo empregado por Castriciano que, aliás, costumeiramente empregava a analogia com a cultura indígena para expressar os aspectos provincianos que ele tanto desaprovava. Câmara Cascudo (1956, s.p.) também lamentou essa decisão:

Por uma curiosa indiferença aliada aos interesses financeiros, Natal é uma cidade sem horizontes. [...] Ocuparia o caminho, quase desocupado, entre os dois bairros, Cidade Alta e Ribeira. A visão de Pereira de Carvalho era justa e se o Jardim-Alameda tivesse nascido em 1853, teria oferecido aos natalenses anos e anos de recreio e alegria visual.

Por isso, o articulista conclui, a priori, que “por uma curiosa indiferença aliada aos interesses financeiros, Natal é uma cidade sem horizontes”. Ademais, nesse mesmo artigo, ainda expõe outros exemplos de locais que poderiam se tornar belos miradouros, mas “quando sempre há um pequeno espaço por onde os olhos poderiam enxergar as belezas circunjacentes, imediatamente erguem um edifício, tomando o trecho num estreito espírito utilitarista” (CASCUDO, 1956, s.p.).

Não há indícios – a partir do que se foi levantado até então – de quando se deu início ao calçamento da ladeira. A menção mais antiga encontrada se refere ao relatório do engenheiro Amorim do Valle, de 1863, o qual, sob ordens da presidência, deveria realizar reparos no seu calçamento e no aterro que ligava os dois bairros. Orçado em 1.133,000 contos de réis e arrematado pelo Sr. Manoel Costa Reis, o serviço consistia,

além dos reparos – não especificados – no revestimento do aterro na forma de talude, que protegia a área central da Ribeira da maré, com grama (VALLE, 1867). Um ponto importante dessa empreitada, sugerido pelo engenheiro, encontra-se no plantio de árvores no local, pois

seria um melhoramento que aproveitaria a todos aqueles que se veem obrigados a frequentar diariamente em horas de grande calor, a principal comunicação entre os dois bairros” (VALLE, 1867, p.2).

Passados sete anos sem nenhuma menção nos relatórios provinciais, retomou-se a questão do acesso pela ladeira em 1870, pelo presidente da província, Pedro de Barros Cavalcante de Albuquerque. Sob os auspícios do primeiro-tenente e engenheiro, José Antônio Rodrigues, o vice-presidente buscou “melhorar” o antigo calçamento com o emprego de paralelepípedos, mas, apesar de ter efetuado a compra das pedras, o serviço não teve prosseguimento, como bem justifica Albuquerque (1870, p.14):

Infelizmente a subsequente necessidade de prosseguir nas obras do palacete, impediu-me realizar aquele melhoramento tão útil às comunicações dos dois bairros em que se divide a capital.⁷

A questão dos paralelepípedos merece, aqui, algumas considerações. O conhecimento dessa técnica, de acordo com o relatório de 1870, não consistia numa novidade na segunda metade do século XIX, apesar da manutenção do emprego do uso de pedras irregulares extraídas dos arrecifes, denominadas de “cabeças de negro” e que, ainda podem ser encontradas em pelo menos três pontos da Cidade Alta:

⁷ Os poucos recursos que dispunha o governo provincial para as obras praticamente impediam quaisquer outras intervenções de maior vulto. No mesmo relatório, o vice-presidente se queixa que sequer dispunha de um profissional qualificado para supervisionar os serviços em andamento. Sendo assim, ao requisitar um engenheiro ao Ministério da Guerra, Raposo da Camara (1870) apenas promoveu a conclusão das obras do Palácio do Governo, situado na Ribeira.

na Rua Voluntários da Pátria, próximo a Cruz da Bica; no largo da Igreja do Rosário dos Negros, e na rua que ladeia o Solar Bela Vista – executados, provavelmente, entre os séculos XVII e XIX. O artigo da Revista de Engenharia, em linhas gerais, aponta que o “calçamento primitivo das nossas cidades em que ainda não se exploravam as pedreiras convenientemente, e em que faltava não só a mão de obra para o preparado de paralelepípedos, como para o seu assentamento” se denominava “Alvenaria Grossa” ou “Opusincerium”. A principal desvantagem apontada se dava na dificuldade de circulação e de limpeza. Por isso, o articulista aponta o calçamento de paralelepípedo como uma “evolução dos calçamentos de alvenaria grossa”, além de afirmar que o mesmo era “um calçamento antigo, mas sempre mui usado e considerado como o mais resistente e duradouro” (SERVIÇOS..., 1912, p.45).

Com relação à técnica empregada para execução do calçamento, com poucas alterações, ainda é usada atualmente. Consiste basicamente em se lançar, inicialmente, uma camada de areia na qual será assentado o bloco de pedra ou paralelepípedo. Infelizmente, não há uma menção acerca do elemento de junta que fixaria os blocos entre si, mas deveria ser, provavelmente, uma mistura que levaria cal em sua composição, como era comumente usada na construção civil daquele período ou o emprego do macadame – sistema de pavimentação inventado pelo escocês John Loudon McAdam na década de 1820, que utiliza camadas de pedras com aglomerado de rejunte. O uso de asfalto betuminoso já era conhecido e utilizado em grandes cidades, como o Rio de Janeiro e São Paulo (SERVIÇOS, 1912).

Em 1872, o elevado, então denominado Rua da Cruz, recebeu a atenção do presidente da província, Henrique Pereira de Lucena (1873, p.34) que contratou o serviço de calçamento, com extensão de trinta braças “correntes” – o equivalente a sessenta e seis metros de extensão, pela unidade métrica atual –, “para facilitar o trânsito, que por ali se tornava difícil no inverno”. O custo de execução, provavelmente realizado por empreitada, custou ao erário público 480\$000 réis. Um ano mais tarde, o diretor de obras públicas da província, Feliciano Francisco Martins

(1873, p.44), interligou dois importantes assuntos no que concernia às obras públicas da capital: a iluminação e o calçamento das ruas “que pôde-se dizer não existir n’esta cidade”. Sobre a Rua da Cruz, o diretor associou necessidade e estética ao pontuar o caráter obstrutor de uma ladeira íngreme:

[A cidade do Natal], onde pela *natureza e configuração do solo arenoso*, e dividindo-a em alta e baixa, torna-se de incontestável utilidade ao trânsito e rapidez de comunicação de um bairro com o outro, além de constituir um embelezamento necessário pelo menos às capitais (MARTINS, 1873, p.44) [grifos nossos].

Baseado nessa justificativa, Feliciano Martins (1873) sugeriu o emprego de 30.000 paralelepípedos que se encontravam sob guarda provincial para o calçamento desta e das demais ruas de Natal, com a intenção de pôr fim ao seu amontoamento desnecessário em diversos pontos da cidade, além de evitar que terceiros os utilizassem para outras finalidades e, curiosamente, os largassem nas praias⁸. Ao finalizar esse tópico, o diretor retomou a questão da arborização do local, tal qual explicitado pelo engenheiro Valle, sete anos antes:

O plantio de árvores em todo o correr do aterro e da ladeira, que une os dois bairros da cidade seria um melhoramento, que aproveitaria a todos aqueles que se veem forçados a frequentar diariamente em horas de grande calor a principal comunicação entre os dois bairros (MARTINS, 1873, p.44).

⁸ O diretor não esclarece tais usos, no seu relatório. Provavelmente, se tratava dos paralelepípedos comprados em 1870, pelo então presidente Raposo da Câmara, conforme mencionado anteriormente. Esse número aumentou para aproximadamente quarenta mil unidades graças à doação de pedras provenientes dos lastros de navios fundeados no porto da cidade e assim, “por esse meio e sendo a Administração auxiliada por essa forma, pelos respectivos consignatários [J. Drayer e Odilon Garcia], poder-se-á dar grande impulso ao calçamento da cidade” (ANTUNES, 1883, p.37).

No que concerne a realização do calçamento com o emprego de paralelepípedos, aparentemente, o serviço não foi executado a contento. Informações extraídas de relatórios posteriores sinalizam, mais uma vez, dois problemas recorrentes à execução deste e de demais serviços de melhoramento em Natal: a falta de recursos e de mão de obra qualificada.

Por isso, o diretor de obras públicas gerais e provinciais do Rio Grande do Norte, Bernardo José da Camara apontou ao presidente Alcoforado Júnior (1877, p.20) a carência de serviços de melhoramentos devido “a falta absoluta de meios impediu-me de realizar obras de mais urgência, bem como os melhoramentos de que necessita a província” como a sua principal desculpa⁹. Por isso, limitou-se a pequenos consertos e serviços de manutenção. No que se refere à ladeira, relatou apenas que “foram feitos ultimamente alguns reparos n’este calçamento, despendendo-se com eles a quantia de 77\$900 réis” (ALCOFORADO JUNIOR, 1877, p.22).

O segundo problema se referia à mão-de-obra empregada na execução dos serviços. De acordo com o presidente da província, Rodrigues Lobato Marcondes Machado (1880), empregou-se alguns indigentes que perambulavam pela cidade para realizar o calçamento da Rua da Cruz, e, três anos mais tarde, com o intuito de se fazer reparos de urgência nos calçamentos da cidade, a edilidade lançou mão de presos da Justiça (ANTUNES, 1883). O uso de mão-de-obra não qualificada, principalmente proveniente dos imigrantes do interior do Rio Grande do Norte, se tornou alvo de contundentes críticas por parte do governador Adolpho Affonso da Silva Gordo que, ao assumir o governo estadual, afirmou existir cerca de 3.000 indigentes envolvidos no calçamento das ruas. A descrição da forma de execução dos serviços demonstra inépcia de gestão dos recursos materiais e humanos:

⁹ Essa justificativa foi largamente utilizada por sucessivos presidentes provinciais e governadores estaduais para demonstrar os problemas de infraestruturas que grassavam a cidade e a justificativa da falta de ações de solvê-los. Isto somente reforça como a incipiente economia norte-rio-grandense repercutia negativamente no processo de modernização da cidade do Natal.

O trabalho das mulheres consistia em transportar por dia, para o lugar onde se fazia o calçamento, um ou dois lenços com areia, o dos homens, em transportar uma pequena pedra cada um.

Recebiam os homens 500 réis, as mulheres 300 e as crianças 240 réis. O calçamento de um pequeno trecho de uma rua demandava muitas semanas e custava muitos contos de reis! (GORDO, 1890, p.11).

O antigo desejo da construção do *boulevard* do presidente Carvalho há muito se tornara esquecido e o avanço paulatino do calçamento acabou por propiciar uma ligação ainda que precária entre os dois bairros. Logo, em 1895 o *Nortista* clamava por esse serviço: “Precisa de indispensável reforma o calçamento desta cidade que liga os dois bairros, principalmente a começar do Atheneu até a casa da tipografia da <<República>>”, e continuava afirmando que o período republicano pouco fez para sanar essa precária situação:

Tudo isso que ainda por aí existe é obra dos tempos passados; depois da República nada se tem feito em benefício desses melhoramentos que os antigos Presidentes da Província iam de pouco a pouco, e a muito custo, realizando.

O calçamento que temos na cidade foi desses *ominosos* tempos; está ele se desmanchando em muitas partes, e não há providência de pronto para evitar um grande serviço para o futuro ou de todo desbaratar-se de uma vez (CALÇAMENTO, 1895, p.1).

Uma breve nota d’O *Nortista* de 1896 menciona tentativas de reparos pela Intendência para melhorar o acesso intra-bairros bem como impedir “[...] a descida das areais quando chove, e, canalizadas as águas para a maré, torna-se-há perfeitamente transitável ao inverno o caminho que liga os dois bairros desta capital” (CALÇAMENTO, 1896,

p.2). Mesmo assim, a virada para o século XX e o incremento do desejo, por parte das elites, de embelezar Natal, ainda não surtiam efeito na busca por uma melhor circulação e integração dos bairros da cidade. Tampouco, a arborização da Junqueira Ayres se tornara realidade, mesmo após as provocações feitas pelo engenheiro provincial Ernesto Augusto Amorim Valle e pelo diretor de obras públicas, Feliciano Francisco Martins, anteriormente mencionadas.

Aparentemente, o plantio de árvores não se constituía numa prática muito comum entre a população natalense em geral, naquele período. Apesar de toda a “exuberância natural” que circundava a cidade, os moradores estavam propensos mais ao parco cultivo de plantas frutíferas nos seus quintais do que tê-las emoldurando as suas ruas e avenidas. Então, pode-se afirmar que o natalense não apreciava as árvores? Provavelmente sim, pelo menos de acordo com um articulista d’A República, o qual transcreveu sua conversa com um viajante que se encontrava na cidade:

Fui apresentado outro dia a um cavalheiro distintíssimo que, viajando o mundo inteiro, desejou conhecer de perto essa terra exótica que se chama Natal, mencionada em todas as cartas hidrográficas e geográficas, por causa do farol e da vizinhança do cabo de São Roque.

[...]

- Que belas arvores!

A brisa sopra ligeira e traz-me uma impressão de frescura que tonifica o organismo moído pela canícula da terra. Já deviam, pelo menos, ter arborizado a ladeira da Cidade Alta.

- Estas árvores que o senhor vê, mais dia menos dia vão abaixo, porque a desafiam o protesto diário da população natalense.

- Então o povo é avesso à sombra?

- À sombra não, porque gosta muito de viver em casa, mas à árvore.

- É possível?

- Ora si é. Há anos um presidente da Intendência, ouvindo dizer que nas cidades importantes como a nossa, as praças e as ruas eram arborizadas, teve a ideia desastrada de esgotar os cofres municipais com a arborização de alguns bairros.

O povo protestou logo porque as árvores iriam prejudicar a beleza dos aspectos de superfície plana, a meninada foi tirando as tariscas de madeira dos cercados para fazer bodoques e algumas árvores que afrontaram a má vontade popular, foram cortadas implacavelmente, porque só serviam para ajuntar passarinho (FRIOLEIRAS, 1902, p.1).¹⁰

Mais do que por simples questões estéticas, a questão da derrubada de árvores, também mereceu a atenção de parte da elite intelectual da cidade, no início do século XX. Contudo, tal preocupação não possuía um viés preservacionista e sim “um perigo iminente que ameaça parte desta capital”. Tratava-se do morro de Areia Preta, que, de acordo com o editorial do *A República*, escrito pelo redator chefe, Manoel Dantas,

[...] está começando a desmornar-se para o lado da cidade. Primeiramente, consentiu-se a ação destruidora dos lenheiros acabasse a vegetação que cobria o morro e fixava as areias. Depois, não sabemos com que intuito, ou em virtude de que desleixo, fez-se uma espécie de caminho do plano para o cimo do morro que se tornou o *Sport* favorito da garotagem vadia que todas as tardes se exercitam naquela subida, preparando o caminho às

¹⁰ A ladeira mencionada trata-se, provavelmente, da atual Avenida Junqueira Ayres.

areias e determinando a futura destruição de parte desta capital. (UM PERIGO..., 1901, p.1) [grifos nossos]

Os quintais das casas, ao contrário das ruas, possuíam uma boa cobertura vegetal, provavelmente se constituindo de roçados e pomares. Pode-se considerar uma solução eficaz contra a falta de abastecimento de gêneros alimentícios, motivada principalmente pela monocultura e, no caso de Natal, do seu relativo isolamento (Figura 3).

Figura 3: Rua Santo Antônio, c.1904 – Cidade Alta.



Fonte: BOUGARD, 1904.

Assim, o articulista solicitou ao poder público uma série de ações efetivas com o intuito de impedir o avanço das areias à cidade os quais consistiriam na “proibição rigorosa de trânsito pelas partes escavadas do morro”, como também a “fixação das areias por meio de plantações de árvores, arbustos ou gramas adequadas” (UM PERIGO..., 1901, p.1). O apelo, provavelmente surtiu efeito, pois um ano mais tarde, o mesmo jornal noticiava a ação da Intendência contra a prática de desmatamento do local¹¹:

O digno e honrado presidente do governo municipal, o nosso presado amigo coronel Joaquim Manuel, tendo a ciência de que vários indivíduos estavam barbaramente devastando os morros do Morcego e da Areia Preta,

¹¹ Infelizmente não foi possível encontrar, até aqui, a provável lei que estipulou como delito passível de prisão a derrubada de árvores no morro de Areia Preta.

abrindo roçados e queimando o mato, mandou ali os guardas e fiscais da Intendência, que proibiram a devastação e prenderam um dos indivíduos encontrado em flagrante delito de infração das posturas municipais (DEVASTAÇÃO..., 1902, p.1).

Após esse breve parêntese sobre a falta de uma “consciência preservacionista” do natalense¹², as obras que favoreceriam a integração dos dois bairros, incluindo a sua arborização, ou permaneceram em segundo plano ou eram mencionadas de forma generalista pelos relatórios de governo, frequentemente, denominados de “reparos diversos em calçamentos da cidade”, serviço criticado pela oposição: “O Calçamento da Avenida Junqueira Ayres fez-se e desmanchou-se diversas vezes, consumindo avultadas somas dos cofres” (AS OBRAS...1906, p.1). Porém, iniciaram-se outras obras, como a construção do Prédio da Assembleia Legislativa, “um dos melhores prédios desta Capital”¹³, na Junqueira Ayres cuja localização se situava no limite entre a Cidade Alta e a Ribeira (LYRA, 1906, p.5). Isto demonstra a iniciativa da Oligarquia Albuquerque Maranhão em transformar a avenida numa importante via de circulação e de integração, de acordo com os ideais de modernidade tão almejados pelas elites¹⁴.

A instalação do prédio da Assembleia Legislativa foi seguida de outras medidas que visavam assegurar um padrão estético específico. Ademais, ao mesmo tempo em que avançavam as obras de calçamento, a regularização da via demandou o ajustamento dos passeios já existentes, provocando reclamações dos opositores:

¹² O tema da devastação das árvores de Natal foi aprofundado no artigo: “Ao machado! Ao machado! A cidade do Natal e suas árvores no início do século XX”, publicado na Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, em 2016. Disponível em: < <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8646375> >

¹³ Até 2016, o prédio era a sede da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB – sessão Rio Grande do Norte. Tombado desde 1992, não possui, atualmente, uso e aguarda restauração.

¹⁴ Sobre o ideal de modernidade proposto pelas elites do início do século XX, cf. OLIVEIRA (2000).

Com sacrifícios para o Estado e para os particulares, que foram obrigados a demolir boas calçadas para construí-las de novo – de acordo com o nivelamento do calçamento que se estava fazendo, melhorou-se a Avenida Junqueira Ayres, não obstante os defeitos que se notam ainda no seu nivelamento e empedramento (COISAS..., 1906, p.1).

Mesmo diante dos percalços, havia uma percepção de que a cidade começava a se transformar. Se a cidade era “modesta”, os discursos agora se voltavam para a modernização em marcha, como bem sintetiza o deputado federal Eloy de Souza em 1909:

A cidade desperta de seu sono três vezes secular e eu sinto bem a alegria de ver que a estão vestindo de novo, para a alegria de uma vida nova.

A larga enseada azul do Potengi já recebeu o fecundo batismo da nossa marinha de guerra, e o vértice suave de sua curva graciosa uma vida de trabalho surge mais alto e mais branca, na moldura verde da paisagem.

O mesmo esforço que tem rasgado avenidas, empreda o areal, ameniza as ladeiras, saneia as terras alagadas. (...). Por toda a parte a visão de agonia do velho Natal... (SOUZA, 1909, 1999, p.45).

Posteriormente, graças ao empréstimo bancário contraído na década de 1910, o então governador Alberto Maranhão empreendeu diversas obras de melhoramento na cidade (Figura 4). No tocante à avenida, o governador mandou construir uma balaustrada em ferro com 103 metros de extensão e houve a aquisição de 10 candelabros elétricos além do relógio (MARANHÃO, 1911).¹⁵

¹⁵ Na sua última mensagem, como governador, Alberto Maranhão (1913) mencionou ainda a conclusão do *square* Pedro Velho, local onde outrora ficava chantada a cruz que delimitava o fim da Cidade Alta e que, após ter sido reformado na década de 1960, recebeu nova denominação a qual sustenta até hoje: Praça das Mães.

Figura 4: Abertura do Congresso do Estado, primeira década de 1900. O calçamento, na parte inferior esquerda, ainda em construção, exigia adequações das construções já existentes.



Fonte: PREFEITURA..., 2006.

Entre os anos de 1915 a 1930, percebe-se uma mudança nas linhas de ação do governo com relação à gestão dos recursos destinados às obras públicas da cidade. O então governador Ferreira Chaves (1915) enfatizou uma grave crise econômica pela qual passava o país naquele momento que, aliada a uma grande seca que estava ocorrendo na região do semiárido brasileiro, o forçou a dirigir os poucos recursos existentes para o combate aos efeitos da falta de chuva no interior do estado. A principal obra daquele período foi, sem dúvida, a construção da Estrada de rodagem do Seridó¹⁶. Esse momento também foi marcado pela gradual diminuição das obras de melhoramentos e aformoseamentos, pois, de

¹⁶ A título de exemplificação, em 1919, os custos relativos à execução de obras públicas, para todo o Rio Grande do Norte, demandaram a quantia de 1.465.060\$228; enquanto que o dispêndio para construção das estradas foi de 1.114.060\$455 (CHAVES, 1919).

acordo com o governador Antônio José de Mello e Souza (1920, p.37), os recursos não foram “suficientes, desde que havia reparos inadiáveis a executar, não para melhoramentos ou embelezamentos, mas para conservação a fim de evitar maior dispêndio próximo”. A ascensão do algodão como principal produto de exportação do estado e a conseqüente reorientação do eixo político norte-rio-grandense – quando o governo que até então se encontrava nas mãos da oligarquia Albuquerque Maranhão, passa para a oligarquia seridoense dos Bezerra de Medeiros – igualmente influenciou no direcionamento dos recursos públicos, cada vez mais voltados para o interior do estado.¹⁷

A retomada de obras de maior vulto na Avenida Junqueira Ayres se deu durante os governos de José Augusto de Medeiros e Juvenal Lamartine de Faria, principalmente, tendo à frente o intendente municipal Omar O’Grady (1924 – 1930), cuja gestão foi considerada um exemplo a ser seguido: “não é exagerado dizer que, no período de mais de quatro anos da atual administração municipal, Natal passou por uma verdadeira transformação” (A REPÚBLICA, 1929, p.2 apud DANTAS, 1998, p.87).

Sua formação como engenheiro pelo *Illinois Institute of Technology*, em 1917, permitiu ao intendente agir, com conhecimento técnico, em diversos pontos da cidade (DANTAS, 1998). Assim, o calçamento de diversas ruas e avenidas de Natal – incluindo a Avenida Junqueira Ayres –, (Figura 5) foi considerado um ponto importante na administração O’Grady, uma vez que,

Além de estabelecer as condições de tráfego e de superfícies de rolamento compatíveis com o desenvolvimento cada vez maior da autoviação, intensificado hoje como transporte coletivo por meio dos auto-ônibus, devemos considerar que um bom calçamento transforma por completo o aspecto da rua, dando-lhe uma feição alegre (O’GRADY, 1929, p.1).

¹⁷ Sobre essa questão, cf., entre outros, ARAÚJO (1998).

Figura 5: Av. Junqueira Ayres, décadas de 1910-20. A importância da ladeira já calçada e usada em demonstrações cívico-religiosas contrasta com outros acessos à Cidade Alta (à direita)



Fonte: PREFEITURA..., 2006.

Essa transformação completa da paisagem da rua, de acordo com o intendente, se daria pela eliminação dos traços ditos “naturais” ainda existentes por meio da execução dos seguintes serviços:

O assentamento dos meios-fios [corrigiriam] os pequenos erros de alinhamento, acertando definitivamente o seu *grade* [e] resolvendo a drenagem das águas pluviais que resulta também na solução de pequenos problemas de saneamento (O’GRADY, 1929, p.01 [grifo do autor]).

Além disso, retomou-se a questão do aformoseamento da cidade, principalmente com a adoção da “(...) *arborização* e iluminação, cujo conjunto completa a transformação da rua, serviços estes que são sempre levados a efeito com a construção definitiva de um bom calçamento” (O’GRADY, 1929, p.1 [grifo nosso]). Naturalmente, o plantio de árvores que emolduraria as ruas se daria com um alinhamento sistematizado e de acordo com normas de espaçamentos, tal como preconizado por Frederico Augusto Liberalli (1901, p.123), para que “[...] a arborização não prejudique outras necessidades públicas, como a iluminação” (Figura 6).

Para tanto, empenhou-se em capacitar a mão-de-obra utilizada no serviço e a técnica empregada se deu tanto pela “alvenaria irregular” – ou grossa – como pelo então moderno processo de paralelepípedos com macadame “pixado”¹⁸. O resultado consistiu num salto de 100.466 metros quadrados de pavimentação existente para 137.066 metros quadrados, ou seja, um aumento de 36% na área pavimentada da cidade (O’GRADY, 1929). Isto também acarretou numa ampliação de áreas impermeabilizadas na cidade, o que traria diversas consequências, posteriormente, como aumento da temperatura e de alagamentos em Natal.

Figura 6: Avenida Junqueira Ayres, década de 1930. O calçamento definitivo concluído, com o alinhamento da avenida, passeio público e, em destaque, os meios coletivos de transporte e as árvores recém-plantadas que emolduram a avenida se reúnem para criar a percepção de que a modernidade ali se instalara em definitivo.



Fonte: PREFEITURA..., 2006.

Completada a obra de calçamento da Avenida Junqueira Ayres, o antigo aterro colonial deu lugar a um passeio público e a um acesso

¹⁸ O artigo “SERVIÇOS municipais: apreciações sobre os diferentes sistemas de calçamento”, de 1912 aborda as supracitadas técnicas em uso naquele momento. O termo “pixado” faz, provavelmente, referência ao uso de piche como elemento aglutinador da junta de macadame.

mais rápido entre os dois bairros, principalmente com a introdução dos bondes, no início do século XX. Mais do que uma via de acesso para pessoas e tráfego, a avenida pôs fim ao íngreme elevado de terra, substituído por um calçamento de paralelepípedo. Ou seja, o homem, com a sua técnica, preponderou mais uma vez sobre o meio natural, pois a “história termina quando o prefeito O’Grady venceu o barro, tirou as pedras e vestiu a ladeira com o calçamento que resiste ao tempo, água e esquecimento” (CASCUDO, 1947, 1999, p.149).

Mais do que “vencer” uma ladeira, a avenida Junqueira Aires pôs fim também a uma cidade fragmentada, com a definitiva fusão entre os dois bairros, os quais “misturaram-se, confundiram-se, uniformizaram-se”, de tal forma que sentenciou Cascudo (1947, 1999, p.235): “Xarias e Cangueiros morreram. Ficou o Natalense...”

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Pedro de Barros Cavalcante. **Relatorio com que _____ passou no dia 17 de fevereiro de 1870 a administração da Província do Rio Grande do Norte ao 3º vice-presidente o Exm. Sr. Dr. Octaviano Cabral Raposo da Camara.** Pernambuco: Typ. M Figueiroa de F. & Filhos, 1870.

ALCOFORADO JUNIOR, José Bernardo Galvão. **Relatório com que _____ passou a administração da província do Rio Grande do Norte ao Exm. Sr. Dr. Antonio dos Passos Miranda no dia 20 de junho de 1876.** Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1877.

ALMEIDA, Cândido Mendes. **Atlas do Império do Brazil:** compreendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias.. Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomatico, 1868.

ANTUNES, José Paulo. Anexo n.2. In: BARRETO, Francisco de Gouveia Cunha. **Falla com que o excellentissimo senhor dr. _____ presidente da província abriu em 9 de fevereiro de 1883 a segunda**

sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte. Pernambuco: Typ. Manoel Figueiroa & Filhos, 1883, p.1-4.

ARAÚJO, Marta Maria. **José Augusto de Medeiros:** político e educador militante. EDFURN, Natal, 1998.

AS OBRAS do Governo. **Diário do Natal**, ano 15, n.3003, p.1, 8 ago. 1906.

BOUGARD, Bruno. Album “Vistas da Cidade de Natal”, 1904. Acervo do InsCtuto Histórico Geográfico do Rio Grande do Norte.

CALÇAMENTO. **O Nortista**. n.176, ano 4, 30 mar. Natal, 1895.

CALÇAMENTO. **O Nortista**. n.258, ano 5, 26 jul. Natal, 1896.

CARVALHO, Antonio Francisco Pereira. **Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte na sessão ordinária que teve lugar no dia 17 de fevereiro do anno de 1853.** Pernambuco: Typ. de M.F. de Faria, 1853.

CASCUDO, Luís da Câmara. História & Estórias: Miradouros da Cidade do Natal. **A República**. Natal, 10 jul, 1956.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Cidade de Natal**.. Natal: IHGRN, 1999.

CASTRICIANO, Henrique. **Seleta:** textos e poesia. ALBUQUERQUE, José Geraldo (Org). Natal: Escola Doméstica, 1993.

CHAVES, Joaquim Ferreira. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da oitava legislatura em 1º de novembro de 1915 pelo governador _____.** Natal: Typ. A República, 1915.

CHAVES, Joaquim Ferreira. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da decima legislatura em 1º de novembro de 1919 pelo governador _____.** Natal: Typ. J. Pinto & Cia, 1919.

COISAS da nossa terra. **Diário do Natal**. ano 15, n.3015, p.1, 14 out. Natal, 1906.

DANTAS, George A. F. Natal, “Caes da Europa”: o Plano geral de Sistema?zação no contexto de modernização da cidade (1929 – 1930). 1998. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 1998.

DEVASTAÇÃO dos morros. **A República**. n.274, ano 14, 22 dez. Natal, 1902.

FRIOLEIRAS. **A República**. nº 50, ano 14, 06 mar. Natal, 1902.

GORDO, Adolpho Affonso da Silva. **Mensagem...**8 de fevereiro de 1980. [s.n: s.l.], 1890.

GUIMARÃES, João de Amorim. **Natal do meu tempo**: Crônica da cidade do Natal. Natal: Departamento de Imprensa, 1952.

LIBERALLI, Frederico Augusto. Congresso de Engenharia e Indústria. **Revista do Clube de Engenharia**. série 4, n.1, p.114-131, dez. Rio de Janeiro, 1901.

LUCENA, Henrique Pereira. **Relatorio com que abriu a primeira sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte, no dia 5 de outubro de 1872**. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1873.

LYRA, Augusto Tavares. **Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado na abertura da terceira sessão da quinta legislatura a 14 de julho de 1906 pelo governador _____ acompanhada dos relatórios apresentados pelos chefes dos diversos ramos do serviço publico**. Natal: Typ. A República, 1907.

MACHADO, Rodrigo Lobato Marcondes. **Relatorio com que _____ passou a administração da província ao seu sucessor o exm. sr. dr. Alarico José Furtado em o 1º de maio de 1880**. [Natal]: Typ. Correio do Natal, 1880.

MARANHÃO, Alberto. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Segunda sessão da sétima legislatura**. Natal: Typ. A República, 1911.

MARANHÃO, Alberto. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Primeira sessão da oitava legislatura.**

Natal: Typ. A República, 1913.

MARTINS, Feliciano Francisco. Relatório de Obras públicas. In: CAMARA, Bonifacio Francisco Pinheiro. **Relatorios com que installou a Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte no dia 11 de junho de 1873 o 2º vice-presidente _____ e passou a administração da mesma província ao exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho no dia 17 do mesmo mez.** Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1873. p.27-46.

MELLO E SOUZA, Antônio J. **Mensagem lida perante o Congresso Legislativo na abertura da terceira sessão da décima legislatura em 1º de novembro de 1920 pelo governador _____.** Natal: Typ. J. Pinto & Cia, 1920.

MELO, Veríssimo [1872]. **Natal há 100 anos passados.** Natal: Sebo Vermelho, 2006.

NESI, Jeanne Fonseca Leite. **Caminhos de Natal.** Natal: Diplomata, 2002.

O'GRADY, Omar. Os problemas da cidade. **A República.** n.121, 01 jul. Natal, 1929. Suplemento especial.

OLIVEIRA, Giovana Paiva. **De cidade a Cidade.** Natal: EDFURN, 2000.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do espaço. **Estudos Históricos.** v.8, n.16, pp. 279-290. Rio de Janeiro, 1995.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. **Natal de ontem e de hoje.** NATAL: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2006.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: PECHMAN, Robert; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo brasileiro.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROSEN, Christine Meisner; TARR, Joel Arthur. The Importance of an Urban Perspective in Environmental History. **Journal of Urban History**. v. 20, n.3, pp. 299-310, may. 1994.

SERVIÇOS municipais: apreciações sobre os diferentes sistemas de calçamento. **Revista de Engenharia**. v.2, n.2, pp.44-48, 15 jul. São Paulo, 1912.

SIMONINI, Yuri. Ao machado! Ao machado! A cidade do Natal e suas árvores no início do século XX. *Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade*, v. 8, p. 95-114, 2016. Disponível em: < [hRps://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/arVcle/view/8646375](https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/arVcle/view/8646375)>. Acesso em: 11 fev. 2019.

SIMONINI, Yuri. Ribeira, Técnica versus Natureza: transformações em prol de um 'projeto' de modernização (1860-1932). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

SOUZA, Eloy. **Costumes locais**: primeira conferência realizada no salão de honra do Palácio do Governo, em 20 de fevereiro de 1909. Natal: Sebo Vermelho/Verbo, 1999.

UM PERIGO Imminente. **A Republica**. n. 48, ano 13, 31 mar. Natal, 1901.

VALLE, Ernesto Amorim. Relatório de trabalho de obras públicas. In: SILVA, Luiz Barbosa. **Relatorio apresentado a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte na sessão ordinária do anno de 1863 pelo presidente da província**. Rio Grande do Norte: Typ. do Dous de Dezembro, 1867. pp.1-11.

PARTE II

**AS RUAS DA CIDADE DA PARAHYBA:
entre caminhos e avenidas**

A RUA E A CIDADE: geografia histórica, morfologia e cotidiano. Apontamentos sobre os percursos da pesquisa

Doralice Sátyro Maia

A pesquisa intitulada “A Rua e a Cidade: Geografia Histórica, Morfologia e Cotidiano”¹ surgiu enquanto projeto de Iniciação Científica da Universidade Federal da Paraíba e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), sendo posteriormente aperfeiçoado para o Edital Bolsas de Produtividade em Pesquisa que foi desenvolvido no transcurso de 2004 a 2013 complementados com auxílios do Edital de Ciências Humanas e Sociais também do CNPq (Projeto Edital Humanas 2010 – 2012)².

Foram no cômputo geral 10 anos de pesquisa sobre as ruas da Cidade da Parahyba, atual João Pessoa. Na pesquisa, optamos por manter a denominação Cidade da Parahyba, por nosso foco ter sido a cidade no século XIX e princípio do século XX, período no qual era assim nomeada.

Elegemos como campo de investigação, as ruas da cidade, em especial aquelas que marcaram a forma, a paisagem urbana e a vida nesta cidade que se denominou histórica. O nosso entendimento de Cidade Histórica dá-se a partir das ideias de Henri Lefebvre. Esse autor utiliza os termos “cidade antiga, espontânea ou histórica” para se referir à cidade

¹ Integrou inicialmente as atividades do Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade, prosseguindo como pesquisa do Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GeUrb), da linha de Pesquisa Cidade e Campo: espaço e trabalho do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPB e desde o ano 2008, da linha de Pesquisa Projeto e Memória do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

² O primeiro Edital de Ciências Humanas, Sociais e Sociais Aplicadas foi publicado em 2004 e, o último e 2016, Chamada CNPq no 22/2016.

na qual o sentido e a finalidade das funções desta se encontravam unidos em todos os níveis da realidade: “alojamiento, inmueble, unidad vecinal, barrio, ciudad global”. (LEFEBVRE, 1979, p. 176-177).

Dessa forma, nos propusemos a estudar a Cidade Histórica, mais precisamente as ruas da cidade construída entre os rios Sanhauá-Paraíba a oeste e Jaguaribe a leste. Delimitação essa definida por Maia (2000). A Cidade Histórica é dividida segundo as suas duas porções topográficas: Cidade Alta e Cidade Baixa. Tal compartimentação justifica-se pela própria caracterização morfológica da cidade³ - e pela tão usual designação utilizada em descrições de viajantes, em crônicas e mesmo em documentos oficiais, como registros de imóveis, leis e posturas municipais.⁴

A Cidade Baixa corresponde pois à área originada de processos flúvio-marinhos e eólicos que deram origem à formação da planície fluvial e mangue. É nessa porção que se encontra o mangue de extensão mais expressiva do território municipal que é o do Estuário do Rio Paraíba. Todo o restante da área da cidade de João Pessoa repousa sobre o Baixo Planalto Costeiro, responsável pelas poucas elevações da topografia, que não ultrapassam 98 metros de altitude (CARVALHO, 1982, p. 23). O estuário do Sanhauá – Paraíba, serviu de sítio para a instalação do Porto do Capim, primeiro embarcadouro de produtos comerciais da antiga capitania, em cujas margens também se deu a construção da ferrovia ligando algumas cidades do interior (Mulungu e Pilar em 1883 e Guarabira em 1884) com a capital da província, sendo estendida até a cidade de Cabedelo (1889), onde posteriormente foi construído o porto, em atuação até os dias de hoje.

³ Madruga (1992), ao estudar a modernização na cidade de João Pessoa, distingue, nesse espaço urbano, a justaposição de três cidades distintas: a “Tradicional”, correspondendo à área entre as bacias do rio Paraíba e a do rio Jaguaribe; a “Além Jaguaribe” para a porção da cidade que ultrapassa este rio e a “João Pessoa dos Vales e Encostas”, tendo o rio Jaguaribe como destaque por abrigar, nas suas margens, grande número de favelas, como também o uso rural, principalmente de vacarias.

⁴ A área da atual cidade de João Pessoa estende-se sobre duas unidades geomorfológicas: Baixada Litorânea e Baixo Planalto Costeiro. A Baixada Litorânea é constituída por terrenos sedimentares baixos, entre 0 e 10 metros, formados a partir de processos marinhos, flúvio-marinhos e eólicos, cujas formas de relevo são as praias, planícies de restinga e mangues.

Na época da fundação da cidade, saindo das margens do rio e subindo a colina (Baixo Planalto Costeiro), foram erguidas as construções de maior porte: igrejas, conventos e sedes administrativas. A cidade expandiu-se no decorrer dos séculos, porém até as décadas de 1960-1970 ainda estava centrada nessas duas unidades morfológicas, resumindo-se à Cidade Baixa e à Cidade Alta.

Ainda referente à Cidade Histórica, vale acrescentar que a sua expansão seguia duas direções: nordeste e sudeste. Entre essas duas, havia o Sítio Lagoa, grande área alagadiça já conhecida como Lagoa, que representava problemas no que diz respeito ao controle das infecções, como também ao crescimento da cidade. No ano de 1924, Joaquim Inácio (Inácio, 1987, p. 16) registra modificações realizadas nessa área, como o saneamento e a existência de ruas que ali desembocam. Até então, as ruas de expansão da cidade eram as ruas das Trincheiras e a Odon Bezerra – Walfredo Leal que conduziam, respectivamente, a ocupação dos bairros das Trincheiras, a sudeste, e o de Tambiá, a nordeste.

A partir dessa caracterização geral, percebeu-se que várias são as ruas que compõem a Cidade Histórica. Foi então preciso eleger aquelas que se constituíram em caminhos para a expansão da cidade, como bem denominou Maria Stella Bresciani: “as ruas que são de início caminhos-cenários” (BRESCIANI, 1993, p.28), as que foram “movidas” pelo pulsar econômico com as casas comerciais e os armazéns, as que abrigaram as habitações luxuosas e ainda aquelas marcadas pelo encontro, pela festa, pela vida social.

Para atender aos objetivos propostos, a pergunta primeira era: Quais as ruas serão objeto de análise? Iniciou-se com a identificação das ruas da Cidade Baixa e as ruas da Cidade Alta que se expressaram como caminhos de expansão da cidade e enquanto referências municipais. Assim, as ruas investigadas foram, na Cidade Alta: Rua General Osório (antiga Rua Nova), Rua Duque de Caxias (antiga Rua Direita) e Rua Visconde de Pelotas (antiga Rua da Cadeia e das Mercês). Na Cidade Baixa: as ruas Visconde de Inhaúma (antiga dos Ferreiros), João Suassuna (continuação da antiga dos Ferreiros, antiga do Varadouro), Beaurepaire Rohan (antiga do Melão), Sanhauá (antiga Estrada da Gameleira), Maciel

Pinheiro (antiga das Convertidas, do Comércio e Conde D’Eu) e Barão do Triunfo (antiga Estrada do Carro); as vias que ligam as duas porções da cidade: Ruas da Areia (antiga Barão da Passagem) e da República (antiga Imperatriz), a Padre de Azevedo (antiga Flores) interligada à Guedes Pereira e as ladeiras São Francisco, da Borborema e São Frei Pedro Gonçalves, e, ainda as vias de expansão: Trincheiras e Odom Bezerra - Monsenhor Walfredo Leal (antigas Tambiá e Mãe dos Homens) e a via que nasce “moderna”, a João Machado. E, para complementar, já em outra proposta de pesquisa⁵ chegamos à Avenida Epitácio Pessoa, via esta que marcará a passagem da Cidade Histórica ou Tradicional para a Cidade Modernizada. Apresentamos no Quadro 1 e Figura 1 as ruas que foram objeto de pesquisa.

Quadro 1: Ruas da Cidade da Parahyba Estudadas – Nomenclaturas anteriores e atuais

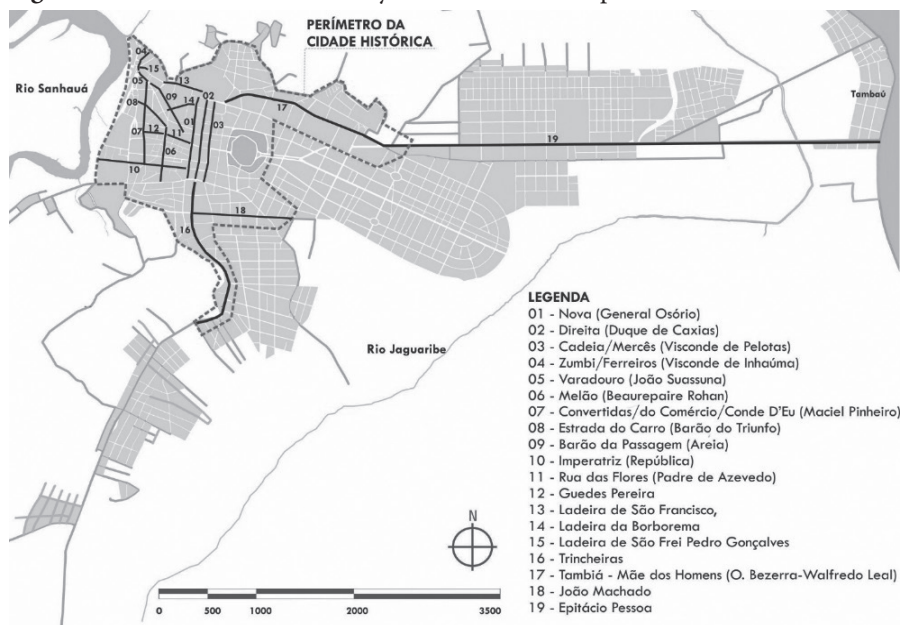
CIDADE DA PARAHYBA			
Ruas da Cidade Alta	Ruas da Cidade Baixa	Ruas de Ligação	Ruas de Expansão
Nova (General Osório)	Ferreiros (Visconde de Inhaúma)	Areia	Trincheiras
Direita (Duque de Caxias)	João Suassuna (antiga do Varadouro)	Imperatriz (República)	Monsenhor Walfredo Leal
Cadeia/Mercês (Visconde de Pelotas)	Beaurepaire Rohan	Padre de Azevedo	João Machado
	Convertidas/do Comércio (Maciel Pinheiro)	Guedes Pereira	Epitácio Pessoa
	Estrada do Carro (Barão do Triunfo)	Ladeiras: São Francisco, Borborema e São Frei Pedro Gonçalves	

Fonte: Elaboração própria

⁵ Referimo-nos à pesquisa desenvolvida por Paula Dieb Martins que resultou em sua dissertação de mestrado realizada no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPB. (MARTINS, 2014).

Identificadas e selecionadas as ruas para serem estudadas, deu-se prosseguimento à pesquisa. A partir das referências bibliográficas e dos documentos analisados traçamos a história da rua, buscando entender a sua origem, para posteriormente analisarmos as principais implementações que proporcionaram transformações nestas e, portanto, na cidade, por conseguinte, na sua morfologia e no cotidiano dos seus habitantes no século XIX e início do século XX.

Figura 1: Ruas da Cidade da Parahyba Estudadas sobre planta de 1947



Fonte: Relatório de Pesquisas PQ/CNPq. Elaboração: Maria Simone Soares, Paula Dieb Martins e Eliane Campos

A medida que a pesquisa foi avançando novos objetivos foram sendo adicionados, tais como examinar os processos de implementação dos equipamentos modernos: abastecimento de água, energia, saneamento, transporte por tração de animais e posteriormente elétricos, que resultaram em artigos científicos e trabalhos de conclusão de graduação, de mestrado e, mais recentemente, no livro “Trilhos, Luzes

e Salubridade: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX e XX” (MAIA, SÁ, COSTA, 2019).

Além das pesquisas sobre os equipamentos técnicos modernos, iniciamos a investigação sobre a estrutura fundiária e o parcelamento do solo das ruas citadas que resultou em dissertação de mestrado, artigo científico e, mais recentemente está avançando de forma mais aprofundada através de pesquisa de doutorado⁶. O propósito dessas notas não é trazer um completo apanhado do que já foi publicado, mas sim, de recuperar o percurso da pesquisa e seus principais resultados.

Vale acrescentar que no processo de pesquisa nos deparamos com a necessidade de definirmos o recorte temporal, que conforme anunciado, corresponde ao período entre o século XIX e as primeiras décadas do século XX. Tal intervalo temporal justifica-se pelo entendimento de que durante o século XIX ocorreram mudanças que marcam a sociedade brasileira – final do governo imperial e instalação do governo republicano através de um golpe militar, abolição da escravatura e política de imigração para o trabalho assalariado, como também as suas subseqüentes normativas referentes ao tratamento da terra que imprimem mudanças no ordenamento espacial, a exemplo da Lei de 1835 que extinguiu o morgadio; a implementação da Lei de Terras de 1850 que institucionalizou a propriedade da terra e as posturas municipais que lentamente foram sendo modificadas.

Os primeiros registros de ordenamento das ruas de forma normativa, na então Cidade da Parahyba, datam de meados do século XIX. Esse fato integra a modificação no âmbito conceitual da questão espacial que se dava desde os anos oitocentos em todo mundo. Apesar da larga distância entre a realidade da Cidade da Parahyba e a das cidades europeias ou mesmo das principais cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, Recife e Salvador, não se pode negar que os grandes movimentos que marcaram o século XIX, dentre eles a Modernidade e o Higienismo,

⁶ A dissertação de mestrado é de autoria de Rebeca Nascimento (2013) e a tese de doutorado está sendo desenvolvida por Wilma Lucena no Programa de Pós-Graduação em Geografia.

também se fizeram presentes nesta cidade e imprimiram alterações na sua morfologia urbana, bem como no seu cotidiano.

Acrescenta-se que além das posturas, outros documentos como cartas e leis também expressam ideias de que a cidade precisava ser ordenada e higienizada. Assim, Higienismo e Modernidade se constituíram em temáticas centrais da pesquisa no seu conjunto mais amplo. Tais ideias foram explicitadas em trabalhos anteriormente publicados.⁷

Para que o leitor possa entender melhor como a pesquisa foi sendo realizada, apresentamos uma síntese do percurso metodológico.

PERCURSO METODOLÓGICO

A pesquisa foi realizada inicialmente através de três principais procedimentos metodológicos: 1) observação, descrição e análise da paisagem urbana; 2) pesquisa documental em arquivos, cartório de registro de imóveis, bibliotecas e de gabinete; 3) levantamento empírico com aplicação de questionários e entrevistas e mapeamento do uso do solo urbano. Porém, no seu transcurso, muito embora já tivéssemos leituras dos escritos de Henri Lefebvre, pudemos nos aproximar com maior acuidade do método por ele proposto, que se apresenta como regressivo – progressivo.

Na obra *“De lo rural a lo urbano”*, o referido autor (1979, p. 71) apresenta o que denomina de *“un método muy simple, que utiliza las técnicas auxiliares, e incluye vários momentos”*: descritivo, analítico-regressivo e histórico-genético. Dessa forma, apresentaremos os

⁷ Publicamos em outros veículos textos que versam mais especificamente sobre a Modernidade na Cidade da Parahyba. De forma mais específica citamos: A cidade em transformação: Primeiros sintomas da modernidade urbana no século XIX, no livro *Entre o Rio e o Mar: Arquitetura residencial na cidade de João Pessoa*, organizado por Maria Berthilde Moura Filha, Marcio Cotrim e Ivan Cavalcanti Filho (MAIA, 2016). A respeito do Higienismo cita-se a pesquisa que deu origem à dissertação de mestrado de Nirvana Sá (SÁ, 2009) intitulada *A Cidade no despertar da era higiênica: A Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854-1912)*.

procedimentos acima mencionados que foram sendo complementados com a proposta de Lefebvre (1979).

a) Observação e Descrição da Paisagem Urbana

A observação da paisagem é um procedimento clássico da Geografia. Assim, recuperamos os ensinamentos de vários mestres da Geografia e procuramos complementá-los com o que Lefebvre nos propõe no momento que o mesmo denomina de “Descritivo”.

Muito embora a pesquisa tivesse como objeto de análise a cidade em períodos passados, entende-se que a observação da paisagem seja de extremo valor para se verificar as marcas do período estudado. O que corresponde a “*observación, pero informada por la experiencia y una teoría general. En primer plano: la observación sobre el terreno*” (LEFEBVRE, 1979, p. 71).

A observação foi realizada de forma sistemática, a partir de um planejamento prévio, incluindo leituras de fontes de pesquisa: bibliográfica, fotográfica e cartográfica. Certamente, compreende-se por observar não simplesmente olhar, mas a abstração de determinado fenômeno social “de seu contexto para que, em sua dimensão singular, seja estudado em seus atos, atividades, significados, relações, etc” (TRIVIÑOS, 1990, p.153).

Através da observação pretendeu-se chegar ao imediato desta realidade, ou seja, às primeiras impressões, nas sensações, ou ainda na sua aparência, entendida como primeira manifestação. Pois, a aparência está na essência, enquanto um momento e a sua compreensão é indispensável por ser um momento de reflexão (LEFEBVRE, 1991).

A observação deu-se sobre as ruas anteriormente citadas, ou seja, ruas da Cidade Alta, ruas da Cidade Baixa; sobre aquelas que servem de ligação entre uma porção e outra da cidade e ainda naquelas que se configuraram como vias de expansão. Essa etapa foi realizada em momentos diversos, dias e horários diferentes.

As ruas analisadas por estarem atualmente na área mais antiga da cidade, correspondendo ao que se denomina de centro ampliado, portanto onde predominam as atividades comerciais e de serviço, apresentam usos distintos: diurno x noturno e dias de trabalho e dias de descanso. Contudo, muitas dessas vias possuem residências, muitas delas com moradores antigos e que se fazem notar especialmente nos dias de maior silêncio e tranquilidade, quando por ali passam poucos automóveis. Destacam-se também o grande número de edificações fechadas e outras em ruínas.

b) Pesquisa Documental e de Gabinete

A pesquisa nos arquivos públicos foi o principal recurso metodológico empregado, para que tivéssemos acesso aos documentos que podem se inserir no momento “analítico-regressivo” indicado por Lefebvre (1979). A investigação deu-se nos seguintes arquivos: Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba, Arquivo Nacional e no Cartório de Registro de Imóveis Carlos Ulysses. Soma-se a estes, a identificação de material bibliográfico e documental no Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP) e na Biblioteca Nacional. A consulta no Cartório de Registro de Imóveis Carlos Ulysses foi imprescindível para que pudéssemos identificar e analisar as escrituras dos imóveis localizados nas ruas da cidade no período analisado.

O Cartório Carlos Ulysses localiza-se na Cidade de João Pessoa -PB. Abriga certidões, escrituras e demais documentos relativos aos imóveis localizados na zona sul da cidade, zona em que estão inseridas as ruas estudadas.

Destaca-se que desde o período inicial da pesquisa (2003), houve rápidas mudanças nos instrumentos utilizados para a pesquisa documental, em especial a restrita utilização da fotografia e principalmente a escassez de material digitalizado até aproximadamente o ano 2010. Assim, todo o material encontrado nos diferentes arquivos

foi transcrito manualmente, posteriormente digitalizado, impresso e depois reunido em pastas físicas identificadas pelo arquivo no qual se encontra o documento. Esse material impresso está organizado em pastas disponibilizadas inicialmente na sala da Pesquisa do Grupo Ciência, Educação e Sociedade (Centro de Educação) e também no Laboratório de Estudos Urbanos, espaço físico do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb).

Além disso, muitos documentos só puderam ser encontrados no formato de microfiches no Núcleo de Informação e Documentação Histórica e Regional (UFPB). Como se sabe, o manuseio de microfiches requer o acesso às máquinas leitoras que nem sempre estavam disponíveis ou funcionando, o que também demandava mais tempo para a pesquisa dadas às inúmeras interrupções.

Toda a documentação encontrada desde 2003 até o presente ano, já que tem se dado continuidade à pesquisa, mesmo considerando alguns intervalos de interrupções, está sendo organizada em um banco de dados para ser disponibilizado na página da web do Grupo Estudos Urbanos (GeUrb) e também no Laboratório de Pesquisa, Projeto e Memória (LPPM) também da Universidade Federal da Paraíba. É interessante destacar que no transcurso da pesquisa, as investigações realizadas no GeUrb foram se aproximando e se somando às pesquisas do LPPM, especialmente às coordenadas pela Profa. Maria Berthilde Moura Filha.

Além dos documentos oficiais – cartas, ofícios, memorandos, decretos, posturas, etc. – ainda pesquisamos os jornais que circularam na Cidade da Parahyba. No LPPM há um rico acervo das matérias jornalísticas desses periódicos, assim, há, portanto, uma associação, uma complementaridade dos acervos que se revela também neste livro, que como já expresseo na introdução, reúne as experiências e os resultados das pesquisas realizadas no âmbito dos dois programas de Pós-Graduação: Geografia e Arquitetura e Urbanismo.

No Cartório Carlos Ulysses também se fez uso da máquina fotográfica digital. Porém, como se tratam de documentos manuscritos e longos, a sua transcrição tornou-se bastante difícil, o que conduziu à adoção de outro procedimento: a leitura do documento e o

preenchimento de uma ficha contendo as principais informações sobre o imóvel escriturado. As fichas documentais foram elaboradas a partir das orientações metodológicas contidas na obra *Fontes Históricas de Carlos Bacellar* (2005), conforme modelo abaixo apresentado no quadro 2.

Quadro 2: Modelo de Ficha para Levantamento das Escrituras em cartório de registro de imóveis

Universidade Federal da Paraíba							
Centro de Ciências Exatas e da Natureza							
Departamento de Geociências							
Pesquisa: A estrutura fundiária das ruas da cidade da Parahyba no século XIX e início do século XX: as ruas da Cidade Alta – General Osório, Duque de Caxias e Visconde de Pelotas							
Mês da coleta: Agosto							
Ano	Rua	Tipo de Documento	Tipo de imóvel	Material de construção	Valor	Comprador	Vendedor

Elaboração: Doralice Maia e Rebeca Aguiar.

As escrituras encontradas no Cartório Carlos Ulisses estão reunidas em vários volumes, o primeiro contém os documentos datados de 1864 a 1865 e o segundo de 1887 a 1889, etc. À medida que se avança para o século XX, o número de escrituras cresce consideravelmente. A escolha por este tipo de documento fundamentou-se no entendimento de que:

Os livros de notas dos tabeliões são preciosos para a análise da sociedade e da economia do passado. Ali se encontram: escrituras de compra de terras, imóveis urbanos e cativos, escrituras de criação de sociedades [...] (BACELLAR, 2005, p. 38-39).

As escrituras dos imóveis transcritas constituem importantes fontes documentais, pois elas são os primeiros documentos oficiais referentes à negociação de imóveis no período estudado. Com as fichas iniciamos a coleta de informações sobre os imóveis das ruas estudadas.

Assim, as longas escrituras foram sistematizadas, possibilitando a obtenção sucinta de informações referentes às negociações de edificações e terrenos nas ruas objeto de análise.

Nos arquivos - Arquivo Histórico do Estado da Paraíba e Arquivo da Assembleia Legislativa da Paraíba – ambos localizados na cidade de João Pessoa-PB, a pesquisa deu-se inicialmente no primeiro e posteriormente no segundo, pois à medida que avançávamos em um acervo partíamos para um segundo, muito embora tenham também ocorrido pesquisas concomitantes.

O Arquivo Histórico do Estado da Paraíba possui documentação desde o final do século XVIII à década de 1980. O seu acervo armazena toda a documentação referente ao governo do estado da Paraíba. No que diz respeito ao período analisado - século XIX a 1930 -, encontraram-se correspondências dirigidas ao Presidente da Província, leis da Assembleia Legislativa, códigos de postura, ofícios e decretos. Foram identificados e registrados diversos documentos que tratam da Cidade da Parahyba. Referente às antigas ruas da cidade, existem artigos, posturas, escrituras, ofícios, etc. Os documentos estão armazenados em caixas separadas por anos. Foram coletados os documentos das caixas desde o ano de 1771 a 1930. Os documentos selecionados foram transcritos, digitalizados e impressos. É oportuno registrar as precárias condições em que se encontravam os documentos deste acervo. Alguns estavam transcritos e higienizados, mas muitos estavam danificados ou deteriorados.

O Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba localiza-se em um edifício anexo. Nesse arquivo encontra-se a documentação oficial da Assembleia Estadual, desde correspondências, prestação de contas dos municípios paraibanos até projetos de leis e atas das sessões dessa instituição. A documentação pesquisada nesse arquivo corresponde às atas do período imperial que estão reunidas em 15 livros. Nessas atas é possível acompanhar desde a proposta de um projeto de lei, suas reformulações, até a redação final e por fim a sua aprovação. Também estão presentes nessa documentação os debates, discussões e impasses entre os deputados dessa Assembleia. O material ali encontrado

foi registrado de forma manuscrita já que não foi permitido o uso da máquina fotográfica.

A respeito da pesquisa no Arquivo Nacional, muito embora o mesmo seja bastante conhecido pelos pesquisadores, particularmente pelos historiadores, traz-se algumas notas, por se situar na cidade do Rio de Janeiro e pelo fato de muitas formações a exemplo da Geografia e também da Arquitetura e Urbanismo, não atuarem de forma expressiva nessa instituição.

Como se sabe, o seu acervo é muito vasto e diverso, concentra grande parte da documentação do Governo Federal até a mudança da capital para Brasília e muitos registros de várias instituições públicas e também privadas. Grande parte do material pode ser localizado por internet. Tal recurso foi se ampliando com o passar do tempo. Contudo, mesmo atualmente, o acesso à documentação dá-se fundamentalmente por visita direta. Há também jornais e periódicos nacionais, além de uma biblioteca especializada em livros raros e/ou esgotados que têm grande importância histórica.

As visitas realizadas a este acervo foram em períodos concentrados, previamente programados nos projetos de pesquisa anteriormente citados. Inicialmente procurou-se material cartográfico. Porém há pouco registro da Paraíba no século XIX e principalmente da cidade da Parahyba. Iniciou-se então a seleção do fundo a ser pesquisado. Elegeu-se a documentação referente às correspondências dos presidentes da Província da Parahyba. A opção por este material deve-se à riqueza das informações contidas na documentação, bem como a sua não disponibilidade de forma digital. Foram também consultados os diversos catálogos encontrados no Arquivo, o que conduziu a pesquisa para os documentos referentes aos Ministérios do Império e o da Agricultura e Obras Públicas. Nestes acervos foram encontradas algumas cartas dirigidas ao Imperador ou aos ministros que tratavam de problemas da Cidade da Parahyba. Destaca-se a riqueza do material encontrado, consultado e registrado, mas que está por ser analisado.

Alguns registros mais gerais sobre os resultados da pesquisa

Conforme expresse, o nosso foco de análise corresponde ao século XIX, principalmente a segunda metade e as três primeiras décadas do século XX (recorte temporal já justificado anteriormente). Assim, fez-se mister entendermos a cidade nesse período, não só a Cidade da Parahyba, mas esta enquanto um constructo social. Um dos temas pesquisados foi a Modernidade e o desenho do espaço urbano no século XIX, uma vez que no período em tela, a Modernidade se expressa na conformação das cidades, ou na morfologia urbana, particularmente por exigir uma outra estrutura urbana.

A respeito da morfologia urbana, Horacio Capel (2002) escreveu:

El estudio de la morfología urbana supone siempre una atención a los elementos básicos que configuran el tejido urbano y a los mecanismos de transformación de las estructuras. Exige a la vez una aproximación estructural, es decir, que tenga en cuenta los diversos elementos componentes y sus interrelaciones, y diacrónica, es decir histórica, que dé cuenta de las transformaciones. [...] supone, por un lado conocer la configuración física del espacio, con sus elementos identificadores y su carga simbólica. Se trata de elementos que están profundamente imbricados e interrelacionados, aunque con diferentes grados de estabilidad. Y conduce a una reflexión sobre las fuerzas sociales económicas, culturales y políticas que influyen en su configuración y transformación (CAPEL, 2002, p.20).

Sabe-se que o estudo da morfologia urbana pode ser meramente descritivo e/ou normativo, mas o nosso objetivo foi procurar entender como as formas urbanas foram produzidas no percurso da Modernidade, ou seja, analisar o processo – a Modernidade - e o seu produto – a rua como uma das formas urbanas. Para a análise da ação de alguns agentes sobre o espaço urbano no século XIX, elegemos - como apresentado

no “percurso metodológico” – como objeto de estudo os documentos oficiais e as normativas urbanas que traduzem a concepção de cidade no período em foco.

No século XIX as intervenções urbanas vão ocorrer de maneira mais intensa no mundo ocidental. Por conseguinte, essas irão produzir transformações no uso dos espaços urbanos, especialmente nas ruas, e, portanto, na vida cotidiana dos seus habitantes. Assim, ao utilizarmos como fonte de pesquisa as normativas urbanas brasileiras regulamentadas a partir do século XIX, pudemos verificar aquelas que determinaram e induziram modificações profundas na morfologia urbana.

Nesse período, a morfologia da então Cidade da Parahyba, apresentou significativas alterações: ruas foram alargadas, calçadas e iluminadas; passeios foram construídos; igrejas demolidas, sendo algumas substituídas por praças e jardins; trilhos instalados para os bondes que passaram a circular pela cidade. Essas mudanças reproduzem a ideia que então dominava o mundo: a de “cidade nova”, ou melhor, de cidade modernizada.

O conjunto de transformações econômico-sociais (instituição da propriedade privada e a implantação do Estado Liberal, entre outros) implicou na elaboração de normativas e, por sua vez, em intervenções urbanas. A partir do levantamento documental, observamos que datam do século XIX as normativas urbanas que implicaram em grandes transformações na cidade, tanto no que se refere a sua morfologia, quanto à conduta, às festividades e à vida na cidade. Esse levantamento inicial nos conduziu a uma pesquisa mais apurada nos arquivos públicos, para registrar as normativas e os planos que tiveram implicações na ordenação, e mesmo na conduta da vida da cidade; e também as matérias jornalísticas que noticiaram tais mudanças ou os anseios por estas e os receios destas.

Já no início do século XIX, na Cidade da Parahyba observa-se como as ideias gerais da Modernidade repercutem também nessa ainda pacata cidade (MAIA, 2016). Nos documentos oficiais encontrados, são constantes as determinações a respeito de obras nas ruas da cidade. Obras feitas pra calçar, nivelar, alinhar e alargar as suas ruas. Ao mesmo tempo,

são vários os registros que reclamam a presença de detritos daquelas obras nas ruas, que se contrapunha ao objetivo de embelezar, ou como eles afirmam: “aformosear” a cidade.

No mesmo sentido, verifica-se ainda a partir das normativas e também das matérias jornalísticas como os preceitos do Higienismo, se consolidam no século XIX, dado o crescimento latente das cidades com a migração em função do processo de industrialização e, por conseguinte, a precariedade das condições de higiene, de saúde e de habitação da população - condições precárias estas tão bem descritas por Engels na obra “A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra” (ENGELS, 1985 [1845]). Isto é, acreditava-se que “a grande concentração de pessoas em espaços não suficientes para a circulação do ar seria a grande causa da ocorrência de epidemias” (SÁ; MAIA, 2012, p. 90). Uma das clássicas teorias que dará o rigor científico a esse entendimento é a Teoria dos Miasmas. Os documentos que fazem referência a preceitos médicos e higienistas são diversos. No período estudado, identificamos vários registros que se referem à limpeza das ruas e das fontes de abastecimento d’água da cidade, além das inspeções médicas nos domicílios. Tais registros confirmam a ideia explorada por autores que escreveram sobre a cidade do Rio de Janeiro, a exemplo de Maurício de Abreu.

De acordo com Jaime Benchimol (2010), a eficácia da medicina social mostra-se na conjunção do discurso médico com o que passam a dizer os engenheiros e políticos de forma mais latente entre as décadas de 1870 e 1880 que irão servir para justificar as transformações da “capital do Império em uma metrópole salubre e moderna” (BENCHIMOL, 2010, p. 175). Contudo, já nos anos 1840, a questão da salubridade, particularmente das habitações populares, os cortiços, “permeia toda a discussão técnica e política sobre a higiene pública durante o Segundo Reinado” (ABREU, 2014 [2003], p. 401). E, como se sabe, a concentração dos cortiços estava na área central da cidade. Assim, escreve Maurício de Abreu:

É sobre esse cenário que investem, com virulência, as portarias, editais e relatórios da Inspetoria Geral de Higiene, os pareceres da Academia Imperial de Medicina, os editoriais da imprensa. A tônica das acusações é sempre a questão da salubridade da cidade, tão comprometida pela proliferação das habitações coletivas, tidas como ‘imundas, nojentas e asquerosas pocilgas, sem ar nem luz, e sempre encharcadas de lodo e porcaria’. Por serem focos de epidemias, eram ainda consideradas ‘uma vergonha que nos abate perante o estrangeiro’ (ABREU, 2014 [2003], p. 402).

Tem-se assim uma aliança entre os saberes médicos com o conhecimento dos engenheiros, mas também dos advogados e pedagogos que se lançam “num amplo projeto para medicalização e a renovação da sociedade” que se dá através da atuação do Estado nas cidades (BARRETO, 2010, p. 61). Se tal convergência de ações se concretiza de forma ímpar nas grandes cidades brasileiras, na Cidade da Parahyba, também haverá ações que decorrem dessas ideias como bem analisou Nirvana Sá (2009).

É também de conhecimento amplo que as ações fomentadas pelas ideias do Higienismo e também do Sanitarismo não estão separadas dos interesses econômicos. Os cortiços, assim como as outras formas de habitação popular, constituíram uma fonte de lucro (ABREU, 2014 [2003]; BONDUKI, 1998). Dessa forma, a pesquisa nos conduziu a buscar informações sobre a constituição de um mercado de terras e também de imóveis e sobre o parcelamento do solo que irão modificar substancialmente a morfologia urbana.⁸

Como bem esclarece Horacio Capel, o parcelamento é um mecanismo essencial para a transformação do uso do solo de rural em urbano, produzindo, por conseguinte, um aumento do valor (CAPEL,

⁸ Os resultados sobre tal análise encontram-se nos relatórios de pesquisa de Iniciação Científica, na dissertação de mestrado de Rebeca Nascimento (2013) e no artigo “Os impactos iniciais da Lei de Terras na estrutura fundiária da Cidade da Parahyba” (NASCIMENTO, MAIA, 2011).

2002). O parcelamento do solo e os loteamentos vão sendo cada vez mais introduzidos nas cidades, a partir da abertura de novas vias, tendo em vista a comercialização (MARX, 1991). Este tipo de empreendimento imobiliário se constata na Cidade da Parahyba de forma nítida com a abertura da Avenida João Machado já na década de 1920, inspirada nos *boulevares* parisienses, caracterizada no conjunto de ruas que denominamos de ruas de expansão. Tal concepção se introduz e se amplia, tendo como outro marco a abertura da Avenida Epitácio Pessoa. Chega-se assim à concepção da rua que tanto representa a cidade moderna e que marcará o que caracterizamos como Cidade Modernizada.

Assim, de forma resumida, apresentamos os percursos da pesquisa – A rua e a cidade: geografia histórica, morfologia e cotidiano – que vem se realizando seja através de projetos de pesquisa individuais – produtividade em pesquisa, mestrado e doutorado -, seja os que agrupam efetivamente uma equipe – iniciação científica, projetos de pesquisa financiados por editais institucionais.

Trata-se pois de um projeto que embora apareça nos currículos como finalizado, o que de fato se finalizou foram as propostas e os recursos específicos para cada projeto, mas não a ideia que nos conduz e que inclusive nos instigou a organizar de forma coletiva a obra que ora se apresenta e que nos move, no sentido similar ao que Paulo Freire escreveu sobre o ato de ensinar, o entendemos também para o ato de pesquisar: não significa “transferir conhecimento, mas criar as possibilidades para a sua própria produção ou a sua construção”.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. In: FRIDMAN, Fania; HAESBERT, Rogério.(Orgs.). **Escritos sobre o espaço e história**. Rio de Janeiro: Garamond, 2014, p. 399 – 420.

BACELLAR, Carlos. Fontes documentais: uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.) **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

BARRETO, Aparecida de Lourdes Paes. Higienismo e educação na Paraíba. In: CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim; KULESZA, Wojciech Andrzej. (Orgs.). **A Escola e a Igreja nas Ruas da Cidade**. João Pessoa: Editora Universidade Federal da Paraíba, 2010, p. 59 – 81.

BENCHIMOL, Jayme L. Rio de Janeiro: da urbe colonial à cidade dividida. In: PINHEIRO, A. I. D. F. **Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p. 163-203

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria**. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Nas ruas, o caminho da cidade. **Cadernos de História de São Paulo: A cidade e a rua**, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2, p. 26-38, janeiro-dezembro 1993.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**. I- Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CARVALHO, Maria Gelza R. Fernandes de. **Estado da Paraíba: classificação geomorfológica**. João Pessoa: Universitária/ UFPB, 1982.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Global, 1985.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: Saberes necessários à prática educativa**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

INÁCIO, Joaquim. **Notícia de uma viagem à Paraíba, em 1924**. Coleção Mossoroense, v. CLII, 1987.

LEFEBVRE, Henri . **Lógica formal/ lógica dialéitca**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. 5 ed. Barcelona: Península, 1979.

MADRUGA, Antônio Moacyr. **Litoralização: da fantasia de liberdade à modernidade autofágica**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1992. Dissertação (Mestrado em Geografia).

MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana L. A. Rafael de; COSTA, Paula A. Ismael. **Trilhos, luzes e salubridade: Inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX e XX**. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 2019.

MAIA, Doralice Sátyro. A cidade em transformação: Primeiros sintomas da modernidade urbana no século XIX. In: MOURA FILHA, Maria Berthilde; COTRIM, Marcio; CAVANCANTI FILHO, Ivan. (Orgs). **Entre o rio e o mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa**. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 2016, p. 90 – 111.

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa-PB**. São Paulo, 2000. Tese. Universidade de São Paulo. (Doutorado em Geografia Humana).

MARTINS, Paula Dieb. **Paisagem em movimento: As transformações na Avenida Presidente Epitácio Pessoa de 1950 a 2001**. João Pessoa, 2014. Dissertação. Universidade Federal da Paraíba. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo).

MARX, Murilo. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.

NASCIMENTO, Rebeca M. Aguiar do. **As transformações na Cidade da Parahyba: as apropriações e comercializações do espaço e a segregação socioespacial no Subúrbio Jaguaribe**. João Pessoa,

2013. Dissertação. Universidade Federal da Paraíba. (Mestrado em Geografia).

NASCIMENTO, Rebeca M. Aguiar do; MAIA, Doralice Sátyro. Os impactos iniciais da Lei de Terras na estrutura fundiária da Cidade da Parahyba. **Geotextos** (Salvador) , v. 7, 2011, p. 45-68.

SÁ, Nirvana L. A. R. de ; MAIA, Doralice Sátyro . Movimento Higienista e alterações no espaço urbano na Cidade da Parahyba (1854-1912). **Mercator** (Fortaleza. Online) , v. 11, p. <http://www.merc-2012>.

SÁ, Nirvana L. A. Rafael de. **A Cidade no despertar da era higiênica: A Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854-1912)**. João Pessoa, 2009. Dissertação. Universidade Federal da Paraíba. (Mestrado em Geografia).

TRIVIÑOS, Augusto N. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais**. São Paulo: Editora Atlas, 1990.

DE ZIG-ZAGS E LINHAS RETAS: ruas de uma cidade de quatro séculos

*Maria Berthilde Moura Filha
Francisco Sales Trajano Filho¹*

“Por que ruas tão largas?/Por que ruas tão retas?/Meu passo torto/ foi regulado pelos becos tortos/de onde venho./Não sei andar na vastidão simétrica/implacável. Cidade grande é isso?”

Carlos Drummond de Andrade, “Ruas”, *Boitempo* (1968)

Em seu *Vocabulário português e latino* (1712), Raphael Bluteau define rua como o “espaço que há entre as casas de uma cidade, para a passagem da gente”; é para as ruas que “corre a água da chuva que cai dos telhados, como também a das praças e das fontes”. Onde corre a chuva também corre gente, o que transforma cada rua em “uma corrente do povo que vai ao seu negócio” (BLUTEU, 1712 apud VIDAL IN: TOPALOV, BRESCIANI, LILLE, 2014, p. 575). Com escopo levemente ampliado, o termo aparece em distintas edições do *Dicionário da língua portuguesa* de António de Morais Silva no curso do século XIX, agora em referência ao espaço em que se anda e se passeia não apenas em cidades, mas também em vilas e aldeias (Idem IdB).

¹ Parte da documentação e das análises aqui trabalhadas por este autor é resultado da pesquisa de pós-doutorado “Pensar o território, transformar a cidade: Modernização, cidade e cultura urbana na capital paraibana na Primeira República”, desenvolvida entre 2018 e 2019, com bolsa CAPES/PNPD, junto ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, sob supervisão da prof^ª Dr^ª Maria Berthilde Moura Filha.

Assim posta, por sua origem, ao menos na tradição ibérica e, por extensão, latina, a rua é eminentemente urbana. Elemento a partir do qual se organiza a cidade, a natureza urbana dos agrupamentos humanos, a cidade como corpo edificado, adquire sentido através da existência da rua. Nos ritos de fundação de cidade pelos romanos, o traçado das ruas antecede qualquer materialidade, o cardo e o decúmano delineando uma urbanidade cujos destinos sujeitavam-se desde o início à mercê dos acasos e do tempo.

Com o surgimento de novas demandas urbanas outras funções e sentidos foram sendo atribuídos às ruas: lugar não só da passagem de gente, mas de veículos; não só para escorrer as águas mas correr as redes técnicas que vinham abastecer a cidade com água, iluminação, saneamento. A rua também será o lugar onde a população vai se expor, socializar, manifestar, precisando para tanto que antigos hábitos mudem, permitindo uma efetiva apropriação do espaço da rua.

Tendo diversas funções, significados e imagens, a rua pode ser analisada sob múltiplas óticas. Entre tantos caminhos possíveis, selecionamos para este ensaio entender o conceito de rua na realidade da cidade brasileira. O que era a rua na cidade do período colonial? Como era a rua da cidade imperial e republicana? Como a rua era definida em cada tempo da história do urbano no Brasil?

Com este objetivo, optamos por estudar a rua em uma cidade específica: a capital do Estado da Paraíba, a qual foi fundada em 1585 e transcorreu os tantos momentos históricos nos quais a rua ganhou sentidos distintos, até surgirem as avenidas no início do século XX.

Assim, através de documentos oficiais, relatos de viajantes, cartografias, vamos identificar e buscar entender o que era a rua a cada tempo desse longo percurso histórico.

O PRIMEIRO MOMENTO

A atual cidade de João Pessoa teve origem quando da criação da Capitania da Paraíba, sendo fundada em 1585 para ser sua sede política e

administrativa. Surgindo por decisão da coroa portuguesa, a Paraíba estava inserida na estratégia de ocupação de parte do litoral da Região Nordeste do Brasil, onde as capitanias hereditárias não haviam se consolidado.

Do ponto de vista morfológico, a caracterizou um traçado urbano regular, constituído por ruas paralelas, cortadas por outras travessas. Segundo Azevedo (1998, p. 63), nos territórios sob influência portuguesa este tipo de “traçado regular” esteve associado a “razões sociopolíticas”, ocorrendo em cidades criadas por decisão sustentada em “um forte poder político”. Portanto, segundo este autor o traçado geométrico “não é só a expressão desta decisão férrea, como um requisito de racionalidade indispensável à economia, controle e êxito do empreendimento”.

Observa-se que nesta breve introdução utilizamos termos como cidade, traçado, ruas, travessas, os quais pertencem à literatura corrente sobre o tema e dão o entendimento necessário para o estudo da forma urbana. No entanto, nos perguntamos: entre os colonizadores, haveriam parâmetros claros para definir e diferenciar cada um destes termos? Caso sim, quais seriam? E, se existiam, eram mesmo observados na prática como forma de diferenciar ou qualificar as vias?

Em busca de respostas passamos a buscar subsídios na cartografia e documentos manuscritos, datados dos séculos XVI a XVIII, referentes à cidade em foco. Cabe esclarecer que ao longo do tempo a atual cidade de João Pessoa mudou de nome algumas vezes, por fatores diversos². Para simplificar, optamos por tratá-la, até o século XVIII, como Filipéia, mesmo consciente do risco de não ter o devido rigor com a história.

Visando melhor compreender a espacialização da Filipéia, escolhemos um ponto fixo como referência: a capela consagrada a sua padroeira, Nossa Senhora das Neves, a qual foi sua primeira matriz.

Principiamos nossa análise com a seguinte questão: na Filipéia, o que os colonizadores consideravam ser a **cidade**? Sobre esse termo

² A cidade surgiu sob o título de Nossa Senhora das Neves, sua padroeira. Devido à união das coroas ibéricas, passou a ser Filipéia de Nossa Senhora das Neves, em homenagem ao monarca espanhol. Quando da ocupação holandesa, foi nomeada Frederica e, retornando ao domínio de Portugal recebeu o nome de Cidade da Parahyba (MOURA FILHA, 2010).

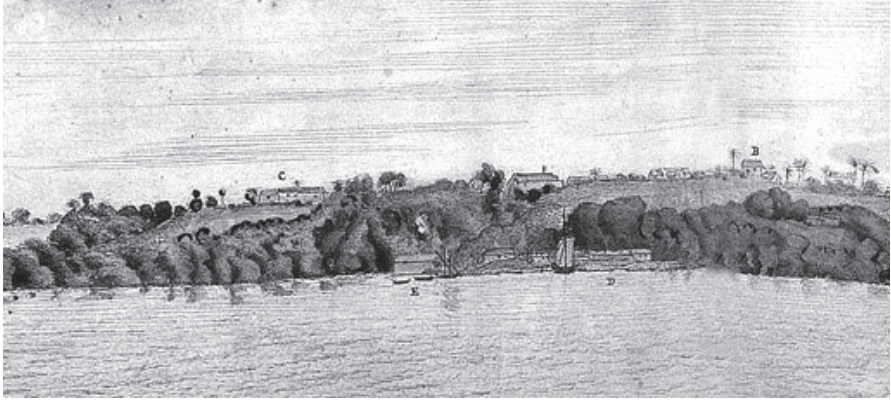
buscamos indícios na documentação de época. Em relato datado de 1630, um piloto de embarcação que ali residia há vinte anos registrou: “A cidade da Paraiba esta situada em hum monte alto”³. A exemplo desta descrição, outros registros dos séculos XVI e XVII designavam por cidade aquele núcleo situado no alto, sobre o tabuleiro, onde estava a igreja matriz. E não é de estranhar esta associação entre a cidade e as edificações que marcaram os primeiros fundamentos da povoação e indicavam ser aquele um centro de poder.

Era abaixo, na planície fluvial, onde se encontrava o porto. Para situá-lo, o referido piloto reportou-se à imagem de Lisboa, dizendo que o “porto de desembarcação dos navios” na Filipéia se encontrava afastado da cidade, tanto quanto em Lisboa, distava “do Terreiro do Passo ao Castello ladeira asima”⁴. Estabelecendo esta relação, deixava evidente não apenas a ideia de distância, mas a existência de uma divisão espacial marcada pelo desnível do relevo, ficando a cidade no alto e o porto em baixo, na margem do Rio Sanhauá (Figura 1). À semelhança de cidades portuguesas como Lisboa e o Porto, ou brasileiras como Salvador, a Filipéia definia-se com uma diferença entre a cidade alta e a baixa, que era o Varadouro.

³ Biblioteca Nacional de Madri. MSS 1.185. fl. 131-133. Cópia da “Descrição da cidade e barra da Paraiba de Antônio Gonçalvez Paschoa”, tirada do original por ordem do governo, no ano de 1630.

⁴ Idem

Figura 1: Recorte da gravura intitulada “Parayba”, que ilustra o livro de Gaspar Barleus, de 1647. No alto, do lado esquerdo, está assinalado o Convento de São Francisco (C), e a cidade (B). Junto ao rio, o Forte do Varadouro (E) e o armazém de mercadorias (D)



Fonte: REIS FILHO, 2000.

Sendo o Rio Sanhauá o único canal de entrada para a Filipéia, fazia-se necessário uma comunicação entre o porto e a cidade, onde se concentrava a vida da comunidade, pois para lá seguiam os homens e alguma mercadoria.

Esta via de ligação está referida na documentação sob diversos termos: em 1599, era a “rua que vay para a gente e Varadouro”⁵; em 1604, “caminho de pé que vay para o Varadouro”⁶ e, em 1612, “rua publica que vay para o Varadouro”⁷. Verifica-se aqui o uso dos termos **rua** e **caminho** para designar um mesmo trajeto, fato que nos leva a pensar: porque essa imprecisão no uso do termo?

Colocamos uma primeira interrogação: será que a forma como estava ocupada, ou não, as margens desse acesso ao Varadouro teria

⁵ Carta de data de terras e sítio para a fundação do Mosteiro de São Bento. 19 de setembro de 1599 (LIVRO, 1948, p. 7-13).

⁶ Confirmação de datas de terras nos arrabaldes da cidade, pertencentes ao Mosteiro de São Bento. 21 de novembro de 1604 (LIVRO, 1949, p. 93-97).

⁷ Escritura de venda de chãos na Rua Nova, comprados pelo Mosteiro de São Bento. 7 de agosto de 1612 (LIVRO, 1949, p. 21-24).

relação com as designações utilizadas? Este não era totalmente ermo, pois ficou registrado que em 1601, a Ordem de São Bento obteve um lote “na rua do Varadouro”. Tal lote foi demarcado a partir do “vallado do dito Gaspar Figueira, vindo rua direita para a Alfândega nova”⁸. Na falta de mais dados documentais sobre a ocupação de tal trajeto, não vamos avançar com esta questão que será retomada adiante.

Voltando a atenção para aquela área da Filipéia, reconhecida pelos colonizadores como a cidade, vejamos quais vias a constituía. Recordamos que, em sua gênese, esta teve um traçado ortogonal, organizado em ruas principais e outras transversais. Então vamos buscar uma lógica para o uso destas designações: rua e travessa.

Centrando novamente a atenção na igreja matriz, diante do seu frontispício estava a Rua Nova que, desde o início, aparece com este nome, segundo consta em cartas de “datas de chãos”, entre o final do século XVI e os primeiros anos do XVII. Por exemplo: a Gaspar Gonçalves foi concedido um lote “no lugar onde diz que he no cabo da rua Nova hindo para as Aldeyas da banda do Loeste”, referindo-se, certamente, às aldeias dos índios Tabajaras, sítio onde estavam instalados os jesuítas, responsáveis pela catequese daquele povo. Curioso observar que, já em 1588, fosse dito que este lote encontrava-se no “cabo”, ou fim da Rua Nova, juntando-se aos “maiz vizinhos” ali instalados.⁹

Este e outros documentos apontam ter havido uma significativa ocupação às margens da Rua Nova, desde o século XVI e, entre as casas que foram surgindo definiu-se um logradouro com uma largura superior ao que era usual para a realidade do Brasil colonial, até mesmo para a cidade de Salvador, a sede do Governo Geral. Tal fato pode ser entendido como indicativo de que a Rua Nova foi intencionalmente “traçada” com o fim de constituir um eixo ordenador da cidade, tendo também o objetivo de agregar a população, a função religiosa e administrativa, representada

⁸ Escritura de venda de terra na Rua do Varadouro, para o Mosteiro de São Bento. 23 de novembro de 1601 (LIVRO, 1948, p. 521-524).

⁹ Carta de data de chãos na Rua Nova concedida a Gaspar Gonçalves. 11 de novembro de 1588 (LIVRO, 1948, p. 30-33).

pela primeira câmara da cidade, aí localizada. Talvez por isso teve sempre a designação de rua (MOURA FILHA, 2010).

Se vemos a Rua Nova como um trajeto estruturante para a Filipéia, papel similar cumpriu a Rua Direita, situada, como o nome diz, à direita da igreja matriz. Dois importantes pontos referenciais a marcavam: o convento dos franciscanos e a Santa Casa da Misericórdia.

Pouco se sabe sobre o início da sua ocupação, pois são poucos os registros de época. Através de uma documentação posterior é possível constatar que, nas primeiras décadas do século XVII, muitas casas estavam aí edificadas, mas após a ocupação holandesa, ocorrida entre 1634 e 1654, diversas ficaram em ruína devido à destruição causada pelas guerras daquele período.

No princípio do século XVIII, verifica-se uma retomada da ocupação da Rua Direita com a doação de lotes que estavam devolutos. Assim, em 1707, ao ser solicitada uma data de terra situada junto à Misericórdia, a mesma foi concedida por não constar “que houvesse senhorio dos chãos”, certamente utilizados anteriormente “porque nêlles se veem algumas paredes arruinadas de pedra e cal”.¹⁰ Observações desta natureza eram constantes nas cartas de doação de lotes na Rua Direita, indicando que até princípios do século XVII, esta havia tido uma ocupação significativa.

Em antigos dicionários da língua portuguesa buscamos o significado do termo **rua**, aplicado a estas duas vias da Filipéia. Retomando a definição de Rafael Bluteau (1712), rua é “o espaço que há entre as casa de hua cidade, para a passagem da gente”; e para Caldas Aulete rua é um “caminho público ladeado à direita e à esquerda de casas, paredes ou muros no interior das povoações” (apud. MARX, 1999, p. 102). Estas definições são de fato apropriadas ao caso das ruas Nova e Direita, desde o início claramente definidas pela presença de edificações, como consta na cartografia do século XVII.

¹⁰ Arquivo Público do Estado da Paraíba. Período Colonial – Doc. Manuscritos – Sesmarias Liv. 6 108 - fl. 122v.-124v. Carta de data de chãos, concedidos na Rua Direita a João de Luna da Rocha e ao Capitão Paulo de Almeida. 08 de outubro de 1707.

Mas os documentos ainda vão lançar dúvidas sobre o uso do mesmo. Em carta de data de lote para os beneditinos, de 1604, há registro de mais uma via da cidade, posicionada perpendicularmente às ruas Nova e Direita, tendo a igreja da Santa Casa da Misericórdia por ponto referencial. Esse lote ia “correndo das cazas de Pedro Alvez ao Sul pella rua que vay dar a Mezericordia athe emtestar com os chãos delles ditos Padres”.¹¹ No “Auto de Demarcação” dessas terras afirmaram os oficiais: “fomos a rua de Jesus limite desta cidade da Paraiba”, onde lançaram os marcos daquele lote.¹²

Reunindo os dados, vê-se que este lote situado na Rua Nova, tinha relação também com a “rua que vay dar a Mezericordia” e com a “rua de Jesus”. Em cartografia produzida por volta de 1640, está evidente que a partir da esquina da Rua da Misericórdia, a Rua Nova estreitava-se, parecendo que ali chegava ao fim e, a partir daí deveria transformar-se em um caminho que levava até à capela dos jesuítas. Mas, se a cartografia mal indica a existência desse caminho, porque teria o nome de “rua de Jesus”?

Por fim, tratando de situar a casa de câmara existente na Filipéia, um documento registra a única via que identificamos sob a designação de **travessa**. Era a “travessa que vai para o Carmo”¹³ sendo seu nome devido à relação que guardava com a igreja dos carmelitas.

Observando a posição da Rua da Misericórdia e da Travessa do Carmo, ambas perpendiculares às ruas Nova e Direita, o que justifica terem sido designadas de forma diversa? Rafael Bluteau (apud. MARX, 1999, p. 109) assim definiu travessa: “Rua, que atravessa outras” ou “Rua que corta as ruas direitas, e principaes”.

¹¹ Carta de data de terra por trás da Rua Nova, concedida ao Mosteiro de São Bento. 24 de setembro de 1604 (LIVRO, 1948, p. 37-39).

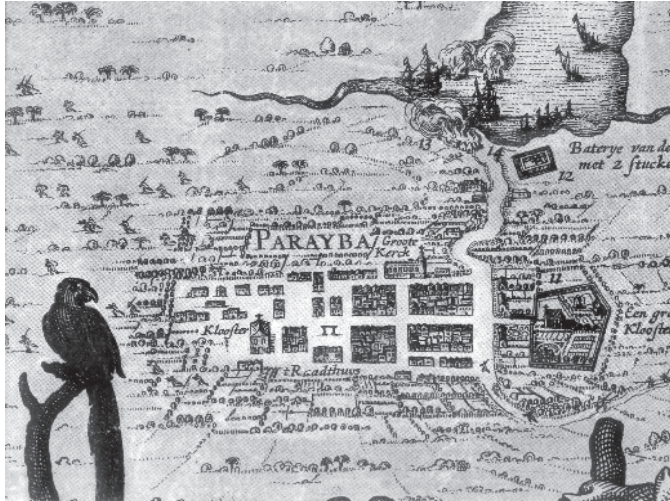
¹² Auto de demarcação da terra por trás da Rua Nova, concedida ao Mosteiro de São Bento. 27 de setembro de 1604 (LIVRO, 1948, p. 39-41).

¹³ Escritura do lote na Rua Nova que Duarte Fernandes de Araújo vendeu ao Mosteiro de São Bento, o qual havia comprado à Câmara. 05 de abril de 1612 (LIVRO, 1949, p. 21-24).

Embora estas vias estejam bem demarcadas na cartografia holandesa do século XVII e tivessem a mesma condição de atravessar as principais ruas da Filipéia, a documentação demonstra quão imprecisa era a terminologia para as referir, parecendo não haver nenhum critério ou intenção de as diferenciar (Figura 2).

Se isto ocorria entre os trajetos que estavam claramente mapeados, vejamos como era no caso do Varadouro que praticamente foi ignorado na mesma cartografia.

Figura 2: A cidade representada pelos holandeses, em 1634. Enfatiza a ocupação dos quarteirões da cidade e o parcelamento esparsos dos lotes no entorno imediato e no Varadouro.



Fonte: REIS FILHO, 2000.

Para entender essa pouca atenção dada ao Varadouro, talvez caiba aplicar a seguinte observação de Murilo Marx: as “sedes municipais, quando dedicavam algum empenho” para melhor ordenamento urbano, tratava esta ação de forma restrita, aplicada às áreas urbanas mais importantes, dificilmente tendo alcance nos “arrabaldes modorrentos” (MARX, 1991, p. 30). Sendo assim, no caso da Filipéia, essa atenção

recaiu apenas sobre o núcleo principal da cidade, não se estendendo ao Varadouro.

Ultrapassando os limites daquela ‘cidade ordenada’, parece que a população ia ocupando os espaços disponíveis e definindo percursos que atendiam as necessidades cotidianas. Essa realidade pode ser apreendida através do esboço de parte da cidade que foi representada pelo Capitão Manuel Francisco Grangeiro, em 1692 (Figura 3).

Figura 3: Parte da cidade representada pelo Capitão Manuel Francisco Grangeiro, abrangendo a área compreendida entre o Rio Sanhauá e a Rua Nova, demarcando as terras do Mosteiro de São Bento (A) tendo ao lado a Igreja Matriz (B)



Fonte: LINS, 2002.

Neste, foi representada a área compreendida entre o Rio Sanhauá e a Rua Nova. No Varadouro, o Capitão Grangeiro situou o porto, a “alfândega velha” e um “passo ou armazém”, que certamente, era o “paço do Varadouro”, construído em 1675, para comercialização do açúcar. Em

um ponto que assinalou como “alto do Varadouro”, estava a “capelinha de São Pedro Gonçalves”.

Quanto às ruas, assinalou a “rua do Varadouro para a cidade”, partindo do porto e desembocando na Rua Nova, à esquerda do mosteiro de São Bento. Três novas vias foram representadas neste mapa: a “estrada [que] vai das cacimbas ate a porta da igreja do Rosário dos Pretos”, a “estrada ou caminho do carro para a cidade e da cidade para o Varadouro” e a “rua do Varadouro para as cacimbas e portinho”.

Confirma-se que as vias eram definidas para ligar pontos referenciais para a população, a igreja, a cacimba, o porto. Como exemplo, o traçado da “estrada ou caminho do carro” resultava da necessidade de um acesso menos íngreme para o transporte de mercadorias do porto até a cidade.

Segundo representou o Capitão Grangeiro, estas ruas ou estradas ainda eram pouco habitadas, verificando-se apenas algumas casas nas imediações do Varadouro e da cidade alta, estando as margens desses caminhos, em grande parte, despovoadas. Esta ocupação rarefeita foi confirmada com a observação do provedor da Fazenda da Paraíba, quando em 1698 insistia na edificação da nova alfândega, a fim de evitar o desvio de mercadorias “vindas do porto do Varadouro para esta cidade por matos, e despovoado”.¹⁴

Estradas e ruas, matos e despovoados. Seria essa condição de ocupação rarefeita que levava à pouca atenção na forma de nomear aqueles trajetos? Aqui retomamos a questão inicialmente colocada para o caso da rua ou caminho do Varadouro e encontramos em Reis Filho (1987, p. 22-24) um indicativo para nossa indagação. Diz ele:

Numa época na qual as ruas, com raras exceções, ainda não tinham calçamento, nem eram conhecidos passeios (...) não seria possível pensar em ruas sem prédios; ruas sem edificações, definidas por cercas, eram as estradas. A

¹⁴ Arquivo Histórico Ultramarino. ACL_CU_014, Cx. 3, Doc. 236. Carta do provedor da Fazenda Real da Paraíba, Salvador Quaresma Dourado, ao rei [D. Pedro II] acerca da arrematação da obra da Casa da Alfândega da Paraíba. 07 de junho de 1698.

rua existia sempre como um traço de união entre conjuntos de prédios e por eles era definida espacialmente.

Sob esta ótica se justifica que as ruas Nova e Direita fossem tratadas com mais precisão na documentação de época, pois eram aquelas melhor definidas por um entorno edificado e, provavelmente, já teriam alguma pavimentação. No mais, parece que a documentação denota nas entrelinhas uma condição de pouca ocupação, uma realidade que transitava entre a condição de cidade e de “arrabaldes modorrentos” (MARX, 1991, p. 30) onde ruas, estradas, caminhos, matos e despovoados se confundiam.

SÉCULO XIX-XX

Não eram muito lisonjeiras as impressões sobre a cidade da Parahyba deixadas por viajantes que por aqui passaram no limiar do século XIX. Chegando por terra de Recife em outubro de 1810, o inglês Henry Koster pouco registrou de notável acerca da cidade em seu *Travels in Brazil* (1816). Pelo contrário. Embora apontasse a construção de “casas excelentes”, algumas com janelas com vidro, “melhoramento há pouco tempo introduzido no Recife”, sinais de precariedade evidentes mesmo nas suas principais ruas, cuja “pavimentação com grandes pedras [...] devia ser reparada”, denotavam antes um fausto passado do que um presente promissor (KOSTER, 1942, p. 84 – 85). Em tom semelhante é o registro do Padre Manuel Aires do Casal em sua *Corografia Brasília*, de 1817. Entre um passado próspero e um presente precário, a imagem contraditória descrita pelo viajante inglês encontra eco na percepção ambígua da cidade da Parahyba por Aires do Casal, para quem ela era ao mesmo tempo medíocre e aprazível, populosa e com muitas casas nobres e principais ruas calçadas (AIRES DO CASAL, 1976, p. 275).

Pouco variando em teor nos relatos de outros viajantes e observadores estrangeiros e nacionais, o quadro urbano que emerge desses registros combinava sinais de decadência entremeados

por melhoramentos pontuais, estagnação e arroubos limitados de recuperação, delineando uma cidade que por volta da Independência do país praticamente “parara no tempo e no espaço”, conforme notaria o missionário norte-americano Daniel Kidder ao visitá-la em 1839 (CAVALCANTI, 1972, p. 29).

Capital de uma capitania cuja situação econômica “se não era péssima nada tinha de boa”, a imagem da cidade da Parahyba capturada nesses registros não deixaria de transparecer a gravidade dos problemas financeiros que levaram à perda da autonomia da capitania da Parahyba e sua incorporação à capitania de Pernambuco em 1756, da qual só seria desanexada na virada para o século XIX. (Id. *Ibd*).

À parte alguns melhoramentos pontuais no abastecimento d’água, através de fontes, e iluminação pública a gás, a estrutura urbana que adentrava o século XIX pouca novidade trazia em relação ao período colonial. O núcleo urbano consolidado nos primeiros séculos da cidade mantinha-se sem alterações substanciais em sua configuração, com novas edificações acomodando-se aos arruamentos já definidos. Se não uma realidade completamente letárgica, os tempos lentos da dinâmica urbana produziram poucos fatos novos a destacar, visíveis antes nas alterações dos topônimos do que na estrutura material da cidade; o que não deixa de ser uma forma de transformar a intelecção do passado sem alterar de fato a realidade mais tangível.

Tais alterações acabariam por apagar rastros históricos impregnados nos nomes das ruas, largos, becos e travessas, em que, por exemplo, o pitoresco e o sentido prático de nomes como “rua do Varadouro para a cidade”, constituídos no curso da construção da cidade colonial, parecem perder eficácia ante o incremento da complexidade das atividades, usos e apropriações no cotidiano urbano. Ecos de um processo incipiente de objetivação da cidade e seus elementos, as transformações toponímicas das ruas da cidade da Parahyba ainda tardariam a alterar por completo a apreensão da cartografia urbana herdada dos primeiros séculos de formação, e até meados e mesmo final do século XIX são encontradiços espaços como a rua do Cemitério, a rua da Lagoa, rua do

Melão, rua das Mercês ou rua do Zumbi, assinalando seu pertencimento às lógicas de identificação de marcos geográficos, pontos de referência e poderes vigentes que pautavam o desenho da capital. Teria que se esperar até a República para se constatar uma mudança nos vocábulos e tipologia dos elementos urbanos, antecipando-se às transformações que incidiriam fortemente sobre a estrutura material da cidade na primeira metade do século XX.

Já nas primeiras décadas do século XIX se ensaiam ações de caráter mais normativo, orientadas no sentido de estabelecer formas de regulamentação e controle do processo de construção da cidade, o que pressupunha um conhecimento mais acurado sobre o próprio objeto a ser controlado. Não era outra, por exemplo, a preocupação do tenente coronel Frederico Carneiro de Campos, presidente da província da Parahyba, ao ressaltar, em 1845, a importância da confecção de uma planta da capital:

É este um dos trabalhos mais importantes para esta cidade, por isso que sem haver uma planta da cidade não se poderá fazer os alinhamentos das casas, marcar praças de mercado, recreio, e nem ter ela regularidade: sem um nivelamento sistemático, que abrace seu âmbito, não só os edifícios oferecerão pouca solidez, como principalmente a salubridade pública terá de ser muito alterada.¹⁵

Sem que se alcançasse nesse momento a confecção de uma planta da capital que permitisse avançar medidas de controle na construção da cidade, o estabelecimento dos limites da área urbana encaminhado em 1852, pelo presidente da província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, buscou minorar o desconhecimento patente acerca dos espaços e corpo edificado da capital, ampliando, no mesmo movimento, a abrangência da área urbana e, conseqüentemente, a arrecadação da décima urbana.

¹⁵ PARAÍBA. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Parahyba do Norte pelo Excelentíssimo presidente, o Tenente Coronel Frederico Carneiro de Campos, em maio de 1845. Recife: Typographia de Santos & Companhia, 1845, p. 22.

Como delimitada, a área urbana da capital compreendia do cais do Varadouro à ponte do Sanhauá, daí subindo pela rua de mesmo nome até a rua Imperial e a rua das Trincheiras no ponto em que se encontrava a Igreja do Senhor Bom Jesus dos Martírios, continuando pelas ruas da Palmeira, Alagoa e Tesoura através da estrada que levava à Igreja de Nossa Senhora Mãe dos Homens e daí rumo ao poente para alcançar as ruas do Tambiá até retornar ao cais do Varadouro passando por São Frei Pedro Gonçalves, Zumbi, ladeira do Tanque e o logradouro por trás da igreja Matriz. Assim delineado, o perímetro urbano em sua extensão, tipologia dos percursos, com suas ladeiras, estradas e becos, topônimos e marcos construídos, denotava a permanência, grosso modo, de marcas visíveis do passado colonial.

Mais que pressões internas de crescimento, serão os temores provocados pelas epidemias médico-sanitárias que forçariam a emergência de um olhar ao mesmo tempo discricionário e operativo sobre a cidade na primeira metade do século XIX. Não bastasse a própria geografia sobre a qual havia se estendido a cidade, salpicada de situações naturais propícias ao surgimento e proliferação de doenças, especialmente os lagos e lagoas que assediavam a área edificada em várias frentes, toda uma lógica de reorganização do espaço físico incidiria sobre a localização na cidade de equipamentos e usos considerados deletérios à salubridade e à higiene urbana, como lazaretos, hospitais, matadouros e cemitérios, cujas implantações sofreriam alterações, deslocando-se para sítios mais periféricos e isolados.

É em meio a essas ações de natureza higienista que decorre a nomeação do tenente coronel Henrique de Beurepaire Rohan, à época já um reputado administrador, com experiências noutras províncias, para presidir a Paraíba. Já no primeiro relatório enviado à Assembléia Legislativa em 1858, Beurepaire Rohan é contundente na crítica ao “à-vontade” vigente no processo de construção e expansão da cidade, deixando evidente a fragilidade das operações e dispositivos existentes em organizar o espaço urbano e suas construções. Nesse “à-vontade” Beurepaire Rohan reconhecia a força motora na condução do desenho

urbano da capital, onde “cada um edifica a sua guisa e daí resulta esse labirinto em que se vai sensivelmente convertendo a cidade”, numa prática carente de diretrizes e onde os arruamentos não estavam sujeitos a qualquer plano “quer em relação aos alinhamentos, quer em relação ao nivelamento”¹⁶. Um verdadeiro *laissez faire* urbano cuja alegoria mais ilustrativa eram as operações de cordeação que precediam a construção de qualquer prédio e que se dava na presença dos fiscais da Câmara municipal. Mas essa intervenção oficial, meramente formal e sem efeitos aparentes na definição de um desenho urbano regular, “longe de produzir um bem, nenhum outro resultado apresenta, senão o de sancionar a vontade do edificador e legalizar os defeitos ou alinhamentos”¹⁷.

É com vista a estabelecer as bases de um maior controle sobre a cidade, da escala dos edifícios ao processo de expansão, além de amparar intervenções de maior vulto, como o nivelamento da cidade e a construção de um sistema de esgotos, que Beaurepaire Rohan aplica a lei n.º 22 de 15 de outubro de 1857, em que autoriza o levantamento da planta da cidade com os alinhamentos das ruas e a designação das praças, num trabalho realizado pelo Primeiro Tenente do Corpo de Engenheiros, Alfredo de Barros e Vasconcellos.

Um dos poucos registros cartográficos conhecidos da capital paraibana no século XIX, essa planta revela tanto o adensamento da Cidade Baixa, com uma trama irregular de ladeiras, ruas e largos consolidada com base nas atividades comerciais e portuárias a partir do cais do Varadouro; e uma Cidade Alta cuja razoável regularidade do traçado fundacional pouco repercutia no desenho de suas imediações e menos ainda nas expansões que se ensaiavam a leste e ao sul do núcleo urbano mais compacto, seguindo os rumos das ruas do Tambiá e Trincheiras.

¹⁶ PARAÍBA. Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da província da Parahyba do Norte em 20 de setembro de 1858 pelo presidente Henrique de Beaurepaire Rohan. Parahyba: Typographia de José Rodrigues da Costa, 1858, p. 21.

¹⁷ Idem, p. 21.

Elaborada na perspectiva de nivelamento geral da cidade para a construção de um sistema de esgotos, “questão que interessa sobretudo a salubridade publica”¹⁸, é sobre essa planta que o governo de Beaurepaire Rohan encaminha várias medidas de melhoramentos e intervenções no espaço da capital, com o alargamento e alinhamento de ruas existentes e a abertura de novas ruas. Assim, no “lugar de ruas estreitas e tortuosas, outras se abriram, perfeitamente regulares, com oitenta palmos de largura”¹⁹, como foram os casos da rua dos Quintais, “ao ocidente e paralela à rua Direita de São Gonçalo”; da rua do Imperador, ao norte e paralela à rua da Imperatriz; da rua da Conciliação, entre a rua da Areia e o largo do Quartel; da rua do Jardim, entre o mesmo largo do Quartel e a rua do Imperador; e da rua Formosa, perpendicular às ruas do Imperador e da Imperatriz, e que partia do largo do Quartel até encontrar a trilha que ligava o largo do Palácio ao cemitério público. Disposta em paralelo ao que em meados do século eram as ruas das Convertidas, Nova, Direita e mesmo a rua da (A)Lagoa, a rua Formosa destoava em sua regularidade, largura e extensão das vias adjacentes, ao mesmo tempo que afirmava um eixo de estruturação urbana no sentido norte-sul que todavia não encontrava plena correspondência nos impulsos expansionistas já sinalizados.

Amiúde tratada na historiografia local como uma espécie de “primavera urbana”, a administração de Beaurepaire Rohan sinaliza uma percepção da cidade como um objeto complexo, como uma questão cuja realidade devia ser desvelada por abordagens ancoradas na razão, para então ser transformada com o recurso da ciência e do progresso.

Encetada nesse momento, percebe-se ao longo da segunda metade do século XIX, e em particular nos anos posteriores ao advento da República, seguidas investidas voltadas ao escrutínio da

¹⁸ Idem.

¹⁹ PARAÍBA. Relatório apresentado ao Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. Ambrósio Leitão da Cunha no acto de tomar posse do cargo de presidente da província da Parahyba do Norte por Henrique de Beaurepaire Rohan. Parahyba: Typographia de José Rodrigues da Costa, 1859, p. 12.

estrutura urbana. Inspectores de saúde pública, engenheiros, comissões médicas e profissionais afeitos ao urbano, perscrutariam seu espaço e esquadrihariam seu perímetro e arredores, logradouros e corpo edificado, bem como os hábitos e práticas cotidianas de seus habitantes, à busca dos agentes perturbadores da ordem urbana, higiênica e social, observados à luz de um novo saber de feição científica e técnica. O comum entre essas falas é o registro de um quadro urbano problemático à espera de soluções prementes.

Exemplar de tal atitude é a *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*, do agrimensor dos terrenos da Marinha, Vicente Gomes Jardim. Publicada nas páginas da *Gazeta da Parahyba* em 1889, a monografia não consta de qualquer mapa, planta topográfica ou outra peça gráfica. Descrição minuciosa da estrutura urbana da capital em seus elementos constitutivos, na monografia se sucedem ruas, travessas, becos, largos, pátios, além daqueles edifícios públicos, civis e religiosos, fontes, bicas e cemitérios, contados e localizados no tecido urbano.

Ao promover o esquadrihamento do espaço físico da capital, a *Monographia de Gomes Jardim* é por demais sintomática dos olhares sobre a cidade ao final do século XIX, preocupados seja com a forma como a cidade se construía, em claro desprezo pelas prescrições de higiene das edificações e da salubridade pública, seja com a precária situação da capital no que dizia respeito aos serviços urbanos básicos. Como tal, o trabalho de Gomes Jardim promove também o desvelamento do *modus operandi* vigente ao longo dos séculos de construção da cidade, patente na tortuosidade, na precariedade dos espaços públicos, no adensamento das construções em certas áreas, na proliferação de casas de palha nos arredores e mesmo em áreas centrais.

Assim, traindo a racionalidade do método aplicado, de uma esmerada leitura contábil, não é a imagem de ordem urbana regular que emerge na descrição de Gomes Jardim. Pelo contrário, salta a imagem de uma cidade que abandonara a regularidade original do núcleo primitivo e crescera espremida por três séculos entre a colina e o rio. Desdobra-se uma cidade de ruas desencontradas, com alinhamentos ora obliquando-

se à esquerda ora à direita, ora reduzindo ora ampliando sua largura, abrindo-se em largos e fechando-se em becos, “formando zig-zague em direção diversas” como a de São Frei Pedro Gonçalves, em que os edifícios ora avançam ora recuam sobre os trajetos, revelando a ineficácia das operações de alinhamento em conferir alguma regularidade a um desenho urbano de qualquer forma sujeito à topografia do sítio.

Contemporânea à monografia de Gomes Jardim é a série de artigos Melhoramentos da capital da Parahyba, também publicada na Gazeta da Parahyba no começo de 1889, cujo autor era o engenheiro João Claudino de Oliveira Cruz, já reputado por seus trabalhos para o governo provincial. No que se pode entender como uma crítica à cidade e, também, uma crítica política à monarquia em seus nos estertores, das palavras de Oliveira Cruz sobressaí a representação da “cidade das sete necessidades”²⁰, em que “tudo falta nesta boa terra, até mesmo os principais elementos da vida, isto é, o ar, a água e a luz apresentam-se deficientes às necessidades do povo”. (CRUZ, 1889, p. 01).

Prova de até onde podia “chegar o atraso de uma terra” presa à “antiga rotina daqueles que não compreendem o progresso das nações cultas”, preocupado com o estado de penúria da capital, João Claudino detém-se em analisar uma lista dos sete melhoramentos que deveriam ser envidados para remediar tal situação, organizados “segundo a ordem em que eles devem ser adotados”. Assim, se reclamava a construção do abastecimento d’água potável; a canalização dos esgotos das “matérias fecais e águas servidas”; a limpeza pública; a “adoção de um sistema aperfeiçoado de iluminação”; a “construção de um teatro” e de carris de ferro e a implantação de um jardim público. (CRUZ, 1932, p. 110).

Ao contemplar aspectos estruturais à constituição de um quadro de salubridade urbana, mas também elementos que revelam o intento de atualização da imagem da cidade em consonância com os valores identificados às ideias de progresso e modernidade, nessa relação o

²⁰ Expressão cunhada por Lenilde Duarte de Sá em sua tese Parahyba: uma cidade entre miasmas e micróbios. O Serviço de Higiene Pública, 1895 a 1918. Ribeirão Preto: EERP-USP, 1999.

engenheiro Oliveira Cruz arrola itens que conformam as duas frentes principais em torno das quais se desenvolve a modernização da capital, como de resto a modernização das cidades brasileiras entre finais do século XIX e as primeiras décadas do século seguinte, o saneamento e o embelezamento urbano.

Registros do prelúdio da República, o quadro descrito nesses documentos tampouco sofreria modificações sensíveis e imediatas com o advento do novo regime, como se desprende da fala do presidente Álvaro Lopes Machado (LEWIN, 1993, p. 18), líder do Partido Republicano Paraibano, chefe da oligarquia que em 1892 assumiu o controle da política estadual, dando conta de uma capital,

(...) destituída dos mais importantes e necessários a nossa vida econômica”, sem “água encanada, esgotos, iluminação suficiente, meios de condução, casa de mercado etc. etc., acrescentando-se a isto o estado pouco satisfatório de certos edifícios públicos, exigindo alguns reparos indispensáveis e outros terminação; haja vista o nosso elegante Teatro, tão prejudicado pela ação do tempo em suas dependências não concluídas.²¹

Sem embasarem uma ação imediata no sentido de transformação material da cidade, a importância desses estudos finisseculares reside principalmente no desvelamento de uma realidade urbana precária que operam. É a partir desses diagnósticos e contra a imagem de cidade que deles aflora que da virada para o século XX, mas de modo mais sistemático entre as décadas de 1910 e 1920, se envidam sucessivos esforços em promover o apagamento de rastros da cidade colonial, em sua estrutura e configuração, e na adoção de novos parâmetros estéticos nas construções e instalação e renovação de serviços urbanos que em

²¹ PARAÍBA. Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa pelo Major Dr. Alvaro Lopes Machado, presidente do Estado da Parahyba por ocasião da abertura da 2ª sessão da 1ª legislatura em 3 de agosto de 1893. Parahyba: Typographia e Lithographia a vapor Manoel Henriques, 1893, p. 6.

conjunto conformam um primeiro ciclo de reforma e modernização da capital.

Talvez nenhum outro fato urbano seja tão emblemático como marco inicial desse ciclo modernizador quanto a abertura da avenida João Machado entre 1910 e 1911. Ao combinar em sua justificativa elementos técnicos e econômicos com uma evidente opção estética ancorada no imaginário do *boulevard*, a decisão pela criação desse novo logradouro surge em meio às obras de organização do projeto de abastecimento d'água, dirigidas pelo bacharel e diretor das Obras Públicas, Miguel Raposo²², secundado na parte técnica pelo engenheiro Victor Kromenacker.

Numa área em que antes predominavam “terrenos de pouco valor” tomados pelo mato e “onde as construções eram insignificantes”²³, Raposo define um percurso retilíneo partindo da estrada do Macaco até encontrar a rua das Trincheiras, na altura da igreja do Bom Jesus, cruzando a rua da Palmeira e incorporando a travessa do Bom Jesus, então alargada, como parte do novo logradouro.

Com 22 metros de largura e 1350 metros de extensão, a nova artéria era um marco não apenas por suas dimensões, em franco contraste com as ruas existentes na cidade, mas sobretudo por nascer já como “avenida” que, esperava Raposo, logo daria origem a um novo arrabalde. A pretensão do diretor de Obras Públicas para a avenida que concebera não era destituída de fundamentos semânticos: ao cunhar de avenida a nova artéria, talvez tivesse em mente os sentidos e imagens que aderiram à palavra entre os séculos XIX e XX.

Na edição de 1889 do Dicionário da língua portuguesa, de António de Morais Silva, avenida é, “nas grandes cidades”, uma “rua ampla, com arvoredos, lagos etc. que serve ao povo de passeio recreativo, e também higiênico por ser inundada de ar e luz”. (SILVA, 1889, apud

²² PARAÍBA. Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Estado em 1 de Setembro de 191, por ocasião da instalação da 4ª Sessão da 5ª legislatura pelo presidente do Estado Dr. João Lopes Machado. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1911, p. 60-61.

²³ Idem, p. 60.

LEME In: TOPALOV, BRESCIANI, LILLE, D'ARC, 2014, p. 77 – 78). Impregnando o imaginário urbano oitocentista, sobremaneira instigado pelas reformas urbanas que se espalharam de Paris para inúmeras outras cidades na Europa e nas Américas, as avenidas se disseminam nas cidades brasileiras nas primeiras décadas do século XX, endossando o desejo difuso de modernidade das elites locais. Sem tanto viés higienista, o termo carregaria de outro modo uma constante imponência na hierarquia viária ao ser usado para nomear preferencialmente as ruas mais largas e importantes das cidades. Não é descabido pensar que um bacharel como Miguel Raposo estivesse atualizado em relação ao que se passara na capital federal em meio às obras de “regeneração” do prefeito Pereira Passos.

Onde antes se erguiam construções precárias em espaços tomados pelo mato, a abertura da avenida João Machado, a primeira via da capital a ser identificada como tal, demarcava um claro distanciamento físico e, ao mesmo tempo, uma diferenciação histórica com o que era a cidade, especificamente com o tipo de ocupação periférica vigente nos arrabaldes de Jaguaribe. Ao longo do seu percurso, outra ideia de cidade tomaria corpo nos anos seguintes, com palacetes isolados das famílias abastadas implantados em lotes generosos em franco contraste com a ocupação mais densa, e vista como insalubre, de sobrados que ocupavam trechos de tecido urbano mais condensado, e os casebres e casas de palha presentes por todos os lados. A regularidade da nova via impondo-se como um gesto simbólico de negação do passado tortuoso das ruelas coloniais e de suas pragas, como se a cobiçada modernidade se avistasse sem empecilhos na perspectiva retilínea que a avenida descerrava.

A implantação da João Machado, concebida a partir da convergência entre fatores técnicos e estéticos, inaugura simbolicamente um largo ciclo de intervenções modernizadoras sobre a capital paraibana que se estenderia, com poucos intervalos de inatividade, até o final do governo Argemiro de Figueiredo (1935-1940), com particular intensidade entre 1915 e 1925, e segunda metade dos anos 1930. Em conjunto, as ações voltadas à implantação de serviços urbanos e sanitários, e à

reforma de espaços públicos, ruas e construções, submetidos a novos parâmetros estéticos tidos como imbuídos de um senso de modernidade, promoveriam sucessivos esforços no apagamento de rastros da cidade colonial, sua estrutura, configuração espacial e toponímia.

Numa recusa a qualquer lição dos primeiros séculos, de acomodação à topografia do sítio urbano e da sensibilidade pitoresca das ruas de zig-zag que caracterizavam a cidade colonial, o século XX se imporia como o império da linha reta, expressão evidente do desejo da capital paraibana de ser construída e reconhecida como uma “cidade grande”.

REFERÊNCIAS

AIRES DO CASAL, Padre Manuel. **Corografia Brasílica** ou Relação Histórico-Geográfico do Reino do Brasil. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1976.

AULETE, Francisco Julio Caldas. **Dicionário contemporâneo da língua portuguesa**: feito sobre o plano de F. J. Caldas Aulete. 3 ed. Lisboa: Parceria A. M. Pereira, 1942.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Urbanismo de traçado regular nos dois primeiros séculos de colonização brasileira. origens In. **Colectânea de estudos. Universo Urbanístico Português 1415-1822**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998. P. 39-70.

BLUTEAU, Rafael. **Vocabulário Portuguez e Latino**. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712.

BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2001.

CAVALCANTI, Archimedes. **A cidade da Parahyba na época da Independência** (Aspectos sócio-econômicos, culturais e urbanísticos em volta de 1822). João Pessoa: Imprensa Universitária, 1972.

DANTAS, George Alexandre Ferreira; FERREIRA, Angela Lúcia; SIMONINI, Yuri. Desenhando territórios: a cartografia de Cândido Mendes e o ‘Nordeste’ brasileiro do século XIX. **Revista de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, nov. 2011, p. 87-99.

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. **A dinâmica dos nomes na cidade de São Paulo, 1554-1897**. São Paulo: Annablume, 1996.

LINS, Eugênio de Ávila. **Arquitetura dos mosteiros beneditinos no Brasil: século XVI a XIX**. Porto: Universidade do Porto/Faculdade de Letras, 2002. Tese de Doutoramento em História da Arte.

LIVRO do Tombo do Mosteyro de Sam Bento da Parahyba. Liv. 2. **Revista do Arquivo Público Estadual de Pernambuco**. Ano II. N. III. Recife: Imprensa Oficial, 1948.

LIVRO do Tombo do Mosteyro de Sam Bento da Parahyba. Liv. 3. **Revista do Arquivo Público Estadual de Pernambuco**. Ano II. N. IV. Recife: Imprensa Oficial, 1949.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942.

MARX, Murillo. **Cidade no brasil em que termos?** São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, terra de quem?**. São Paulo: Nobel / Edusp, 1991.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil. Séculos XVI – XVIII**. João Pessoa: IPHAN/Superintendência da Paraíba, 2010.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado / Fapesp, 2000.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo, Perspectiva, 1987.

TOPALOV, Christian; BRESCIANI, Stella; LILLE, Laurent Coudroy de; D'ARC, H elene Rivi ere. (org.). **A aventura das palavras da cidade** atrav es dos tempos, das l nguas e das sociedades. S o Paulo: Romano Guerra, 2014.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales, “Do rio ao mar: uma leitura da cidade de Jo o Pessoa entre duas margens”, in TINEM, Nelci (org.). **Fronteiras, marcos e sinais: leituras das ruas de Jo o Pessoa**. Jo o Pessoa: Prefeitura Municipal de Jo o Pessoa, 2006.

UMA NARRATIVA DA RUA DIREITA PARA A CIDADE DA PARAHYBA

*Maria Helena Azevedo
Maria Berthilde Moura Filha*

A RUA DIREITA NUMA CIDADE COLONIAL BRASILEIRA DE TRAMA URBANA REGULAR.

No livro *Diálogo das Grandezas do Brasil* (1966, p.20), escrito em 1618, cuja autoria é atribuída a Ambrósio Fernandes Brandão, o personagem Brandônio relata que no ano de 1586 “[...] alembra haver visto o sítio onde está situada a cidade [Filipeia]¹, agora cheias de casa de pedra e cal e tantos templos, coberto de matos.” A partir deste relato, é possível entender que o arruamento desta povoação, fundada em 1585, por ordem real, definiu-se entre o final do século XVI e o início do século XVII.

Quanto ao traçado das ruas implantadas na cidade alta² é possível observar a sua regularidade na cartografia de origem flamenga. Com desenho presumido entre 1637 e 1645, o mapa de Jan van Brosterhuisen retrata a situação urbana encontrada pelos flamengos ao chegarem em terras paraibanas, em 1634 (Figura 1). Sobre esse traçado da cidade, Meneses (1985, p.13) afirmou:

¹ Filipeia (1585-1634) é a atual cidade de João Pessoa que também já se chamou Frederica (1634-1654), durante a ocupação flamenga, e Parahyba (1654-1930).

² A topografia do terreno escolhido para a implantação da nova povoação gerou uma nucleação às margens do Rio Sanhauá, a cidade baixa, onde se localizou o porto, os armazéns de açúcar e a balança e outra no alto do tabuleiro, a cidade alta, onde estavam os edifícios institucionais, as igrejas e as residências.

A cidade da Paraíba, portanto, à altura do século XVII, durante o domínio holandês, conserva seu aspecto definido, desde os seus primeiros dias, como de uma cidade de plano regular, com quadras e traçado das ruas em disposição ortogonal, [...]

A existência de um plano definindo o traçado desta cidade é desconhecido. No entanto, o desenho de suas primeiras ruas permite se levantar a possibilidade de que houve uma intenção de ordená-la, já que as ruas representadas no mapa *Frederica Civitas* (Figura 1) revelam um conjunto marcado por linhas nitidamente geométricas – vias paralelas de traço retilínea, entrecortadas por ruas perpendiculares, também retilíneas e de dimensão menor. Sobre esta regularidade, Moura Filha (2005, p.197) teceu o seguinte comentário:

[...] a área da cidade alta teve um desenvolvimento urbano determinado a partir de duas vertentes: por um lado, a intenção de ordenação imposta pela Rua Nova e propagada com a vigilância da Câmara sobre a distribuição dos lotes urbanos, e por outro, a presença de edifícios referenciais os quais também balizaram essa organização espacial, pois constituíam pontos focais que atraíam o crescimento da cidade.

Apoiado na ideia defendida por Walter Rossa, em seu livro *A Urbe e o Traço* (2002, p.225), de que a partir do estudo de uma rua é possível se compreender a cidade, este artigo volta o olhar para a Rua Direita paraibana e observa como esta via participou da história da sua cidade. O mesmo autor ainda lembra que na morfologia das cidades de origem portuguesa, a rua adquire o papel ora do *cardus* ora do *decumanus* do traçado romano, como um eixo estruturante da malha urbana, ligando elementos importantes da cidade.

Especificamente sobre as ruas Direita, comuns à grande maioria das cidades portuguesas ou àquelas fundadas pelos portugueses mundo à fora, Rossa (2002, p.223) afirma que é uma rua com imagem de síntese,

correspondendo ao arquétipo do urbanismo português e que o forasteiro costumava percorrê-la em seu primeiro contato com a cidade.

Já para Marx (1999, p.104), as ruas Direita eram frequentes na trama urbana das cidades brasileiras e nem sempre indicavam “uma característica física, tantas vezes desmentindo o nome, porém o caminho mais direto entre referências maiores, quase sempre senão sempre em nossos primórdios, de cunho religioso”. Portanto, elas eram traçadas de um largo ou de um edifício importante a outro, como relata Marx (1980, p.45):

Ligar, levar de um ponto importante a outro, quase sempre dum pátio ou duma construção religiosa a outra. Assim, em São Paulo a rua Direita levava o transeunte da Sé direto à igreja de Santo Antônio, e vice-versa. E no Rio, do mosteiro de São Bento à irmandade da Misericórdia.

Na cidade brasileira tradicional, as ruas Direita ganhavam destaque na trama urbana ao perfilarem o casario na direção dos pontos de interesse, marcando a paisagem da povoação e indicando o caminho para os largos, os edifícios singulares, particularmente os religiosos, os campos e as povoações vizinhas (MARX, 1980, p.43).

Em Filipéia, a Rua Direita se consolidou como um eixo estruturante na paisagem da cidade alta, interligando construções singulares – do Convento Franciscano seguia-se em linha reta até igreja dos padres da Companhia de Jesus, tendo em seu trajeto a Igreja da Misericórdia. A presença destes edifícios reafirma o pensamento de Marx (1999, p.104), exposto acima, e também confirma a importância das instituições religiosas nas cidades de origem portuguesa.

Dentre os equipamentos que costumavam fazer parte da organização espacial das cidades portuguesas alguns foram levados a serem implantados nas cidades coloniais e, dentre eles, Rossa (2002, p. 279) chama atenção para a Matriz, a Casa de Câmara e Cadeia, o Pelourinho, a Misericórdia, os conventos das ordens religiosas e o Colégio Jesuíta. Em Filipeia, de todos esses equipamentos citados acima, apenas a Matriz (Figura 1) não se localizou na Rua Direita ou em seus espaços contíguos.

Figura 1: “FREDERICA CIVITAS”. Autor: Gravura de Jan van Brosterhuisen. Detalhe de uma imagem que ilustra o livro de Barlaeus (BARLAEUS - 1647)



1. Convento Franciscano
2. Largo da Câmara / Largo do Erário
3. Igreja da Misericórdia
4. Igreja de São Gonçalo
5. Matriz
- A. Rua Direita
- B. Rua Nova

Fonte: REIS FILHO (2000) a partir de exemplar da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Com a chegada dos franciscanos, em 1589 (PINTO, 1977, p.24), eles se instalaram em um terreno situado de frente para o início da Rua Direita (Figura 1 - 1). Aí, começou-se a edificar o convento, dedicado a Santo Antônio, e que é considerado um dos mais belos exemplares da arquitetura franciscana no nordeste do Brasil. A sua implantação chama a atenção por ser precedida de um adro de forma trapezoidal, que recuou a igreja em relação à rua, deixando-a, também, fora do eixo de alinhamento com a Rua Direita. O trajeto situado entre o Convento Franciscano e a Igreja da Misericórdia, nos primeiros séculos da colonização, apresentava a ocupação urbana mais consolidada desta via e era, de fato, conhecido como Rua Direita (Figura 2).

A Misericórdia (Figura 2 - 4) abrigava as atividades desenvolvidas por sua irmandade religiosa, a exemplo de hospital, orfanato, escola e igreja. Não se sabe ao certo a data do início da sua construção, porém, Moura Filha (2005, p.171) informa que “[...] em 1595, surge uma referência documental sobre a ‘rua da Misericórdia’, indicando que a mesma já existia.” Sabemos, todavia, que à época dos holandeses, a sua obra já estava quase concluída (HERCKMAN, 1982, p.44). Reunindo os homens mais destacados da sociedade, esta instituição se fazia presente nas cidades e vilas que mereciam atenção especial da Coroa Portuguesa. Em Filipéia, a sua construção foi financiada por Duarte Gomes da Silveira, senhor de engenho oriundo da Vila de Olinda e que se radicou definitivamente na nova povoação. Durante alguns anos, ainda no período colonial, a Misericórdia desempenhou a função de principal igreja da cidade, em função da precariedade da Matriz.

A partir do conceito de praça³, proposto por Lamas (2004, p.100), como sendo um lugar intencional criado com funções estruturantes e arquitetura significativa para abrigar o encontro, a permanência ou as práticas sociais, o espaço livre público do Largo da Câmara pode

³ A topografia do terreno escolhido para a implantação da nova povoação gerou uma nucleação às margens do Rio Sanhauá, a cidade baixa, onde se localizou o porto, os armazéns de açúcar e a balança e outra no alto do tabuleiro, a cidade alta, onde estavam os edifícios institucionais, as igrejas e as residências.

ser identificado como a primeira praça intencionalmente traçada para essa finalidade na então Filipéia, do início do século XVII. A partir de 1610 (MOURA FILHA, 2005, p.179), em volta desta praça, situavam-se a segunda Casa de Câmara e Cadeia da cidade, além do açougue e do pelourinho.

Figura 2: Detalhe da Planta da Parahyba elaborada em 1855.



Legenda

■ Rua Direita

■ Rua da Baixa

■ Rua de São Gonçalo

1 Convento Franciscano

2 Casa de Câmara e Cadeia

3 Casa dos Contos

4 Igreja da Misericórdia

5 Igreja do Rosário dos Pretos

6 Casa e Colégio dos Jesuítas

7 Matriz

8 Mosteiro Beneditino

9 Convento Carmelita

10 Igreja das Mercês

A Beco do Carmo

B Beco da Companhia

C Beco do Hospital

D Beco do Rosário

E Beco do Barão

F Beco do Lyceo

Fonte: Editado sobre a cópia da “Planta da Cidade da Parahyba”, existente no Instituto Histórico e Geográfico Paraibano.

Nos primeiros séculos da colonização, logo após a Igreja da Misericórdia, chegava-se a um trecho da via com variações nas cotas topográficas e com ocupação bem mais rarefeita. Foi aí, então, que a Irmandade do Rosário dos Pretos conseguiu a doação de uma data para construir a sua igreja. Como as descrições das vias se associavam à sua toponímia, o segmento situado entre a Misericórdia e a Igreja do Rosário passou a ser conhecido pela população como Rua da Baixa (Figura 2).

Construída, então, a partir do final do século XVII, a Igreja do Rosário dos Pretos (Figura 2 – 5) é um edifício de destaque na paisagem da Rua Direita e a sua importância foi muito além do fato de ser um destacado exemplar do barroco. Esta igreja teve o papel de congregar os negros, forros ou libertos, tornando-se uma referência para a história deste grupo étnico dentro da sociedade paraibana, em função das ações sociais desenvolvidas por sua irmandade ou das especificidades de seus cultos, que mesclavam rituais de origem cristã com aqueles de origem africana. A localização deste edifício traduz uma continuidade espacial do traçado da Rua Direita rumo ao sul.

Quando da fundação da cidade, os jesuítas se instalaram próximos à aldeia dos tabajaras e ali construíram uma igreja (PINTO, 1977, p.20), que na descrição de Herckman (1982, p. 44) “[...] é uma igreja, ou, para melhor dizer, uma simples capela com a denominação de São Gonçalo”. Porém, logo em 1593, devido a atritos com os franciscanos, os jesuítas deixaram a Filipéia. Há registros que, em 1728, os inicianos haviam retornado à cidade e ofereciam “[...] aula pública de latim, de ler e escrever” (MOURA FILHA, 2005, p.373) – esta situação não indica mais o trabalho em uma aldeia indígena, como já havia ocorrido anteriormente, mas a necessidade de funcionamento de uma escola para atender aos moradores da localidade.

Observando o mapa de Jan van Brosterhuisen, cujas informações foram levantadas quando os jesuítas haviam saído da Capitania da Paraíba, nota-se a presença de um vazio em volta da igreja de São Gonçalo (Figura 1 - A). Com o retorno destes sacerdotes, a casa e o colégio foram erguidos, a partir de esmolas da população e de doações vindas de Portugal. Também a capela foi reerguida, em função do seu estado precário, ocupando, assim, toda a quadra situada ao final da via aqui estudada, que, aliás, passou a ser conhecida como Rua de São Gonçalo, no trecho situado entre a Igreja do Rosário, e o conjunto dos jesuítas (Figura 2).

No que diz respeito ao traçado, a presença dos jesuítas na extremidade sul da cidade, considerada, por muitos anos, como

arrabalde contribuiu para atrair a expansão urbana naquela direção. Simultaneamente, como era comum que os edifícios religiosos tivessem uma implantação destacada dentro da malha urbana, o Conjunto Jesuíta definiu, ainda, a presença de um largo de desenho regular, localizado em sua frente, que passou a ser conhecido como Largo do Colégio.⁴

Em consequência das políticas implantadas pelo Marquês de Pombal, na segunda metade do século XVIII, os jesuítas foram expulsos do Brasil, em 1759. Uma Carta Régia, de 1771, permitiu ao Governador da Província passar a sua residência para o conjunto Jesuíta, que, assim, foi transformado em Palácio do Governo (PINTO, 1977, p.164).

Também no século XVII, a Casa dos Contos foi construída na esquina da Rua Direita com o Largo da Câmara e revela uma disputa de poder pelo gerenciamento da Capitania da Paraíba. A ordem, para erguer este edifício de arquitetura suntuosa, partiu da Junta da Fazenda de Pernambuco, já que a Paraíba estava anexada ao seu vizinho estado⁵ (PINTO, 1977, p.168). O terreno aonde foi construída a Casa dos Contos era cobijado pelo Capitão-mor que tinha intenções de edificar ali a residencial oficial dos governantes locais. No entanto, as suas solicitações jamais foram aceitas pela coroa portuguesa, ficando a palavra final sobre a ocupação do lote definida, de fato, pelas autoridades pernambucanas.

Já quanto ao tecido urbano, as travessas perpendiculares à Rua Direita também têm um desenho retilíneo e muitas delas se tornaram caminhos que conduzem à cidade Baixa, em direção a oeste ou à Lagoa do Irerês (atual Parque Solon de Lucena) em direção ao leste. Essa trama urbana acentuou o papel hierárquico da Rua Direita, reforçada pelo fato de que as datas de chão urbano costumavam abrir para as ruas e não para as travessas, principalmente no princípio da povoação (MARX, 1999, p. 110). Com isso, a axialidade dessa rua foi ressaltada dentro do sistema viário que começava a se definir.

⁴ O Largo do Colégio ainda aparecerá na literatura com nomes como Largo da Igreja do Colégio, Jardim Público, Campo do Comendador Felizardo Leite e Praça João Pessoa, sendo este último nome posterior a 1931.

⁵ A Capitânia da Paraíba esteve anexada à de Pernambuco entre 1756 e 1799.

Aqui cabe uma observação quanto à toponímia local: de acordo com Marx (1999, p.109) a definição morfológica de travessa é via “que liga duas outras vias de maior importância, seja pela largura e extensão, pela sua direção em relação a um, dois ou mais pontos de referência urbana, seja pelas atividades de todo tipo que estas congreguem.” Na cidade da Parahyba, todas as travessas que cortam a Rua Direita foram popularmente chamadas de beco, conforme nos indica Jardim (1910/1911): Beco do Carmo, Beco da Companhia, Beco do Hospital, Beco do Rosário, Beco do Barão e Beco do Lyceo.

A história dos edifícios e dos espaços livres públicos da Rua Direita revela, portanto, a sua importância dentro da paisagem da cidade e permite entender o seu papel na história da cidade da Parahyba. A partir do século XIX, o processo de modernização começará a trazer mudanças que recairão sobre muitos dos seus elementos morfológicos. O esclarecimento de como foram se dando essas mudanças faz-se necessário para se entender as transformações morfológicas da via aqui estudada.

COMO OS PRIMEIROS INDÍCIOS DE UMA MODERNIDADE URBANA SÃO INTRODUZIDOS NA RUA DIREITA

No livro *Viagens ao Nordeste do Brasil*, o viajante de origem inglesa Henry Koster (2003, p.95) fez uma breve descrição da cidade da Parahyba, de quando esteve aqui em outubro de 1810, e relatou que a Rua Direita “é pavimentada com grandes pedras, mas devia ser reparada”. Na suas observações sobre o casario, chamou-lhe a atenção a qualidade construtiva de algumas casas e também o uso misto das residências que abrigavam o comércio na parte térrea. Quanto à residência dos Jesuítas, afirmou que “é utilizado como palácio do Governador e o Ouvidor tem aí também sua repartição e residência” (KOSTER, 2003, p.95).

Alguns anos depois, também esteve na Parahyba o missionário americano Daniel Kidder, cuja viagem pela costa brasileira teria ocorrido entre 1836 e 1840. Oriundo de Itamaracá, ele desembarcou de uma balsa

na praia e seguiu por terra em direção à cidade. Dias depois, em um passeio a cavalo, o viajante percorreu a Rua Direita e, em suas anotações, ele observou a presença dos conventos, da cadeia, da Misericórdia, da Casa do Erário e do Palácio do Governo na principal rua da cidade. Quanto aos edifícios, Kidder (1972, p. 118) afirmou que “[...] não diferem muito do estilo comum às construções brasileiras, a não ser o prédio do tesouro que apresenta uma escadaria excessivamente ornamentada”, disse referindo-se à Casa do Erário.

No século XIX, portanto, a Rua Direita se destacava, na literatura dos viajantes, por ser adensada, quando comparada às demais vias, já que a sua ocupação se deu pela presença da Igreja Católica, da Administração Municipal e dos cidadãos – que ali construíram cerca de vinte e quatro sobrados (JARDIM, 1910/1911) e as casas térreas.

Também, são indícios históricos importantes ao estudo da Rua Direita os relatórios dos presidentes da Província da Parahyba. Nestes documentos, é possível encontrar uma descrição de problemas relacionados principalmente ao traçado da cidade, à ausência de infraestrutura urbana, à necessidade de equipamentos como escolas ou a cadeia nova e também de mão-de-obra especializada, tanto de operários quanto de engenheiros, como informou o Presidente Quaresma Torreão à Assembléia Provincial, em janeiro de 1837 (PARAHYBA, 1837).

Outra narrativa importante da cidade da Parahyba, no século XIX, foi feita por Henrique de Beaurepaire Rohan. Nomeado Presidente da Província da Parahyba, em 1857, Rohan produziu, no ano seguinte, um relatório das atividades de sua administração no qual fez uma descrição da cidade da Parahyba que lhe pareceu caótica, já que “[...] cada um edifica à sua vontade e daí resulta esse labirinto em que vai sensivelmente convertendo a cidade [...]” (PARAHYBA, 1958). Esta situação levou o governante a providenciar que a planta da cidade fosse levantada pelo Tenente Alfredo de Barros e Vasconcellos. Com isso, os novos alinhamentos deveriam ser respeitados pelas construções que também preparariam a topografia para a implantação de um sistema de esgotamento sanitário.

Administrador atento, Beaurepaire Rohan trabalhou para ordenar o espaço da cidade, promovendo melhorias de infraestrutura, como a construção de estradas, criando novos equipamentos, a exemplo do jardim botânico e da biblioteca, estabelecida em uma das salas do Lyceu Parahybano, como também reformando edifícios públicos, a exemplo do Palácio do Governo. Uma de suas preocupações consistia em planejar as obras e executá-las sob a orientação de técnicos qualificados. Do Pará, onde Rohan trabalhou anteriormente como Presidente da Província, vieram os engenheiros Carlos Bless e David Polemann.

No entender de Rohan, uma das obras mais importantes a ser realizada na capital paraibana deveria acontecer na Rua da Baixa (um trecho da Rua Direita) que precisava passar por obras para permitir o escoamento das águas da chuva que ali ficavam estagnadas “as quaes não só embaraço o transito, como tendem a prejudicar a saúde pública, pelas suas exalações miasmáticas” (PARAHYBA, 1858). Entre o século XIX e o início do século XX, a palavra *miasma* costuma aparecer nos discursos políticos para se referir a problemas de saúde pública relacionados às condições do espaço urbano, justificando, assim, uma intervenção pública. O pensamento de Rohan traduz também o papel de destaque que a Rua Direita/ Rua da Baixa tem dentro do sistema viário da cidade.

As ações levadas à cabo por Rohan podem ser classificadas como pioneiras na modernização do espaço urbano da cidade, embora sua administração tenha sido breve, durou de 1857 a 1859, Vidal (2005, p.13).

Por conta da vinda do Imperador Pedro II à Paraíba, em dezembro de 1859, providências foram tomadas no intuito de preparar a cidade para a visita pelo substituto de Rohan, o paraense Ambrósio Leitão da Cunha. A Casa do Colégio dos Jesuítas que, desde 1771 passou a ser o Palácio do Governo (PINTO, 1977, p.164), foi reparada e mobiliada adequadamente para acomodar os hóspedes. Os edifícios públicos e as casas foram caiados.

A iluminação pública, por sua vez, recebeu um orçamento especial destinado à aquisição de novos lâmpões para o percurso da comitiva real e para o Largo do Colégio, situado na frente do Palácio. Assim,

diminui-se um pouco a escuridão na qual a cidade mergulhava, segundo a descrição feita por Almeida (1977, p.33), e permitiu-se que as pessoas permanecessem nas ruas, participando das festividades. Na realidade, percebe-se que essas intervenções eram bem mais remediadoras do que efetivas na busca por soluções para a precariedade na qual a população vivia.

Para disciplinar a construção de edifícios, Ambrósio Leitão da Cunha sancionou a Lei nº 26, de 30 de setembro de 1859, como informa Almeida (1977, p. 30). Assim, foram estabelecidas normas que determinavam sobre a altura e a largura tanto das casas quanto dos sobrados e sobre as dimensões das aberturas dos vãos. Este regulamento proibiu a presença de degraus do lado de fora das construções, determinando a retirada daqueles já existentes e orientou a construção das calçadas que deveriam ser em pedra lajeada. Foram proibidas também as tubulações de esgoto que despejavam os dejetos diretamente na via pública, sendo permitido o uso daquelas que conduziam a água de chuva ao leito da rua. Já os panos de cobertura com inclinação voltada para a frente das construções deveriam receber uma calha.

Como a paisagem da Parahyba começou a ser fotografada na década de 1870, a cidade que foi alvo do olhar dos primeiros fotógrafos era pequena, com ruas retílineas na cidade alta e com a maior parte das demais vias desalinhadas, sem calçamento e invadidas pelo capim rasteiro. Já a cobertura das residências terminava em beiral de beira e bica, lançando as águas das chuvas diretamente no leito das ruas, tornando-as lamacentas. Sem saneamento básico, o abastecimento d'água era feito por meio de cacimbas particulares ou pelas fontes públicas.

A mais destacada escola da cidade era o Lyceu Parahybano, que ocupou o Conjunto dos Jesuítas. Por conta de problemas com a seca, o Jardim Público, implantado no Largo do Colégio, viu a sua construção se arrastar por mais de dez anos, de 1877 a 1889, quando, os bancos e o primeiro coreto foram locados (BECHARA FILHO, 1988).

Quanto ao sistema de transporte coletivo, o bonde puxado por burros foi implantado na cidade da Parahyba em 1896. O que, de fato,

mais se destacava na paisagem da cidade era a presença dos conventos e igrejas com suas fachadas trabalhadas em cantaria. É, então, em meio a esse quadro, no século XIX, que as primeiras imagens da Rua Direita vão ser captadas pelos fotógrafos (Figura 3).

Figura 3: A Rua Direita em fotografia de 1871.



Fonte: Acervo Walfredo Rodriguez

A cidade, no entanto, começou a atrair os primeiros indícios de uma certa modernidade urbana que se revelavam, aos poucos, por meio da introdução de novos hábitos e do uso de ambientes coletivos. Assim, o *Jornal da Parahyba*, de 07 de maio de 1881, anunciou a abertura do Café Parahybano, situado na Rua Direita, nº 107, “[...] o qual será franqueado das 9 horas da manhã as dez da noite, as pessoas que apreciação uma distração innocente e deleitável [...]” e que poderiam degustar

uma interessante variedade de artigos agradáveis ao paladar, bem como: excelente café, sorvete de frutas, cerveja gelada, bom vinho, diversos refrescos e bebidas refrigerantes, succulentos lanches, e os especiaes charutos e cigarros.

No século XX, no período da chamada Primeira República, as questões sanitárias passaram a ser o foco da atenção dos governantes. Em função das epidemias, projetos de abastecimento d'água e de esgotamento sanitário eram prioridade das administrações.

Na cidade da Parahyba, os governantes também se mobilizaram em urbanizar a cidade. Iluminar, sanear e aformosear passaram a ser verbos constantemente conjugados nos relatórios, discursos e mensagens dos presidentes da Província.

A década de 1910 é marcada pela chegada da infraestrutura básica. A gestão do Presidente João Machado (1908-1912) implantou os serviços de iluminação elétrica e abastecimento d'água em 1912 (MELLO, 1990, p.36). O bonde elétrico chegou em 1914 (ANDRADE, FERREIRA, 1987, p.16) no governo de Castro Pinto (1912-1916). Porém, foi na administração estadual de Camillo de Hollanda (1916-1920), em paralelo à administração municipal do Prefeito Walfredo Guedes Pereira, que a cidade da Parahyba se transformou num canteiro de obras. O período de 1916 a 1920 é marcado pela construção de edifícios públicos, pela arborização das ruas e pelo ajardinamento dos largos.

A preocupação com a estética da paisagem é percebida, ainda, na implantação de alguns edifícios em locais importantes da cidade, como o Jardim Público (antigo Largo do Colégio), por exemplo. O conjunto dos Jesuítas que, reformado recebeu ornatos da arquitetura eclética, ganhou a companhia do edifício da Imprensa Oficial e também da Escola Normal, ambos construídos no final da década de 1910, período de prosperidade econômica para a Província da Paraíba, em função da cultura do algodão, e que resultou em ações modernizadoras na paisagem da capital.

O velho largo foi se transformando, então, em um espaço refinado para onde acorriam as famílias nos finais de semana a fim de ouvir a retreta, como também os rapazes e moças em busca de um flerte. O Jardim Público se tornou, nos anos 1920, um lugar onde era possível encontrar diversão, independente das datas vinculadas à igreja, como as tradicionais festas da padroeira ou as festas de final de ano (MELLO, 1990, p. 75). Assim, ao adentrarmos o século XX, percebemos que a

Rua Direita e seus espaços adjacentes continuaram sendo apropriados pela população. Ao construir a dinâmica urbana, ela nos permite, então, contar uma versão da história desta cidade da Parahyba.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maurílio Augusto de. **A Presença de D. Pedro II na Paraíba**. Recife: Mousinho Artefatos de papel, 1975.

ANDRADE, Ana Helena Ferreira de; GARCIA, Patrícia Maria Granville. **A Evolução Urbana de João Pessoa em Função do Sistema de Transporte Urbano: O Bonde**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 1987.

BECHARA FILHO, Gabriel. O Jardim Público. **O Norte**. João Pessoa, 20 fev. 1988. p.4, c.2.

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. 2.a edição integral, segundo o apógrafo de Leiden, aumentada por José Antônio Gonsalves de Mello. Recife: Imprensa Universitária, 1966.

HERCKMAN, Elias. (1639). **Descrição da Capitania da Paraíba**. Apresentação de Wellington Aguiar e notas de Marcus Odilon Ribeiro Coutinho. João Pessoa: A União editora, 1982.

JARDIM, Vicente Gomes. Monographia da Cidade da Parahyba do Norte. In: **Revista do IHGP**. v.2 e 3. Parahyba: Imprensa Oficial, 1910/1911.

JORNAL DA PARAHYBA. Parahyba, 07 mai. 1881. Anuncios, p.3, c.2.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fund. Calouste Gulbenkian, 2004.

MARX, Murilo. **Cidade no Brasil, em que termos?**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MARX, Murilo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Melhoramentos: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1980.

MELLO, José Octávio de Arruda. **Os Coretos no Cotidiano de uma Cidade: Lazer e classes sociais na capital da Paraíba**. João Pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.

MENESES, José Luís da Mota. **Algumas notas a respeito da evolução urbana de João Pessoa**. Pool Editorial, 1985.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **De Filipéia a Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil. Séculos XVI-XVIII**. Tese de Doutorado. (Doutorado em História da Arte). Faculdade de Letras, Universidade do Porto. Porto: 2005.

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e Notas para a História da Paraíba**. 2ª.ed., 2 v. (Coleção Documentos Paraibanos) João Pessoa: Ed. Universitária/ UFPB, 1977.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da USP, 2000.

PARAHYBA. Assembléia Provincial da Parahyba. Discurso com que o presidente da provincia da Paraíba do Norte, Quaresma Torreão, fez a abertura da sessão ordinaria da Assembleia Provincial no mez de janeiro de 1837. Cidade da Paraíba, Typ. Paraibana, 1837. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/565/>. Acesso: em 07/09/2010 às 9hs e 35 min.

PARAHYBA. Assembléia Legislativa da Provincia da Parahyba. Relatório apresentado em 20 de setembro de 1858 pelo presidente, Henrique de Beaurepaire Rohan. Parahyba, Typ. de José Rodrigues da Costa, 1858. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/585/>. Acesso: 07/10/2010, às 8hs e 45 min.

ROSSA, Walter. **A Urbe e o Traço**: Uma década de estudos sobre o urbanismo português. Coimbra: Almedina, 2002.

VIDAL, Wynna Carlos Lima. **Transformações Urbanas: A modernização da capital paraibana e o desenho da cidade – 1910-1940**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Programa de Pós-graduação Em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2004.

PARAHYBA NO SÉCULO XIX: as ruas da Cidade Baixa¹

Rita de Cassia Gregorio de Andrade

A importância que a cidade assumiu para a sociedade nos Tempos Modernos, quando se tornou principal *locus* de acumulação de riqueza, trabalho e morada do homem, justifica as reformas urbanas e a expansão de ruas na cidade da Parahyba do Norte – atual João Pessoa - no decorrer do século XIX. Durante esse período, teve início, na capital paraibana, um processo de modernização que, pouco a pouco, a distanciou de seu aspecto colonial.

Sabemos que a cidade da Parahyba do Norte, até o século XIX, era um núcleo urbano restrito a dois espaços, quais sejam, a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Este texto trata, especialmente, das ruas Maciel Pinheiro, Barão do Triunfo, Beaurepaire Rohan, Visconde de Inhauma e João Suassuna, localizadas na Cidade Baixa. A escolha por estas Ruas, mais do que por sua importância para a formação da cidade da Parahyba do Norte, deu-se pelo fato de que foram as ruas investigadas pela autora durante seu trabalho, como bolsista de iniciação científica, nos primeiros anos da pesquisa “As Ruas da Cidade Histórica: Cotidiano e Espacialidade”. Antes de nos remeter a cada uma das artérias estudadas, é importante fazer alguns apontamentos sobre a Cidade Baixa, espaço no qual estas vias se formaram.

¹ Este trabalho integrou a pesquisa “A Rua na Cidade Baixa: Cotidiano e Espacialidade” correspondente aos estudos realizados entre agosto de 2002 e julho de 2005. O objetivo principal foi analisar as transformações espaço-temporais das principais ruas da Cidade Baixa da antiga cidade da Parahyba, atual João Pessoa, quais sejam, Maciel Pinheiro, Barão do Triunfo, Beaurepaire Rohan, Visconde de Inhauma e João Suassuna.

Sabe-se que a divisão topográfica da cidade da Parahyba do Norte em Cidade Alta e Cidade Baixa foi relevante para a organização da urbe, pois, resultou em uma distinção quanto as funções das ruas, dos usos do solo e da dinâmica social de cada uma das partes. No tocante à Cidade Baixa, conhecida também como Varadouro, recordamos que era neste espaço onde estavam localizados o porto, com cotidiano marcado pelo embarque e desembarque de produtos comerciais, e a velha alfândega, junto ao cais. As pescarias no Rio Sanhauá e a dinâmica comercial nas ruas também eram parte do cotidiano da época.

Às margens do Rio Sanhauá, inicialmente, construiu-se o porto e o armazém para mercadorias. Paulatinamente, o movimento comercial e a condução de produtos e de pessoas entre o porto e a Cidade Alta foram dando origem a várias ruas na Cidade Baixa. Devido aos modestos acontecimentos políticos e econômicos do Período Colonial na cidade da Parahyba, o porto do Rio Sanhauá tinha tamanho pequeno e infraestrutura simples, em comparação ao vizinho porto do Recife e, ainda, recebia produtos numa quantidade inferior à sua capacidade. Este fato explica a lentidão do processo de urbanização da cidade, cuja dinâmica econômica era relativamente tímida. Todavia, conforme relatamos anteriormente, desse porto partiam as cargas de produtos para a cidade da Parahyba, fazendo surgir alguns caminhos, que evoluíram para a condição de ruas de ligação, entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa.

Chegando ao século XIX, a Cidade Baixa seguia com sua função comercial e portuária, sua tradicional distinção da Cidade Alta ainda perdurava e os limites da cidade pouco haviam se expandido. Isto é explicado pelo fato de que a cidade da Parahyba ainda estava sem grande expressividade econômica, continuava com os atributos de um aglomerado urbano sem grandes destaques, com crescimento lento. Vale frisar também que, até o século XIX, a economia da Província da Parahyba do Norte estava concentrada no meio rural, com a produção agropecuária, o que contribuiu para a pouca dinâmica nos meios urbanos, muitos dos quais assumindo função de lugares religiosos, administrativos ou de troca de produtos comerciais.

Os documentos encontrados nos arquivos históricos, quando apresentavam informações sobre a Cidade Baixa, referiam-se extensamente às obras de reforma da ponte e cais do Rio Sanhauá. Os documentos mostram a constante preocupação com estas obras de engenharia e a necessidade de melhorar a infraestrutura das margens do rio. Porém, esta melhora tardava para ser concretizada, pois, há documentos ressaltando a urgência destes melhoramentos em 1833 e, em fins do século XIX, ainda estavam escritas as mesmas necessidades, nos documentos consultados.

Esses documentos comprovam que as obras não eram concluídas por falta de dinheiro nos cofres provinciais. O prédio da alfândega que estava em ruínas no decorrer do século XIX, era uma preocupação constante naquela época. Por último, a partir do século XIX, surgiu o interesse em calçar e iluminar as principais ruas da Cidade Baixa.

O calçamento das ruas e a iluminação pública foram implantados no decorrer do século XIX em várias ruas da Cidade Baixa. Rodriguez (1994) diz que em 1889 a Cidade Baixa possuía 31 ruas e 8 encontravam-se calçadas: Visconde de Inhaúma, São Frei Pedro Gonçalves, Conde d'Eu, da Gameleira, Barão do Triunfo, Visconde de Itaparica, do Fogo e Barão da Passagem. As novas travessas existentes não eram calçadas, ao passo que os 13 becos foram pavimentados naqueles tempos (RODRIGUEZ, 1994). Com respeito à iluminação pública, Aguiar (2002) relata que no ano de 1829 este benefício estendeu-se para a Cidade Baixa, apesar de que os anos subseqüentes foram marcados por problemas de manutenção, ocasionando a escuridão das mencionadas ruas em vários momentos, problema este que perdurou até o final do século XIX.

Enfim, a leitura bibliográfica e documental mostrou a importância da Cidade Baixa como uma parte da cidade marcadamente comercial e portuária e na qual se configurou importantes ruas da cidade da Parahyba do Norte. Vamos analisar algumas destas principais artérias nas páginas que seguem.

RUA MACIEL PINHEIRO

Entre as transformações que esta rua sofreu ao longo do tempo, ressaltamos, em primeiro lugar, a frequente mudança de nome. Segundo as fontes documentais e bibliográficas, a Rua Maciel Pinheiro foi chamada Rua das Convertidas, assim alcunhada porque em meados do século XVIII havia um abrigo destinado a receber “mulheres públicas” que, “arrepentidas de seus pecados”, ali se recolhiam com o intuito de mudar de vida. No Segundo Império, chamou-se Rua Conde d’Eu, em homenagem ao Príncipe Imperial Consorte do Brasil, casado com a Princesa Isabel. Por volta do final do século XIX e início do XX, foi conhecida como Rua do Comércio, especialmente o trecho de maior dinâmica comercial, qual seja, entre a atual Praça Antenor Navarro e o cruzamento com a Rua Barão do Triunfo. Em vários documentos do século XIX, é visto que esta rua também aparece com o nome de Rua Marques do Herval. Por fim, foi durante o Período Republicano que passou a ser chamada oficialmente de Rua Maciel Pinheiro, em louvor ao herói nacional da Guerra do Paraguai.

Figura 1: Rua Maciel Pinheiro em 1910



Fonte: STUCKERT FILHO, 2003.

Locus principal do comércio em grosso e retalhista paraibanos, no século XIX e início do século XX, era uma rua de comércio diversificado, com venda de comestíveis, tecidos, calçados, ferragens, como também tabernas, farmácias, lojas de jóias, oficina de conserto de relógio, padaria, fábrica de cigarros, boticas, livrarias e drogarias. A Figura 1, datada de 1910, mostra a dinâmica desta rua.

As casas comerciais das ruas da Cidade Baixa eram constantemente citadas nos anúncios dos jornais do século XIX. Entre estas ruas, a Maciel Pinheiro, Rua das Convertidas ou Conde d’Eu, era a mais citada nessas divulgações. Nesta artéria se encontravam os produtos importados:

Chama-se atenção dos moradores de bom gosto, para o grande sortimento de fazendas que acaba de chegar da Europa em direitura à loja n. 24 da rua das Convertidas de Antonio Rodrigues da Costa e Cia, sucessores de José d’Azevedo e Silva, pelo paquete francez “Estre Mature”, as quais se vendem a dinheiro e a vista pelos preços mais commodos, garantindo-se serem os melhores padrões, que tem vindo a este mercado. Os annunciantes pretendem continuar sempre a receber sortimentos de fazendas de Paris do ultimo gosto, afim de satisfazerem os desejos dos amantes e mais pessoas que quizerem possuir o que é de bom, garantindo-se suas boas qualidades, e sinceridade nas vendas que tiverem de fazer (O TEMPO, anúncios, 16 de março de 1865).

Igualmente, a “Galeria Francesa Adele” anunciava seus calçados nos Jornais. Por seu turno, na propaganda da Livraria Econômica de Manoel Ezequiel Pompeu d’Oliveira eram expostos os produtos a venda, como livros em português, inglês e francês, línguas valorizadas na época; literatura de viagens; romances e poesias; manuais de missa e confissão; livros didáticos da educação primária e secundária; papel inglês e francês “das melhores marcas”; etc. Havia também os anúncios de prestação de serviços:

Aviso

Antero Augusto de Abreu, cirurgião dentista pela imperial faculdade de medicina do Rio de Janeiro, avisa a seus numerosos clientes que de novo acha-se com sua residência fixada nesta capital, onde tem exercido sua profissão com proveito; tem sempre um completo sortimento de dentes artificiaes, e massas obctemontes que bem se adapta aos dentes cariados. Pode ser procurado para operações e collocações de dentaduras artificiaes. Residência. Rua Conde d'Eu n. 138 (O LIBERAL PARAHYBANO, fevereiro de 1883).

Além de comercial, a Rua Maciel Pinheiro possuía residências, as quais estavam localizadas nas mesmas casas de comércio. No Período Imperial, os imóveis desta artéria se caracterizavam por abrigar, no térreo, a loja e, no pavimento superior, a família do comerciante e o caixeiro. Vale salientar que, em meados do século XIX, a Rua Maciel Pinheiro, junto com a Rua Nova e a Rua da Areia, era a mais densamente povoada (MELLO, 1987). Em 1850, a capital possuía 1.084 casas, entre as quais, 39 sobrados, segundo arrolamento da Câmara Municipal. A rua que mais imóveis possuía era a Rua Maciel Pinheiro, com 129; seguida pela Rua Direita (Duque de Caxias), com 123; a da Areia, com 84; a da Lagoa, com 72 e a Rua Nova (General Ozório), com 65.

A Rua Maciel Pinheiro era uma das mais movimentadas da Cidade Baixa e por consequência uma das primeiras a serem consideradas nas reformas urbanas do século XIX. De acordo com os documentos oficiais, hoje guardados no Arquivo Historico do Estado da Paraíba, as reformas de modernização mais citadas na Rua Maciel Pinheiro no século XIX eram a construção de passeios, em frente às casas e aos terrenos vazios, o posterior calçamento da via publica e a iluminação. Enfatizando que, em geral, a partir da década de sessenta do século XIX, há uma abundância de documentos oficiais, cujo conteúdo principal era o calçamento de ruas, o “rebaixamento e desfazimento” de calçadas e a construção de passeios nas principais ruas.

O documento seguinte mostra que as ruas da cidade da Parahyba foram calçadas antes que os lotes fossem preenchidos por edificações em sua totalidade e traz o nome de várias ruas da Cidade Baixa, entre as quais a Rua das Convertidas/Maciél Pinheiro:

Artigo 1: Os possuidores de terrenos destinados a edificação, sitos nas seguintes ruas: Varadouro, Convertidas, até o quartel da policia, como, areia, nova, direita, desde S. Francisco até Palácio, a ladeira velha, mercês, misericórdia, e suas componentes travessas, e bem assim as do pateo de Palácio, a ladeira das Monteiras serão obrigados a levantar fronteiras com cornija ou a mura-las, sendo em prolongamento de quintaes no prazo de dous annos depois da publicação das presentes posturas, sob pena de ---- reis de multa, e de serem feitas as respectivas fronteiras e muros pela Câmara Municipal a custa dos possuidores dos ditos terrenos (...) (PALÁCIO DO GOVERNO DA PARAHYBA, 1866).

Enfim, notamos, conforme fontes bibliográficas e documentos oficiais pesquisados, que a rua de maior destaque na Cidade Baixa - considerando a densidade de pessoas, a atividade comercial e a estrutura dos imóveis - era a Rua Maciel Pinheiro, juntamente com a Rua da Areia e a Rua do Varadouro.

BARÃO DO TRIUNFO

Essa artéria foi chamada em seus primeiros tempos de Estrada do Carro, posto que surgiu como um caminho para a Cidade Alta. Passou a ser Rua Barão do Triunfo, ao terminar a Guerra do Paraguai, em homenagem a um dos “heróis” desse conflito, tal qual ocorreu com a denominação de muitas ruas das cidades do século XIX, no Brasil.

A Rua Barão do Triunfo estava entre aquelas que surgiram enquanto rotas de expansão da cidade da Parahyba. Por esta artéria passavam os carros, puxados a bois e cavalos, com material trazido do

cais do Rio Sanhauá para a Cidade Alta. Seu trecho era relativamente curto e em seus primeiros tempos possuía poucas casas. Por conseguinte, destacava-se muito mais por sua localização, funcionando como rota dos meios de transportes de carga. Inclusive, se levarmos em conta apenas o relevo da área, a antiga Estrada do Carro devia ter sido o caminho preferido para ir à Cidade Alta, pois, das vertentes dos Tabuleiros, a Estrada do Carro era uma das mais suaves.

A partir do século XIX, além de funcionar como caminho de ligação, também passou a ser uma via pela qual passavam os cortejos laicos e religiosos. A Figura 2 apresenta o manifesto em favor das vítimas da Guerra de Canudos, no momento que passava pela Barão do Triunfo:

Figura 2: Rua Barão do Triunfo



Fonte: STUCKERT FILHO, 2003.

Pelo desenho das casas, a maioria com apenas um pavimento, e pelas pessoas presentes nas janelas assistindo ao manifesto, podemos perceber o uso predominantemente residencial da antiga Estrada do Carro.

Sendo essa artéria relativamente pequena, no ano de 1850, possuía 35 edificações, em sua maioria, de uso residencial, como já salientamos. Não obstante, havia uns poucos estabelecimentos que se destacavam por outro tipo de uso. Os registros fotográficos, bibliográficos e documentais

referentes à cidade da Parahyba enfatizam, na rua em tela, um botequim chamado “Vale Quem Tem”, existente nas proximidades do Teatro Santa Rosa, que era o mais movimentado da cidade nos idos de 1900.

Em fins do século XIX, a Rua Barão do Triunfo foi calçada, alegando que a linha de bonde, quando foi instalada, passava pela Rua Maciel Pinheiro e adentrava a mesma.

Portanto, a rua ora em foco tem uma história que remonta ao Período Colonial, quando era um caminho de passagens de carros de carga que transportava material vindo do porto. Com o passar do tempo, foi ocupada por casas, em sua maioria, de uso residencial.

RUA BEAUREPAIRE ROHAN

A antiga Rua do Melão, assim conhecida devido às plantações desta fruta em parte do seu trecho, diferentemente das artérias anteriores, tem sua origem e constituição no século XIX, resultado dos projetos de reforma urbana da época. Também foi conhecida como Rua Formosa, mas, a denominação que leva até os dias atuais é Rua Beaurepaire Rohan, em homenagem ao seu idealizador.

Beaurepaire Rohan, político que ocupou o cargo de Presidente da Província, de dezembro de 1857 a meados de 1859, é lembrado como um governante que se preocupou com as ruas da cidade, a ponto de realizar intervenções urbanas de caráter “cirúrgico”, isto é, aqueles projetos que envolvem desapropriação de imóveis, demolições, correções para alargamento ou abertura de ruas, praças ou parques (VIDAL, p. 07, 2004). Beaurepaire Rohan foi um administrador que conseguiu perceber os defeitos e deficiências existentes na cidade, tais como a falta de um sistema de abastecimento d’água e coleta de esgotos, a presença de lixo nas ruas, falta de calçamento e iluminação adequados e o desalinhamento das ruas.

Ao tomar posse, o citado presidente criticou a tortuosidade das artérias da cidade da Parahyba e a falta de normativas mais específicas que planejassem o arruamento. Com este pensamento, ele mandou fazer a planta da cidade, com o alinhamento de ruas e praças (LEI N. 22 DE

15 DE OUTUBRO DE 1827). Além da rua ora em análise, abriu a Rua dos Quintais - hoje o trecho sul da Rua General Osório - e a Rua do Império - atual Rua Silva Jardim - além do nivelamento da Ladeira do Rosário (VIDAL, 2004, p.10). A Rua Beaurepaire Rohan foi aberta em uma área periférica da Cidade Baixa. A respeito desta artéria:

A abertura da Rua Formosa foi uma cirurgia radical, bem haussmaniana, exigindo não só a demolição de muitas edificações, mas também rasgando ao meio alguns quarteirões existentes, o que traduz nitidamente a modernidade da atuação urbanística de Rohan, em relação ao que acontecia em Paris (VIDAL, 2004, p. 13).

Rodriguez (1994, p. 25), detalha o local por onde a rua passava:

É também dêsse tempo a abertura da rua que, partindo da rua da Areia passava pela frente do Quartel e Hospital Militar prolongando-se até a Rua da Imperatriz, atual república, e que se chamou do Melão, por muitos anos, para ser, atualmente, conhecida com o nome do seu idealizador: Beaurepaire Rohan.

Na monografia da cidade da Parahyba, encontrada no Jornal Gazeta da Parahyba, de 24 de julho de 1889, há informações sobre o delineamento das ruas feito por Vicente Gomes Jardim, um agrimensor dos terrenos da marinha. Está escrito que esta rua partia da Rua Barão da Passagem - que é a mesma Rua da Areia, a qual Rodriguez (1994) se refere - e seguia em linha reta até a Rua do Cajueiro, que lhe era perpendicular. Vicente Gomes Jardim descreve as ruas que a cortava e mostra que a Rua da Imperatriz cruzava a Beaurepaire Rohan quando esta atingia a extensão de 370 metros e que toda a sua extensão era de 726 metros. Ainda de acordo com essa monografia, a Rua Beaurepaire Rohan possuía 17 metros de largura, começava com uma elevação - até a Rua Barão do Triunfo - depois seguia horizontalmente - até a Rua da Imperatriz - e, depois, elevava-se novamente.

A Rua Beaurepaire Rohan foi ocupada inicialmente por casas modestas, característica ressaltante em residências das ruas da periferia da cidade, conforme pode ser visto na Figura 3.

Na parte superior da imagem, avista-se uma igreja com duas torres, que é a Matriz da cidade, localizada na Cidade Alta. O que a imagem mostra é que esta rua era larga, porém com casas em desalinho, comprovando que a rua aberta por Beaurepaire Rohan, planejada para ser moderna, paradoxalmente, foi ocupada de forma irregular, com casas simples, de taipa ou de palha, como ressaltou Vicente Gomes Jardim. Através da imagem, vê-se o quanto a rua e suas adjacências eram verdes, com presença de coqueiros, bananeiras e outras plantações, apresentando imbricação campo/cidade. Por fim, Vicente Gomes Jardim relatou que as edificações da Rua Beaurepaire Rohan eram poucas, isto é, somavam 09 prédios e 48 casas de palha.

Figura 3: Rua Beaurepaire Rohan.



Fonte: STUCKERT FILHO, 2003.

Quanto aos melhoramentos urbanos, destacamos que esta rua foi calçada, inteiramente, no início do século XX, quando também foram feitas desapropriações de prédios e terrenos, para o seu alargamento e regularização.

Em suma, esta rua foi construída em meados do século XIX, no seio das intervenções urbanísticas do Presidente Beaurepaire Rohan, sendo fruto de uma política organizada de abertura de ruas. Seu traçado acarretou a demolição de outras construções, que se estabeleceram espontaneamente na área e, desde o início, caracterizou-se por ser larga e planejada, para uma ocupação retilínea de casas. Embora esta rua tenha surgido com traçado moderno, sua ocupação se deu por pessoas de baixa renda, que acabaram imprimindo na rua sua forma de ocupação, fruto do desconhecimento do construir moderno e da falta de condições econômicas para edificar casas de grande porte.

RUAS JOÃO SUASSUNA E VISCONDE DE INHAÚMA

Entre as artérias que se formaram na Cidade Baixa, estão as ruas João Suassuna e Visconde de Inhaúma. A primeira se configurou em um declive, pois, do ponto de vista topográfico, teve como sítio uma vertente do baixo planalto, rumo à planície do Rio Sanhauá. Já a segunda, situou-se sobre a mencionada planície, quase que margeando o rio, sendo a artéria na qual foi edificado o prédio da Alfândega.

Nos tempos colonial e imperial, estas duas ruas eram conhecidas como Rua do Varadouro. Seus atuais limites podem ser associados a um caminho que, nos primeiros tempos da cidade, fazia a ligação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. O documento seguinte fala da disposição da Rua João Suassuna:

[...] partia da extremidade meridional da Rua Nova, inclinava-se para a Ladeira das Pedras, a meio desta se curvava, continuando pelos declives onde agora estão as ruas Barão da Passagem e Visconde de Inhaúma, até sair no largo da Alfândega. Ao longo desta estrada, foram em seções, aproveitando os terrenos mais amplos, erguendo habitações, formando uma via, que, na época, deram o nome de rua do Varadouro. Também defronte do porto se cons-

truíram vários prédios assobradados servindo de moradia e estabelecimentos comerciais. (MEDEIROS, 1958).

Portanto, esta rua teria surgido a partir desse caminho, com a denominação de Rua do Varadouro. Desde sua origem esteve entre as mais destacadas da Cidade Baixa. Ela distinguia-se entre aquelas que continham os poucos sobrados da cidade, no final do século XIX e início do XX:

[...] já se viam muitos sobrados e casas nobres dos senhores de engenho que aqui vinham “invernar”, como também dos negociantes “ricos do Varadouro” que tinham suas vivendas residenciais na própria rua deste nome, depois Visconde de Inhaúma e hoje João Suassuna [...]. (MARIZ, 1978)

Nesta artéria também estavam localizadas algumas lojas, inclusive, aquelas cujos comerciantes se exaltavam, ao anunciar seus produtos importados, tão valorizados pela população local. Em um anúncio da Saboaria e Serraria da Rua Visconde de Inhaúma, em seu trecho final, destaca-se: “todos estes artigos são importados directamente dos Estados Unidos e da Europa” (Anúncio comercial, Diário da Parahyba, junho de 1884). Igualmente, encontravam-se estabelecimentos com nomes que evocavam as terras além-mar, de onde partiam os valores da modernidade e do progresso. Há um anúncio de um afinador de pianos, que dizia ser encontrado no “Hotel d’Europa”, rua do Varadouro.

Como já foi citado, as ruas da cidade Baixa começaram a ser calçadas em meados do século XIX. A Rua do Varadouro foi uma das primeiras a receber esse melhoramento. Está escrito na Lei Provincial de 1864:

Artigo 1- Fica o presidente da província autorizado a despender a quantia necessária com o calçamento das ruas principaes desta cidade, principiando pelas ruas

do Varadouro e d'Areia, por serem estas as que mais precisam de tal benefício.

Artigo 2 – O plano da obra do calçamento e sua execução serão dirigidos por um engenheiro pratico na especialidade, que seja o calçamento feito por arrematação, ou por arrematação pública (LEI PROVINCIAL, 1864).

A Figura 4, com imagem datada de 1928, apresenta a Rua João Suassuna, na esquina com a Rua Maciel Pinheiro. As edificações localizadas à direita desapareceram, para dar lugar à atual Praça Antenor Navarro. Portanto, inexistem nos tempos atuais.

Figura 4: Rua João Suassuna



Fonte: STUCKERT FILHO, 2003.

Como esta imagem data do século XX, pode-se visualizar a presença do automóvel e da iluminação elétrica. Abaixo da fotografia, está escrito que esta rua é a antiga rua dos Ferreiros, alcunha que remete ao uso, certamente característico dela, no passado. A Figura 5, com imagem mais antiga, de 1875, mostra esta rua em um ângulo oposto.

Pode-se observar imóveis de um, dois e três pavimentos. Em ambas as fotografias, vê-se a mesma paisagem, quanto ao tipo de prédios: conjugados, a maioria assobradada. As duas imagens exibem trechos que, atualmente, compõem a Rua João Suassuna. A divisão das duas ruas

deu-se na curva exibida na figura 5 e os prédios presentes fazem parte, hoje, da Praça 15 de Novembro. A linha do trem cortava esta praça, como também, era um divisor das ruas agora em estudo.

Figura 5: Rua Visconde de Inhaúma (atual João Suassuna).



Fonte: STUCKERT FILHO, 2003.

Rodrigues (1994) fez uma descrição destas ruas, à maneira saudosista. O autor descreveu as artérias da antiga capital da Província da Parahyba do Norte, nos idos de 1899, dando destaque ao uso dos sobrados e aos cidadãos que negociavam e/ou residiam na, então, Rua Visconde de Inhaúma. Com respeito ao uso, o citado autor afirmou que havia armazéns de gêneros de estiva, algodão, açúcar, couros e sal, saboaria, fábricas de cigarros e charutos, barbearia – em que o barbeador também era arrancador de dentes - e uma firma de exportação de produtos. Eis os nomes de alguns dos comércios: Lemos & Cia, Cahn Frères & Cia, uma firma alemã chamada Neessen & Cia, Saboaria Paraibana, Hotel Universal, Fábrica de Cigarros Planeta. Há residências em sobrados e casas. Funcionava também a Junta Comercial, a Recebedoria de Rendas, a Delegacia do Tesouro Federal, a Caixa Econômica, a Companhia de tecidos Paraibana, a Associação Comercial da Praça da Paraíba e o Prédio da Estação de Estrada de Ferro Conde d’Eu.

A ferrovia foi implantada no final do século XIX, ligando a cidade da Parahyba às povoações do interior. A Companhia inglesa *Great Western* foi arrendada pelo Governo Federal e aqui se instalou na passagem do século XIX para o século XX. Esta Companhia se empenhou em construir a estrada de ferro Conde d'Eu (FREIRE, 1976, p. 52). No prolongamento desta estrada, em direção à povoação do Cabedelo, houve a reação negativa por parte dos habitantes da cidade, porque afetaria a Rua Visconde de Inhaúma, na Cidade Baixa. Esta, era estreita, com movimento comercial e nela estavam assentadas as repartições da alfândega e do consulado provincial (FREIRE, 1976).

Numa parte do Jornal Gazeta da Parahyba, intitulada “Toadas”, um cidadão de nome Zé Bigode expôs várias vezes seus protestos contra os engenheiros que planejavam construir os trilhos nesta rua, prejudicando seu uso.

Em síntese, estas duas artérias estavam entre as mais movimentadas da Cidade Baixa, abrigando prédios, sobretudo, comerciais, e se caracterizando por seu traçado irregular. Resultaram do antigo trecho da Rua do Varadouro, a qual foi dividida em duas artérias, após a demolição de prédios e construção de praças.

REFERÊNCIAS

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

Anúncio Comercial. Diário da Parahyba, jun. 1884.

Anúncios. O Tempo. 16 de mar.de 1865.

Aviso. O Liberal Parahybano. Fev. de 1883.

FREIRE, C. C. de M. **História da Paraíba do Império à República**. João Pessoa: Universal, 1974 – 1976.

MAIA, D. S. **Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa-PB.** Tese Doutorado em Geografia Humana. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba.** João Pessoa: A União, 1978.

MEDEIROS, Coriolano de. **O Tambiá da Minha Infância** – Sampaio. João Pessoa: editora A União, 1994.

MELLO, J. O. de A. (coord.) **Capítulos de História da Paraíba.** Campina Grande: Grafset, 1987.

Relatório do Presidente da Província, 1864

RODRIGUEZ, W. **Roteiro Sentimental de uma Cidade.** 2. Ed. João Pessoa: A União, 1994.

STUCKERT FILHO, G. L. **Parahyba Capital em Fotos.** 1. Ed. João Pessoa: Gráfica & Editora, 2003.

VIDAL, W. C. L. **Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940.** Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2004.

AS RUAS DE LIGAÇÃO: subindo e descendo ladeiras

*Doralice Sátyro Maia
Maria Berthilde Moura Filha
Nirvana Lígia Albino Rafael de Sá*

Se pensarmos na atual cidade de João Pessoa, o que denominamos ruas de ligação são as vias cuja origem deu-se em função da existência de duas áreas distintas, marcadas por uma diferença de cota na topografia: a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Evidentemente que a implantação de uma cidade em um relevo mais elevado requer necessariamente um caminho, uma via, ou uma ladeira que possibilite a passagem de uma para outra área. Em outras palavras, a necessária existência dessas vias está diretamente associada à condição do sítio, sendo recorrente na realidade das cidades de origem portuguesa, a escolha daqueles com diferenças acentuadas de cotas, a exemplo de Salvador, Olinda e também João Pessoa. Teresa Salgueiro (1992) ao escrever sobre as cidades portuguesas afirma que:

As cidades de planície são raras e, mesmo em regiões de altitudes relativamente baixas, as povoações encavalitam-se nos montes. Do castelo ou cidadela alcançada, o casario estende-se depois pela encosta até junto do rio e acompanha a margem ou ocupa a várzea. Assim, muitas cidades apresentam uma dualidade morfológica bem marcada e é possível contrapor a zona alta, onde sempre estava o castelo, à zona baixa, frequentemente designada por Ribeira. (SALGUEIRO, 1992, p. 158).

Sobre a forma da cidade portuguesa, Manuel Teixeira (2012, p. 13) complementa que “os principais elementos estruturantes da cidade são as ruas que se implantam sobre as linhas naturais do território e os edifícios singulares localizados em pontos dominantes, que são referência para a organização dos espaços envolventes” e por conseguinte, da “cidade em seu todo”. Estando os principais edifícios – igrejas, fortes, conventos, casa de câmara – localizados na parte alta da cidade, estes eram “ligados por caminhos” que se tornavam depois “as principais ruas da cidade” (TEIXEIRA, 2012, p. 41).

O autor afirma que os principais edifícios referenciais estavam localizados na Cidade Alta. No caso da cidade real de Nossa Senhora das Neves estes eram os conventos e igrejas cujas torres permitem hoje localizar tais edifícios, mesmo quando o observador ocupa um ponto de visão bastante conhecido dos antigos colonizadores: o Rio Sanhauá (Figura 1).

Figura 1: A cidade de João Pessoa com as igrejas situadas na Cidade Alta



Fonte: Acervo Maria Berthilde Moura Filha, 2013.

Nesse caso, desde o princípio foram necessárias as linhas transversais ou perpendiculares ao vale do rio, caminhos que com o passar do tempo foram definindo o que chamamos aqui de “ruas de ligação”. Nosso objetivo é identificar, na cidade de João Pessoa, quais

vias cumpriram esta função e como estas foram surgindo para atender às demandas diversas de comunicação entre as cidades baixa e alta, em momentos distintos de formação do núcleo urbano.

Sabemos, entretanto, que falar destas “ruas de ligação” não é uma novidade. Em 1889, o agrimensur Vicente Gomes Jardim em seu trabalho intitulado “Monographia da Cidade da Parahyba do Norte” já utilizava a mesma lógica de organização das ruas da cidade. O autor após descrever as vias que compunham a Cidade Alta e a Cidade Baixa agrupa outras no que denomina de “Transito e Vias de Comunicação” para se referir àquelas por onde se transitava “da cidade alta para a baixa e vice-versa.” São elas:

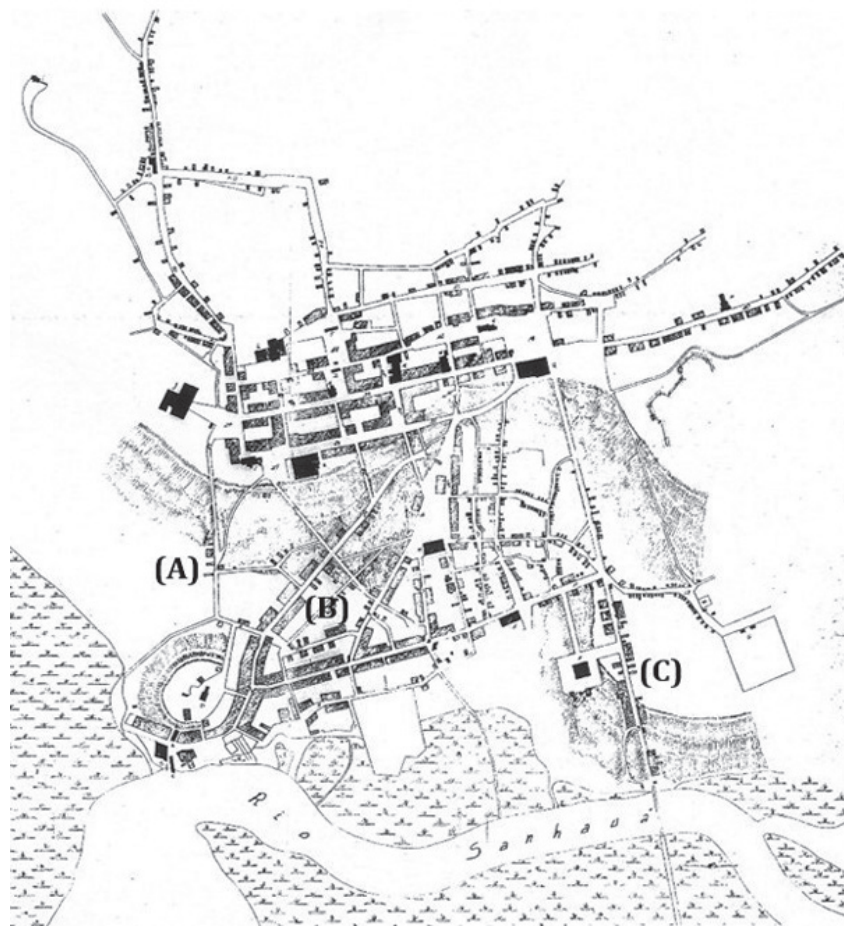
[...] rua do Tanque, ladeira da Matriz, que é a Travessa Barão da Passagem, ladeira do Góes, que é o beco do mesmo nome, Ladeira das Pedras, que também é conhecida como ‘dos Monteiros’; Ladeira do Rosario, que é continuação da Rua do Fogo; Ladeira da Estrada Nova, que é a Rua da Imperatriz, Ladeira de Sodoma, que é a Rua do Cajueiro, e pelo beco do Lyceu, subindo-se pelas ruas do Imperio e Macahiba. (JARDIM, 1910, p. 93).

Entre essas e tendo por referência a Planta da Cidade da Parahyba, elaborada em 1858, identificamos três principais eixos que cumpriam este papel: a Ladeira de São Francisco, a Rua da Areia e a Rua da República. A estes vamos somar o antigo “caminho das cacimbas” que já era referido na documentação do século XVII, mas tem difícil visualização nesta planta por ser muito tortuoso. Vejamos como cada uma destas vias surgiu e a que demanda davam resposta no deslocamento de pessoas e mercadorias.

Nessa planta, observa-se que as denominadas ruas de ligação têm posição ortogonal, ou quase, as duas vias que são referência das cidades baixa e alta, a saber: na cidade baixa, a atual Avenida Sanhauá e, na cidade alta a atual avenida General Osório, antiga Rua Nova. Na cidade alta, nas extremidades da poligonal que se forma entre estas vias estão, ao norte a igreja e convento dos franciscanos e a igreja matriz; ao

sul a atual Praça João Pessoa, cuja gênese tem relação com o conjunto arquitetônico ali edificado pelos jesuítas entre final do século XVII e início do século XVIII. Estes edifícios irão balizar nossa análise que seguirá uma lógica cronológica (Figura 2).

Figura 2: Planta da Cidade da Parahyba, elaborada em 1858, sobre a qual se identificam três ruas de ligação: (A) Ladeira de São Francisco, (B) Rua da Areia, (C) Rua da República.



Fonte: SOUSA e VIDAL, 2010

Em sua origem, a então cidade de Nossa Senhora das Neves teve como primeira rua de ligação o caminho aberto para conectar a planície fluvial, junto ao Rio Sanhauá, ao topo da colina, onde serão implantados os principais edifícios religiosos: a igreja matriz, a Misericórdia e os conventos dos franciscanos, beneditinos e carmelitas. Próximo a estes residia também a maior parte da pequena população da cidade e era necessário fazer circular homens e alguma mercadoria entre o porto do Varadouro e a cidade alta, onde se concentravam as estruturas que inicialmente abrigaram a população.

Em meio a algumas controvérsias, este caminho é atualmente associado à **Ladeira de São Francisco** um dos eixos de maior inclinação da cidade antiga. No entanto, os investigadores têm levantado algumas dúvidas sobre qual das vias existentes na malha urbana atual seria esse primeiro caminho: alguns apontam para a Ladeira de São Francisco, cogitando outros ser a Ladeira da Borborema (LINS, 2003). É preciso considerar que ocorreram mudanças no traçado das antigas ruas, fato que aliado às imprecisões das informações documentais, gera tais dúvidas. Estas mudanças podem ser observadas comparando a cartografia produzida no século XVII, com a já referida “Planta da Cidade da Parahyba” de 1858 (Figura 2), adotada como uma base importante para esta análise.

Deve-se levar em conta que se estava construindo uma cidade em terreno virgem, onde os caminhos iam sendo definidos em função dos pontos referenciais de destino que se desejava alcançar, os quais estavam relacionados com as necessidades do cotidiano da população. Portanto, talvez a melhor forma de visualizar o antigo acesso que levava ao Varadouro, seja seguir o seu percurso, considerando a ligação entre o porto e a igreja matriz, certamente os dois pontos mais importantes da embrionária povoação (MOURA FILHA, 2010). Cogita-se também, se haveria apenas um caminho até o Varadouro, pois em cartografia executada por volta de 1640, pelo Capitão Manuel Francisco Grangeiro há indicativo de já estarem definidas outras ligações entre a cidade alta e

baixa, sendo bem evidente um percurso que muito se aproxima da atual ladeira de São Francisco (ver p. 233 desta publicação).

Sob o olhar de Vicente Gomes Jardim, a Ladeira de São Francisco foi descrita sob a denominação de Rua do Tanque: “parte do ângulo formado pelo beco do Tanque e vai desembocar na Praça do coronel Luiz Ignacio [que é também conhecida por Pateo de S. Francisco] formando uma pequena curvatura” (JARDIM, 1910, p. 110).

Figura 3: Ladeira de São Francisco



Fonte: Acervo do IHGP

A sua extensão era de 444 metros tendo 8 metros de largura e sobre a inclinação, o autor escreve que “seu plano tem pouca elevação até a embocadura da rua da Bica dos Milagres subindo d’hai até a embocadura da rua de S. Bento uma ladeira bastante íngreme, tendo d’hai para o fim pequena elevação”. Na época em que fez o levantamento, Jardim contabiliza “7 predios e 12 casas de palha” e acrescenta que nesta se encontra a Casa da Pólvora, edificada no início do século XVIII (JARDIM, 1910, p. 111).

Certamente, a Ladeira de São Francisco não era o trajeto mais cômodo para o transporte de cargas quando até as últimas décadas do século XIX tudo dependia da força dos escravos e a população, em geral,

não contava com cadeirinhas de arruar para amenizar os deslocamentos. Provavelmente, foi essa situação que forçou a formação da “estrada ou caminho do carro para a cidade e da cidade para o Varadouro” a qual associamos à origem da atual Rua da Areia. Esta estrada foi representada, em 1692, pelo Capitão Manuel Francisco Grangeiro, abrangendo a área compreendida entre o Rio Sanhauá e a Rua Nova, onde estavam sendo demarcadas as terras do Mosteiro de São Bento.

Observa-se que o trajeto da via demonstra haver a intenção de vencer a topografia de modo mais ameno, evitando uma declividade acentuada como aquela da Ladeira de São Francisco e, por isso, provavelmente se adequando melhor à circulação de carros (puxados a boi? Não sabemos), o que originou sua denominação.

Como escreve Manuel Teixeira (2012, p. 14), a “cidade portuguesa não contraria o sítio em que se implanta; em vez disso, tira partido deles e se constrói com ele”. Daí, explica o autor, normalmente não ter havido maior rigor com o traçado geométrico do plano, pois “tais traçados adaptavam-se à topografia, à hidrografia e ao ambiente físico de seus locais de implantação”.

Não foram localizadas muitas informações sobre essa via ao longo do século XVIII, pois os documentos não fazem referência à mesma e há uma lacuna na cartografia da cidade, entre a planta do Capitão Grangeiro e aquela datada de 1858. Somente no século XIX, a partir das descrições dos viajantes e das informações pinçadas em documentos e em algumas matérias jornalísticas, podemos atestar que a Rua da Areia, muito embora se configure enquanto uma rua transversal, tinha certa importância. Tal importância pode se deduzir do registro da passagem do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz Thereza Cristina na ocasião da visita à Paraíba, como descrito nos jornais locais:

No fim da rua d’Areia existia outro arco, contendo dísticos analogos, e cuja vista era encantadora: era guarnecido por vinte meninas vestidas de branco, cabelos soltos, com capella de flores brancas, trazendo faxas de rica e larga fita de gorgurão de seda, com amarello nas extre-

midades e verde no centro onde se lião em letras de ouro os nomes de cada uma das provincias do império. (PINTO, 1977, p. 276).

A denominação que lhe foi atribuída, nesta época, deve-se provavelmente ao acúmulo de sedimentos na ocasião das chuvas, como se pode verificar no relato escrito por Domingos José de Rodrigues em carta destinada ao Presidente da Província:

Em cumprimento ao despacho de V. Ex.^a n.º 2182 de 24 do corrente mes, lançado no requerimento junto de diversos proprietarios e moradores na rua “Barão da Passagem” d’ esta Capital, devo informar a V. Ex.^a que de fato como disem os supplicantes e como alli existe é por demais insufficiente para esgoto das aguas pluviaes que vão a elle ter, o que reconheci logo que aqui cheguei em 1868, sendo isso devido a mui poca capacidaddo do dito cano, capacidade que não foi acertadamente determinada por quem o fes construir. (Carta destinada ao presidente da provincia, escrita em 27 de novembro de 1874 -Arquivo -GeUrb).

Os problemas mencionados na reclamação feita não se restringiam à Rua da Areia, mas pelo que se escreve, nesta, por ser uma via onde algumas famílias de maior poder aquisitivo residiam ou por se constituir em um caminho bastante transitado, mereceu a súplica por providências a serem tomadas pelo então Presidente da Província.

Encontram-se também registros da alteração do nome da via para Rua Barão da Passagem no período imperial, fato muito comum na cidade como se pode verificar nos textos referentes às outras ruas, em que, no período colonial, possuem uma denominação, alterando-se no Império e outra vez na República, normalmente em homenagens aos homens que representavam o poder.¹

¹ Tal fato é destacado por Celia Souza (2001, p. 151) ao estudar as ruas de Porto Alegre. A autora constata que, no que denomina de “fase mais remota”, os nomes estavam associados

Se existiam problemas na Rua da Areia, a mesma também recebe melhoramentos como o calçamento de pedras. A documentação consultada, particularmente os relatórios dos presidentes da província trazem informações contínuas sobre as obras públicas, sendo o calçamento uma das que se faz presente, anualmente, no percurso dos anos 1860 – 1870. Como referido nesses relatórios, “o calçamento é uma das grandes necessidades de que se resente esta capital, principalmente não havendo nela iluminação pública”. (Relatório do Presidente da Província, 1868, p. 17).

Mas, os presidentes da província enfrentavam problemas para execução de tais obras. Noticiam a falta de material – paralelepípedos – pois não “havia disponível nesta Capital, e não se tendo podido realizar a compra dos paralelipipedos” no Rio de Janeiro, “foi obrigado o Engenheiro da Província á suspender nos últimos dias do mez de setembro os trabalhos do calçamento das ruas da mesma Capital” (Relatório do Presidente da Província, 1866, p. 7)

Apesar destes problemas, na mesma época há registros nos Relatórios dos Presidentes da Província sobre as obras de calçamento da Rua da Areia, ou da sua manutenção. No relatório de 1867, cita-se a execução do nivelamento na “ladeira que desce da Matriz para a rua da Areia”, ressaltando a importância de tal trabalho e que o mesmo estava sendo executado pelos “presos condenados á galés”. (Relatório Presidente da Província, 1867, p. 33). O mesmo presidente justifica a urgência e a necessidade em dar continuidade a tal melhoramento, uma vez que a Rua da Areia “além de ser espaçosa e contar com alguns bons edifícios, era uma continuação da importante rua do Varadouro”. Os gastos são justificados pelas dificuldades “do terreno para cujo preparo houve necessidade de se fazerem cortes e aterros, trabalhos estes ordinariamente custosos”. (Relatório do Presidente da Província, 1868, p. 17).

“aos referenciais físicos, naturais ou construídos e histórico-sociocultural.” Já os logradouros com nomes de pessoas, inicialmente faziam referências aos “tipos populares”, no Império passam a “valorizar seus militares”, os “heróis que lutaram pela pátria”.

Além da pavimentação, em 1872, registra-se a contratação de serviços para a construção “dos passeios” nas principais ruas da cidade, dentre elas, a Rua da Areia que aparece com a denominação de “Barão da Passagem”. (Relatório do Presidente da Província, 1872, p. 20).

Assim, a Rua da Areia, no século XIX, constituía-se de fato em uma das principais vias da cidade. É o que revela a transcrição de um artigo da lei datada de 10 de outubro de 1864, aprovada pela Assembleia Provincial:

Artigo 1º Fica o Presidente da Provincia autorizado a despende a quantia que for necessaria com calçamento das ruas principais d’ esta Cidade, principiando pelas ruas varadouro e d’areia por serem estas as que mais precisam de tal beneficio. (Lei aprovada pela Assembléia Provincial em 10 de outubro de 1864).

Tal benefício é ressaltado por Brito e Vidal (2006, p. 119) que com base em Vidal Filho (1958) afirmam que “no século XIX a Rua da Areia se beneficiava em parte de calçamento de pedras irregulares, ao contrário da maioria das outras ruas da cidade” (Figura 4). As autoras também destacam que a importância da rua era dada pela presença de habitações que se distinguiam no conjunto da cidade: “em 1850 a rua da Areia possuía 85 casas e apenas dois sobrados” (BRITO; VIDAL, 2006, p. 119) mas que nesse século a via caracterizava-se como uma área nobre:

[...] com sobrados de azulejos, com muxarabiês e folhas de rútuas (...) a rua da Areia foi se tornando zona qualificada. Lugar de gente boa e de outras pessoas de destaque na sociedade paraibana. (AGUIAR, 1958 apud BRITO; VIDAL, 2006, p. 119).

As autoras acrescentam que as residências aí localizadas pertenciam aos proprietários das fazendas produtoras de cana-de-açúcar e algodão.

Figura 4: Rua da Areia em 1894.

Fonte: Acervo Humberto Nóbrega

Contemporânea à Rua da Areia foi a formação das atuais ruas Guedes Pereira e Padre Azevedo, cujo início foi o “caminho das cacimbas”, registrado, em 1692, em planta elaborada pelo Capitão Grangeiro que a ele referiu como a “estrada [que] vai das cacimbas ate a porta da igreja do Rosário dos Pretos”. É importante observar que essa via se definia no momento em que, na cidade alta, a Rua Direita se prologava e fazia surgir a Rua da Baixa, onde, em 1697, estava em construção a Igreja do Rosário dos Pretos, em local hoje ocupado pela Praça Vidal de Negreiros.

A origem da denominada Rua das Cacimbas está, portanto, diretamente associada à necessidade de abastecimento d’água que se dava a partir das fontes, cacimbas e chafarizes situados no sítio urbano da cidade até o ano de 1912, período que antecede a implantação do serviço de abastecimento de água (SÁ, 2009).

Se, a princípio, esse caminho tinha por objetivo ligar as cacimbas situadas próximas ao Rio Sanhauá, à Rua da Baixa, na cidade alta, com o passar do tempo o mesmo gerou vias mais definidas como a chamada ladeira do Rosário e, depois, deu origem às Ruas do Fogo e Rua das Flores, as quais, por sua vez, serão denominadas, durante o período republicano, de Avenida Guedes Pereira e Padre Azevedo respectivamente (MEDEIROS, 1958).

As antigas ruas do Fogo e a das Flores passaram por mudanças na sua estrutura e morfologia no início do século XX, onde ocorreram demolições especialmente das habitações populares com a finalidade de ampliar o ponto de parada dos bondes, ou mesmo, o alargamento da própria rua, com o mesmo propósito. As demolições, como em tantos outros lugares, eram justificadas pelo anseio do progresso e da modernidade.

Uma descrição da Rua do Fogo encontra-se na “Monografia da Cidade da Parahyba”, de Vicente Jardim:

esta rua fazendo esquina com a do Quartel (...) vai desembocar na rua Duque de Caxias quase em frente a Igreja do Rosário. Sua extensão é de 376 metros, seu alinhamento é pouco mais ou menos recto, ora saliente ora reentrante (só tem um lado). Sua edificação é de 40 prédios, acha-se calçada com pedras de granitos irregulares. (JARDIM, 1910, p.113)

Assim, constrói-se a Rua Guedes Pereira, onde, a partir de meados do século XIX e início do século XX, passaram a se localizar alguns edifícios importantes para a administração pública, como o Quartel de Polícia, os Correios e Telegraphos, o Palácio das Secretarias e ainda, o Grupo Escolar Thomas Mindello.

Já a Rua da República, como atualmente se apresenta, foi formada por duas antigas ruas imperiais: a Estrada Nova e a Rua da Ponte. A primeira, construída em 1877, substituiu a trilha que saía do descampado ao lado do Palácio do Governo e ia até a Rua da Ponte que era assim chamada por partir da Ponte do Sanhauá, portanto, na Cidade Baixa, e seguir até a área que posteriormente será transformada pela extensão da Rua General Osório, na Cidade Alta.

Como é descrita no Relatório do Presidente da Província de 1868 “essa rua fica a margem direita do rio Sanhauá e na direção da ponte do mesmo nome”. O calçamento da Rua da Ponte é iniciado nesse ano, 1868, portanto depois da pavimentação inicial da Rua da Areia. E,

diferentemente, dessa última, o calçamento da primeira era em pedra calcária e não em granítica.

O seu ponto inicial pode ser considerado a Ponte Sanhauá, pois é desde esta que se abrirá um caminho em direção à colina, ou à Cidade Alta. Muito embora a ponte não se constitua em um objeto específico desta análise, vale trazer algumas informações ao seu respeito, já que a mesma se constitui em um importante ponto de referência e um elemento técnico para a circulação e a ligação da capital com o interior do território paraibano.

A Ponte Sanhauá é assunto recorrente nos documentos pesquisados. Em ofício emitido, em 1829, o Presidente da Província cita o artigo do Edital de 1828, que explicita a necessidade da construção de uma ponte sobre o braço do Rio Parahyba - portanto, o Rio Sanhauá - visando a ligação com o município de Santa Rita e, ao mesmo tempo, aponta a falta de recursos para tal obra. Apesar dessa requisição, datada de 1829, somente em 1861 será construída uma ponte de madeira, que rapidamente se desgasta, como demonstram documentos referentes às reformas e restaurações necessárias, sendo substituída em 1892 por outra de ferro.

A Rua da República só vai ganhar maior destaque no final do século XIX, no período republicano. É quando surgem habitações de melhor padrão construtivo na área próxima à Praça Venâncio Neiva, construída em 1917 na cidade alta, ao lado do Palácio do Governo.

Além das residências, existiam na Rua da República duas fábricas: a de óleo de algodão, da Matarazzo, e a de refrigerantes Sanhauá, inaugurada em 1922. observar que na década de 1920, há registros da instalação de fábricas, tanto na Rua da República quanto na Rua da Areia, fato que mostra uma mudança econômica e social da cidade, impulsionada pela boa fase do comércio do algodão e da cana-de-açúcar.

Na “Monographia da Cidade da Parahyba do Norte” Vicente Gomes Jardim descreve essa rua, ainda denominada de Rua da Imperatriz:

Esta rua parte do seu entroncamento com as ruas Conde d'Eu, Quartel e Matinha, na mesma direção da Visconde de Itaparica, do largo do Sobradinho ao lado Sul do Palacio do governo, onde também encontra com a da Medalha, passando-lhe transversalmente. Seu plano é de uma elevação nunca menos de 5%, tem de extensão 420 metros a 16 de largura. (JARDIM, 1910, p. 103).

Trata-se, pois, de uma rua de significativa importância para a conexão entre a cidade Baixa e Alta, que certamente facilitou o fluxo de mercadorias que abasteciam os estabelecimentos comerciais. Como foi comum ocorrer nas ruas enladeiradas, há de se ressaltar que a sua função e o seu uso do solo apresentaram mudanças no decorrer do tempo, tendo sido percebida também uma estratificação ao longo da via: quanto mais acima, nas cercanias do palácio, melhor o padrão construtivo, seja residencial, seja comercial. Na parte mais baixa da Rua da República, instalaram-se as fábricas e algumas habitações para seus operários e, abaixo do cruzamento com a Rua Beaurepaire Rohan, havia pequenos estabelecimentos comerciais.

A respeito das habitações Gonçalves (2016) ao tratar de como viviam os trabalhadores da Cidade da Parahyba entre os séculos XVI e XIX, descreve a Rua da República a partir de fotografia (Figura 6) datada, provavelmente, de 1870:

[...] observa-se a atual rua da República, antiga rua da Imperatriz tomada por buracos e por mato, onde se localizavam, de ambos os lados, fileiras de moradias de taipa cobertas de palmas. Casas pequenas e pobres para uma numerosa população de trabalhadores. (GONÇALVES, 2016, p. 85)

Após a instalação da fábrica de óleo pertencente à Companhia Matarazzo foram construídas habitações para seus empregados, nos moldes que se aproximam de uma vila operária, com casas contínuas. Como explica Bonduki, a produção habitacional realizada pelas empresas

privadas surge em função das “limitadas iniciativas do Estado no campo da habitação para os trabalhadores” cujo número passa a ser cada vez mais elevado com o “advento do trabalho livre e da República”. (BONDUKI, 2014, p. 19). Assim, as casas erguidas pela fábrica vão ser destinadas a alguns dos seus funcionários, sendo o aluguel descontado diretamente do salário.

As ruas de ligação, muitas delas denominadas de ladeiras, posteriormente ruas, constituem, pois, eixos viários imprescindíveis para a consolidação da Cidade da Parahyba. As mesmas acompanham a expansão do tecido urbano, como também revelam as mudanças na morfologia e na vida dos que nela habitavam, com as suas similaridades e também diferenças. Diferenças essas que reafirmam as contradições socioespaciais. São, portanto as ruas de ligação que permitiram e ainda permitem os habitantes desta urbe transporem da cidade baixa para a cidade alta e vice-versa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BONDUKI, Nabil. **Os pioneiros da habitação social**. V. 1. Cem anos de política pública no Brasil. São Paulo: Editora UNESP/ Edições SESC, 2014.

BRESCIANI, Maria Stella. (Org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora UFRS, 2001.

BRITO, Ana Laura R. ; VIDAL, Waleska C. Lima. Rua da Areia: a caminho para a Cidade Alta. In: TINEM, Nelci. (Org.). **Fronteiras, Marcos e Sinais**. Leituras das ruas de João Pessoa. João Pessoa: Editora Universitária/Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2006, p. 117 – 153.

GONÇALVES, Regina Célia. Como e onde viviam os trabalhadores da Cidade da Parahyba (séculos XVI – XIX). In: MOURA FILHA, M. B.; COTRIM, M.; CAVALCANTI FILHO, I. (Orgs.). **Entre o Rio e o Mar**: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa. João Pessoa: Editora da UFPB, 2016.

LINS, Guilherme Gomes da Silveira d'Avila – **A primeira rua da cidade transformada em segunda rua.** João Pessoa, 2003. Texto inédito.

JARDIM, Vicente Gomes. Monographia da Cidade da Parahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Parahyba**, ano 2, v. 2, 1910, p. 85 - 111.

MEDEIROS, Coriolano de. As Primeiras ruas de João Pessoa. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**, n.º 13, 1958.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil. Séculos XVI – XVIII.** João Pessoa: IPHAN/Superintendência da Paraíba, 2010.

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e notas para a história da Paraíba.** v. 1. João Pessoa: Editora Universitária, UFPB, 1977

RODRIGUEZ, Walfredo. **Roteiro sentimental de uma cidade.** 2ed. João Pessoa: Editora A União, 1994.

SÁ, Nirvana L. A. Rafael de. **A Cidade no despertar da era higiênica: A Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854-1912).** João Pessoa, 2009. Dissertação. Universidade Federal da Paraíba. (Mestrado em Geografia).

SALGUEIRO, Teresa Barata. **A cidade em Portugal.** Uma Geografia Urbana. 2 ed. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SOUSA, Alberto e VIDAL, Wylinna. **Sete plantas da capital paraibana. 1858 – 1940.** João Pessoa: Editora UFPB, 2010.

SOUZA, Celia Ferraz. O sentido das palavras nas ruas da cidade. Entre as práticas populares e o poder do Estado (ou público). In: BRESCIANI, Maria Stella (Org.). **Palavras da cidade.** Porto Alegre: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001 p. 137 – 156.

TEIXEIRA, Manuel C. **A forma da cidade de origem portuguesa.** São Paulo: Editora Unesp/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2012.

AS RUAS DAS MANSÕES E DA EXPANSÃO URBANA: Rua das Trincheiras, Avenida João Machado, Rua do Tambiá e Avenida Epitácio Pessoa

*Maria Simone Morais Soares
Paula Augusta Ismael da Costa
Paula Dieb Martins*

Até meados do século XIX, João Pessoa teve sua área limitada pelas unidades morfológicas que lhe deram origem, margeadas pelo Rio Sanhauá e pelo Baixo Planalto Costeiro. A cidade consistia em uma configuração intermediária entre o campo, ao qual ainda estava muito vinculada – graças às produções agrícola e pecuária –, e as atividades nela desempenhadas que remetiam-se às funções administrativa, religiosa e comercial. Além disso, a vida social apresentava pouco dinamismo, organizando-se em torno dos bairros e da igreja, o que a caracterizava como “histórica ou tradicional” (MAIA, 2000).

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade da Parahyba, como assim era denominada, passou a ultrapassar os limites da área que vinha sendo ocupada desde o século XVI: nesse momento surgiram as primeiras ocupações em direção ao litoral, em área constituída até então por sítios e chácaras que não possuíam uma continuidade com a malha urbana (LAVIERI; LAVIERI, 1999).

Também no século XIX, mudanças no âmbito político, econômico e social deram início a um período de transformação do cenário urbano brasileiro. Acontecimentos como a Independência do Brasil (1822), a criação da Lei de Terras (1850), a abolição da escravatura (1888), a Proclamação da República (1889), a alta comercialização do algodão,

assim como a substituição dos engenhos por usinas, fizeram com que as cidades ocupassem uma nova posição no cenário econômico e político do país. Este processo de passagem de uma sociedade escravocrata para uma sociedade de trabalho livre e a institucionalização da terra como propriedade - símbolo de poder político e econômico - se fizeram necessários para a instituição do modo capitalista de produção.

Em meio a tais mudanças, parte da população do campo passou a residir nas cidades, especialmente a elite agrária, formando assim uma elite urbana que, aos poucos, inseriria na sociedade novos valores, em detrimento daqueles pregados pelas antigas oligarquias rurais.

Ademais, muitas cidades passaram a ser alvo de investimentos do poder público a fim de negar seu passado colonial, se tornar vitrine da modernidade e do progresso republicano e se aproximar do modelo urbano de cidade europeia então em voga - Paris. Na Cidade da Parahyba, assim como em outras urbes brasileiras, as intervenções urbanas realizadas no início do século XX objetivaram modernizá-la, agindo tanto no tecido urbano existente quanto na promoção da expansão urbana (VIDAL, 2004).

As mudanças na configuração urbana que se deu amplamente em decorrência dos acontecimentos socioeconômicos e políticos, transformou a cidade, já renomeada como João Pessoa, em uma “cidade modernizada”, 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). Contudo, questiona-se: de que forma ocorreu a expansão territorial da cidade em tal período? Seria tal processo o resultado de uma segregação socioespacial imposta ou de autosegregação? De uma urbanização planejada ou de um processo espontâneo de crescimento da malha urbana?

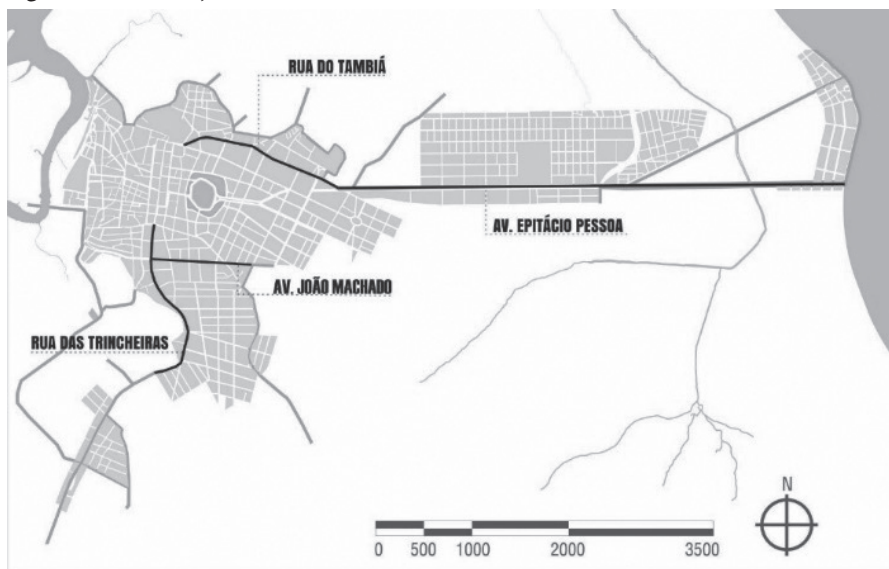
Para tanto, definiu-se estrategicamente a rua como objeto de análise, tendo em vista que a mesma é um elemento revelador e complexo, passível de ser estudado a fundo, dada a sua reduzida escala.

Elemento morfológico fundamental da cidade (CAPEL, 2002), a rua expressa a vida urbana e configura a cidade a partir de sua forma,

de sua função, do seu uso, de sua apropriação, de seus conflitos e de sua diversidade (CARLOS, 2001). Deste modo, o estudo desta porção específica do espaço urbano permite a compreensão de processos e acontecimentos que se realizam na cidade.

O capítulo ora apresentado tem como objetivo, portanto, caracterizar a expansão urbana de João Pessoa, desde o final do século XIX até meados do século XX, a partir da análise da abertura e da ocupação das ruas que serviram como guias para tal processo e que, conseqüentemente, retratam a transformação da “cidade tradicional” em “cidade modernizada” (MAIA, 2000). São elas: Rua das Trincheiras, Rua do Tambiá¹, Avenida João Machado e Avenida Presidente Epitácio Pessoa (Figura 1).

Figura 1: Localização das ruas estudadas, 1930.



Fonte: Elaboração própria (2017).

¹ Convenciona-se intitular Rua do Tambiá, o conjunto composto por duas vias consecutivas chamadas, no século XIX, Tambiá e Mãe dos Homens, correspondentes às atuais Rua Deputado Odom Bezerra e Avenida Monsenhor Walfredo Leal, respectivamente.

Este capítulo traz parte dos resultados de pesquisas realizadas na Universidade Federal da Paraíba – uma iniciação científica² e duas dissertações³ – que investigaram especificamente o processo histórico do uso e ocupação do solo no entorno de cada uma das supracitadas vias, com base em pesquisa bibliográfica e documental, realizada em diversos arquivos históricos, cabendo destacar o Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, Arquivo Histórico do Estado da Paraíba e Arquivo da Assembleia.

Antes de abordar cada uma das ruas, cabe apresentar os dois processos de formação sobre os quais elas foram configuradas. O primeiro, sob o qual se formaram a Rua das Trincheiras e a Rua do Tambiá, baseou-se em uma lógica de formação “espontânea” da cidade. Já o segundo, representado pela abertura da Avenida João Machado e da Avenida Epitácio Pessoa, no início do século XX, fundamentou-se em uma lógica planejada, dentro de um projeto de modernização da cidade compreendido pelo poder público.

A formação “espontânea” da Rua das Trincheiras e da Rua do Tambiá deu-se a partir da ocupação de caminhos pré-existentes na cidade. Tal processo, como destacou Capel (2002, p. 42), era muito comum na formação das cidades antigas, uma vez que “*con mucha frecuencia las calles iniciales de un poblamiento fueron los caminos en relación con los cuales e se constiuyó el mismo. Muchas veces dichos caminos se convirieron en la calle por antonomasia*”.

No caso da Rua das Trincheiras, tratou-se do caminho que ligava Cidade da Parahyba à Capitania de Pernambuco no século XVII. Por sua vez, a Rua Tambiá foi formada a partir do caminho que ligava a cidade a uma das principais fontes de abastecimento de água, a Fonte de Tambiá, bem como às estradas que levavam ao Sítio de Mandacaru e à praia de Tambaú.

² “A rua na Cidade Histórica: cotidiano e espacialidade”, desenvolvida por Maria Simone Morais Soares, entre 2006 e 2008.

³ Martins (2014) e Costa (2017).

No início do século XX, quando ocorreu um crescimento econômico da Cidade da Parahyba devido ao capital do algodão, a Rua Trincheiras e a Rua Tambiá passaram a ser os eixos mais importantes de ocupação da cidade. A burguesia local nelas se instalou, saindo de outras artérias da cidade, em especial da Cidade Baixa, que estava congestionada pelas atividades comerciais. Nelas, os ricos proprietários rurais ergueram seus palacetes ao virem definitivamente residir na cidade.

Foi também no início do século XX, que foi aberta a Avenida João Machado. Para compreender a abertura dessa via, é preciso destacar que nesse período, a Cidade da Parahyba passava por um processo de modernização aos moldes do que ocorreu no Rio de Janeiro de Pereira Passos em 1903⁴. Tal obra insere-se no que Leme (1999) intitulou de Planos de Melhoramentos, ou seja, as reformas ocorridas entre 1895 e 1930 nas áreas centrais das cidades brasileiras a partir da implantação de princípios sanitaristas e em resposta a três questões: às epidemias que assolavam a população, promovendo o saneamento; à circulação, com vista à adequação da estrutura viária colonial aos novos meios de transportes; e ao embelezamento que contribuía para transformar a imagem das cidades, valorizadas como símbolos da modernidade.

Dentre as variadas intervenções e obras empreendidas pelo poder público no início do século XX, destaca-se a abertura da Avenida Presidente Epitácio Pessoa que, implantada em uma área até então suburbana, marcada pela presença de sítios e chácaras, serviria como eixo de ligação da cidade tradicional com a orla marítima nas décadas seguintes. A sua implantação e ocupação deu um novo sentido à expansão da cidade e do urbano em João Pessoa, desde o traçado urbano aos modos de vida, sendo assim considerada um marco no processo de expansão em direção à orla marítima ao longo do século XX, transformando a antiga estrada em uma das principais ruas da cidade.

Apesar de terem sido abertas e/ou ocupadas em momentos e por meio de processos distintos, a análise realizada constatou que as

⁴ Para maiores informações, recomenda-se a leitura de Pechman e Fritsch (1984-85) e Chalhoub (1996).

quatro vias têm em comum o fato de que sua ocupação está diretamente relacionada às localizações das classes de alta renda dentro do espaço intraurbano de João Pessoa, corroborando a afirmação de Villaça (1998), de que dentre as diversas forças que atuam na estruturação do espaço urbano, 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.

Sendo assim, apresentado o contexto geral de formação das ruas aqui estudadas, procede-se a uma abordagem das especificidades do processo de ocupação, do uso do solo e da morfologia de cada uma delas.

DE ANTIGOS CAMINHOS A NOVOS EIXOS DE EXPANSÃO: RUA DAS TRINCHEIRAS E RUA DO TAMBIA

A formação da Rua das Trincheiras ocorreu de forma espontânea, a partir da ocupação de um caminho originado com o prolongamento da Rua Direita (atual Duque de Caxias) e cuja função era ligar a na Cidade da Parahyba à Capitania de Pernambuco, como já mencionado. Seu traçado primitivo foi representado em cartografias holandesas do século XVII, demonstrando que, desde seus primórdios, antes mesmo de imprimir-se no tecido urbano da cidade, o local desempenhava importante papel como rota de comunicação e circulação de capital e mercadorias.

Ao final do século XVIII, motivada pela construção de um matadouro nas imediações do caminho, uma população de baixo poder aquisitivo foi atraída para o local, a fim de desempenhar atividades neste novo equipamento, bem como realizar comércio com viajantes que chegavam por essa rota. A partir da construção de choupanas e mocambos, neste período, é iniciada a ocupação do local; todavia, mesmo com a construção da Igreja do Senhor Bom Jesus dos Martírios (atual N. S. de Lourdes) no início do século XIX e com o desenvolvimento

de casarios esparsos em sua vizinhança pela mesma população, para a historiografia local, o caminho ainda não se constituía como *locus* urbano (TINEM, 2006).

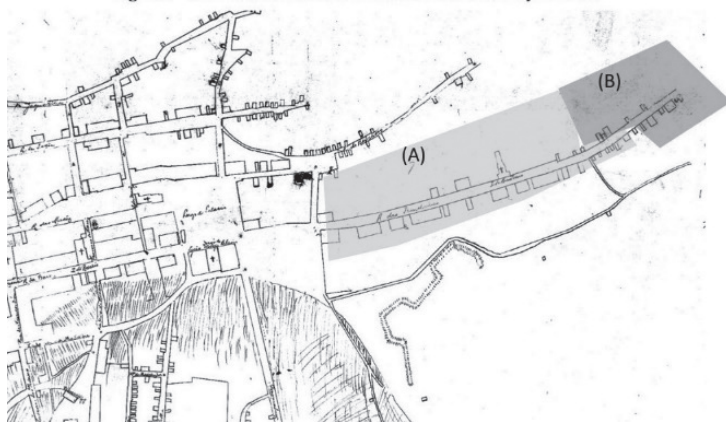
Tal situação começou a ser alterada a partir de meados do século XIX, quando se inicia uma série de transformações sociais, culturais e urbanas na capital da Parahyba do Norte, em consequência da ascensão do algodão - o principal produto de exportação do estado. Considerado o “ouro branco” nordestino, o algodão tornou-se a principal fonte de acumulação de riqueza particular e pública e, apesar da sua produção concentrar-se no Sertão e Agreste paraibanos, grande parte de seus recursos foram utilizados pelo tesouro estadual⁵ para financiar melhoramentos urbanos na capital entre 1850 e 1924, conforme esclarece Guedes (2006).

As autoras compreendem que esse período é dividido em dois momentos distintos no qual as intervenções financiadas pelo “ouro branco” repercutiram nos aspectos materiais e sociais da cidade: o primeiro (1850-1914) e o segundo surto do algodão (1915-1924). A análise da formação espacial da Rua das Trincheiras, e posteriormente da rua do Tambiá, e da sua apropriação será baseada na distinção destes momentos.

Quanto ao primeiro surto do algodão, foram feitas mudanças significativas tanto em sua espacialidade quanto nos aspectos socioeconômicos. A Planta da Cidade da Parahyba, de 1855 (Figura 2), permite inferir o início da definição morfológica – com uma quadra já delimitada. Também se observa a configuração das ocupações, indicando diferenças tipológicas dos edifícios inseridos no local – casarios mais proeminentes no trecho próximo à Cidade Alta (A), e casebres modestos construídos após a Igreja N. S. de Lourdes (B) – sugerindo uma distinção e convivência entre diferentes perfis socioeconômicos.

⁵ Diante da ausência de auxílios municipais e federais (apenas para auxílio aos flagelados das secas em casos de calamidade e construção de ferrovias), cerca de 50% dos recursos do tesouro estadual eram originários de impostos arrecadados sobre a exportação e comércio do algodão (GUEDES, 2006).

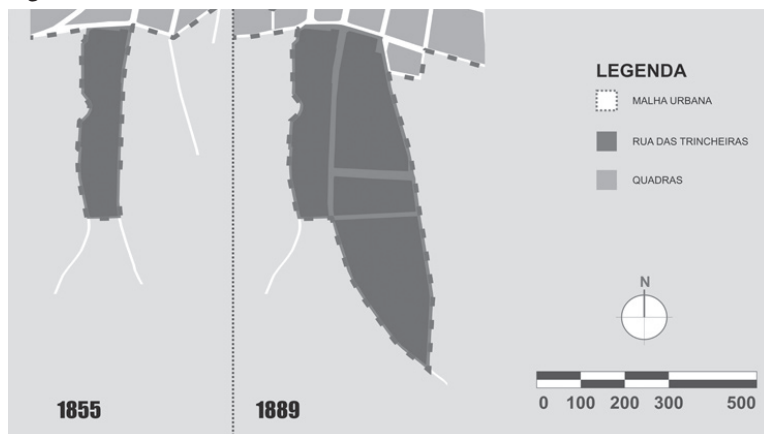
Figura 2: Rua das Trincheiras na Planta da Cidade da Parahyba, 1855.



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP). Edição das autoras (2017).

Ao comparar a conformação morfológica da área nos mapas de 1855 e de 1889, observa-se um maior desenvolvimento local, com a definição de novas quadras, o prolongamento da Rua das Trincheiras e o surgimento de vias adjacentes (Figura 3).

Figura 3: Rua das Trincheiras em 1855 e 1889.



Fonte: Guedes (2006) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição Costa (2017).

Outro aspecto material que, todavia, revela profundas transformações sociais são as alterações dos padrões construtivos e tipologias arquitetônicas: os dados na Tabela 1 revelam que estava em andamento a substituição - e a superação - de casas de palha por edifícios em alvenaria. Ainda, Trincheiras era a única área urbana, fora a Área Consolidada, que possuía sobrados - mesmo que em quantidade inferior.

Tabela 1: Distribuição das edificações da cidade da Parahyba em 1889.

CIDADE ALTA						
AREAS	Sobrados	%	Prédios Alvenaria	%	Casas Palha	%
Consolidada	42	95,5	296	37	-	
Declive p/ Lagoa	-	-	217	27,2	137	36
Tambiá	-	-	148	18,5	134	35,3
Trincheiras	2	4,5	138	17,3	109	28,7
TOTAL	44	100	799	100	380	100

Fonte: Medeiros Filho (2012)

Consideram-se essas mudanças como indícios de uma alteração do perfil socioeconômico dos seus residentes, uma vez que essas tipologias e padrões construtivos evidenciam um maior poderio econômico dos habitantes. Essa alteração foi fomentada pela intervenção mais significativa do primeiro surto do algodão não só para Trincheiras, como para toda a Cidade da Parahyba: a implantação do sistema de bondes à tração animal.

A instalação deste importante sistema foi demanda do próprio poder público que, reconhecendo o desinteresse da população em residir em novas áreas devido às dificuldades impostas pelas ladeiras e pelas distâncias dos arrabaldes ao núcleo citadino, propunha à Assembleia Provincial em 1886 a instalação de carris urbanos como meio de superar tais obstáculos e promover a ocupação dos sítios e chácaras de Trincheiras e Tambiá (MEDEIROS FILHO, 2014). Criada em 1895, a Companhia Ferro-Carril Parahybana - que tinha o Estado como seu principal acionista e com os investimentos de companhias de algodão - inaugurou no ano seguinte a Linha do Comércio, seguida da implantação de mais

duas linhas: das Trincheiras e de Tambiá, evidenciando a intenção de promover esses novos territórios.

O sistema de bondes, além de cumprir com sua função de deslocamento dos habitantes, possuía um caráter simbólico forte - representando modernidade e mudança para a população - e conferindo prestígio ao bairro que se formava e à rua que se integrava ao tecido urbano, assim atraindo mais residentes abastados para o local - a burguesia, os profissionais liberais e os ricos comerciantes.

No entanto, como Aranha (2003, p. 79-80) bem analisa, durante o primeiro surto do algodão não se pode falar em vida moderna nas cidades nordestinas, e sim sobre o impacto de certas conquistas materiais no imaginário urbano. No caso da Cidade da Parahyba, a paisagem urbana ainda era marcada por ruas estreitas, sem alinhamento nem calçamento, por edificações modestas e sem rigor arquitetônico, além de espaços públicos que, em sua maioria, não possuíam estrutura e equipamentos para usufruto (GUEDES, 2006).

Os maiores esforços para a modernização e a superação de sua imagem de cidade colonial e escravocrata ocorreram a partir do segundo surto do algodão, no período compreendido entre 1915 e 1924, após a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Neste momento, a comercialização do produto fornece o capital necessário para instituir-se uma política de melhoramentos urbanos e promover serviços urbanos importantes como o abastecimento d'água e o saneamento da Lagoa dos Irerês. Além de disciplinarem o crescimento urbano, essas obras promoveram a renovação na imagem dos espaços públicos e privados da cidade.

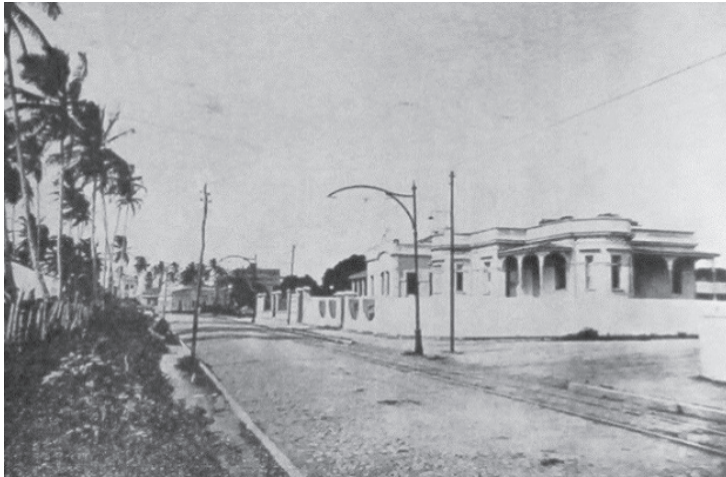
Enfim, as obras de saneamento da cidade da Parahyba promoveram uma real reformulação do seu espaço público, e também do particular, pois, empolgados com as reformas e também, certas vezes forçados por decretos municipais, a população estabeleceu modificações em suas residências e estabelecimentos comerciais, atendendo aos anseios de uma sociedade que se modernizava e atestava esse processo em suas residências, seu gosto,

suas vestimentas e em tudo que pudesse retratar ares de civilização e progresso. (GUEDES, 2006, p. 144)

Quanto aos aspectos arquitetônicos da Rua das Trincheiras, esse é um período de intensa produção por parte de seus nobres residentes que ali construíam mansões, e pelo poder público, com a instalação de importantes instituições, destacadamente de saúde e de ensino.

No que diz respeito aos aspectos morfológicos, no segundo surto do algodão intensifica-se a repercussão do bonde em sua estrutura física: através da chegada da eletricidade em 1912 (ao final do primeiro surto), além do serviço de iluminação pública elétrica, foi promovida a substituição do sistema à tração animal por carris elétricos (Figura 4). Para sua espacialidade, as consequências não se restringiam à renovação do calçamento para instalação dos trilhos, mas, sobretudo, resultou em constantes prolongamentos da Rua das Trincheiras, de forma a suportar as extensões das linhas do bonde à medida que a expansão sul progredia e novos bairros como Cruz das Armas e Oitizeiro formavam-se.

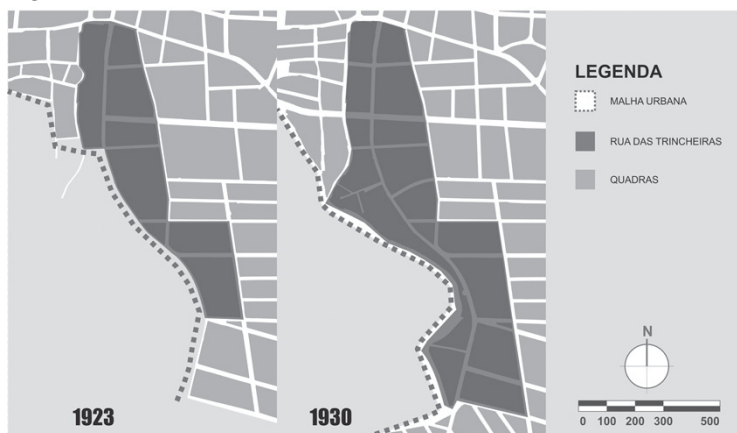
Figura 4: Trecho da Rua das Trincheiras na década de 1920.



Fonte: Revista Era Nova (1924).

Após o segundo surto do algodão, já na década de 1930, infere-se, comparando com a planta de 1923, que a rua atingira sua extensão atual bem como a definição de suas quadras fora concluída através do disciplinamento de parte de seu sítio natural - que se perdurava como um precipício - em uma quadra com formato irregular e sinuoso (Figura 5).

Figura 5: Rua das Trincheiras em 1923 e 1930.



Fonte: Guedes (2006) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição Costa (2017).

Apesar da conclusão morfológica, a rua das Trincheiras começou a perder prestígio e *status* com os residentes abastados e com o poder público, que promovia com maior intensidade a ocupação do vetor leste de expansão urbana, cuja origem é o Parque Sólon de Lucena e possui a Avenida Epitácio Pessoa como eixo de ligação do Centro com a orla marítima.

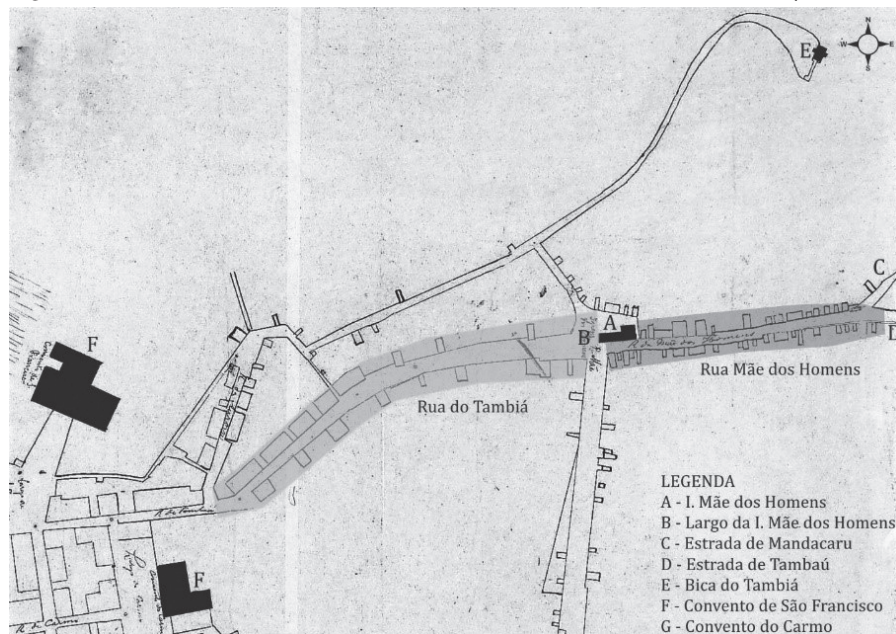
Em paralelo a esse processo apresentado sobre a Rua das Trincheiras, ocorria, na direção nordeste/leste, a formação e transformação da Rua do Tambiá. A configuração inicial deu-se de forma muito semelhante à descrita anteriormente, uma vez que também correspondia a uma via que se formou sobre um caminho pré-existente. Neste caso, tratava-se daquele que interligava a cidade consolidada à Bica do Tambiá,

uma das principais fontes de abastecimento de água ao longo do período colonial e século XIX, como já foi mencionado. Comunicava-se também com a Estrada de Tambaú, principal via em direção às praias, com a qual passou a se integrar durante sua expansão, e com a Estrada de Mandacaru, saída para sítio de mesmo nome.

No século XIX, a Rua do Tambiá estava dividida em duas partes (Figura 6): a Rua do Tambiá, propriamente dita, que “começava na continuação da rua de São Francisco e embocadura da Aurora” e terminava na Igreja da Senhora Mãe dos Homens; a partir daí, seguia-se a Rua Mãe dos Homens, a qual se prolongava pela estrada de Tambaú (JARDIM, 1911(1889), p. 92).

Um marco decisivo para a transformação desse antigo caminho em rua foi a construção da Igreja Nossa Senhora Mãe dos Homens, em 1767, para abrigar a Irmandade de Nossa Senhora Mãe dos Homens Pardos e Cativos (MOURA FILHA, 2010, p.360). No entorno dessa igreja foi se instalando uma ocupação que, conforme sugere a Planta da Cidade da Parahyba, de 1855 (Figura 6), parece ter sido diversificada: lotes maiores na rua do Tambiá e menores na Rua Mãe dos Homens. Tal fato sugere a presença de perfis socioeconômicos distintos nesses espaços.

Essa diversificação socioeconômica pode ser confirmada nas Monografias da Cidade da Parahyba, elaboradas por Vicente Gomes Jardim, em 1889. Nesse trabalho, os dados estatísticos sobre a Rua Mãe dos Homens mostram que existiam “64 prédios e 56 casas de palha”. Afirmava ainda que, a partir da desembocadura da estrada de Mandacaru, quando a rua já se prolongava sobre a antiga estrada de Tambaú, havia a presença de “diversas chácaras” (JARDIM, 1911(1889), p.93). Os “prédios” e as “chácaras” eram casas de alvenaria, moradias de famílias de melhor poder aquisitivo. Por sua vez, as casas de palhas eram as residências comuns das classes pobres na cidade da Parahyba, tipologias combatidas pelo poder público ao longo de todo o século XIX.

Figura 6: Rua do Tambiá e Rua Mãe dos Homens na Planta da Cidade da Parahyba, 1855.

Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

As mesmas monografias indicam que, em 1889, não existiam apenas residências nessas ruas. No Lugar chamado Cruz do Peixe, onde a rua começava a se expandir sobre a estrada de Tambaú, havia “o edifício proprio provincial”⁶. Próximo a ele, encontrava-se o Cemitério Cruz do Peixe, construído em 1878, por ocasião de uma Seca (JARDIM, 1911(1889), p.104-105). Esses novos equipamentos urbanos, construídos para atender as necessidades do Estado, mas também aos preceitos sanitaristas do final do século, evidenciam uma diversidade de uso do solo da rua no final do século.

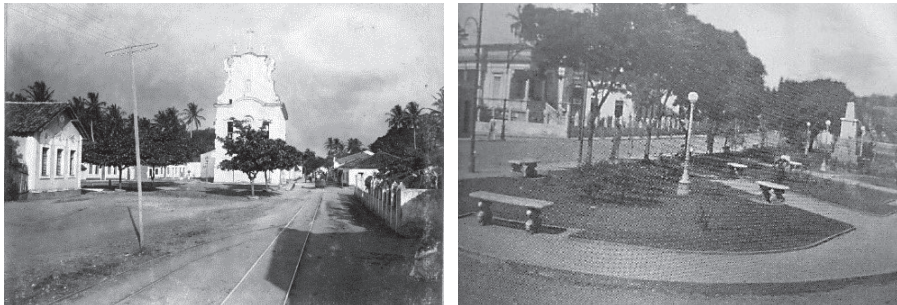
No início do século XX, mais especificamente em 1907, a ampliação da linha de bonde da Companhia Ferro Carril Parahyba

⁶ Edificação destinada a atender necessidades diversas da administração da província. Na época da Administração de Bearepaire Rohan (1857 – 1859), essa edificação serviu de “collegio de educandos artífices”. A partir de 1878, passou a ser um “hospital de Variolosos”. Passou a ser o próprio provincial em 1881 “(JARDIM, 1911(1889), p.104 - 105).

pela rua do Tambiá⁷, até a estação localizada na Cruz do Peixe, imprimiu consideráveis alterações neste espaço. A maior acessibilidade de comunicação possibilitada por esse novo serviço, possibilitou um caráter mais importante à rua, atraindo cada vez mais a população de alto poder aquisitivo e a construção de seus casarões.

Durante o segundo surto do algodão (1915-1924), uma grande alteração vai ocorrer, reconfigurando a morfologia da rua. Tratou-se da demolição da Igreja Mãe dos Homens, em 1923⁸, tendo em vista, principalmente, o alinhamento da via para uma melhor passagem do bonde. No seu lugar, foi aberta uma praça que recebeu a denominação de Coronel Antônio Pessoa, antigo administrador do município (Figuras 7 e 8).

Figuras 7 e 8: Largo da Mãe dos Homens (1910) e Praça Coronel Antonio da Silva Pessoa (1926)

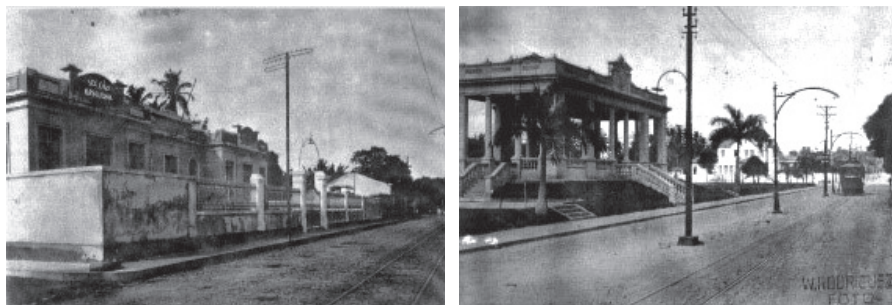


Fonte: Acervo Humberto Nóbrega e Stuckert Filho (2004, p.38).

A instalação de novos equipamentos e serviços urbanos imprimiram maior diversidade ao desenho da paisagem e à dinâmica do cotidiano da população residente na rua, foram eles: a passagem do bonde elétrico (1920), a Praça da Independência (1922), Instalação do Grupo Escolar Epitácio Pessoa (1915) (RODRIGUES, 1962) (Figuras 9 e 10).

⁷ Sobre a implantação dos bondes na cidade, ver: Medeiros Filho(2013).

⁸ Nessa época, outras igrejas coloniais estavam sendo demolidas, dentro de medidas modernizadoras da cidade. Sobre esse tema, ver: (MENESES, 2014).

Figuras 9 e 10: Grupo Escolar Epitácio Pessoa (1920) e Praça da Independência (1934)

Fonte: Acervo Walfredo Rodrigues.

Esses serviços e equipamentos urbanos fizeram com que, durante a primeira metade do século XX, a Rua do Tambiá se configurasse como um dos mais importantes espaços para morar dentro do perímetro da cidade, atraindo uma população com alto poder aquisitivo que lá foi construindo seus casarões. Cronistas desse período se impressionavam com suas “boas construções” e “magníficas residências particulares” (INÁCIO, 1924, p. 07). Memorialistas posteriores também recordavam com grande entusiasmo a arquitetura e os jardins dessas edificações, a exemplo da professora Maria Emerentina de Golveia Coelho, ao descrevê-la em suas memórias, entre 1918 e 1930 (FREIRE, 1995, p.327-338).

A partir da segunda metade do século XX, com a valorização de novos espaços para moradia, sobretudo na orla marítima, e a crescente diversificação do comércio existente nas ruas localizadas na Cidade Tradicional, as ruas Tambiá e Trincheiras foram perdendo, progressivamente, o caráter residencial que tiveram durante o período aqui analisado. As antigas e suntuosas residências foram cedendo lugar a lojas, restaurantes, instituições públicas e privadas, marcando novos tempos no cotidiano desses espaços.

UM BOULEVARD, NO PLANO DE MODERNIZAÇÃO

“Agora tudo se diversifica. Vamos para onde há espaço e se respira.” É assim que começa a descrição de José Américo de Almeida ao se referir à Avenida João Machado em seu roteiro turístico sobre a cidade de João Pessoa – PB, escrito em 1969. A diversificação de que trata o autor está no fato desta rua, entre as demais localizadas no núcleo antigo da cidade, apresentar as características de uma avenida, larga, arborizada, semelhante a um “boulevard”, onde há muito espaço para se “respirar” e passear livremente. O início das obras desta via ocorreu a partir de 1910, durante o governo de João Machado (1908 – 1912), daí a origem do seu nome. Segundo Trajano Filho (2006), a sua abertura representou um marco inicial nas transformações urbanas empreendidas pelo poder público, e pela elite local, com o objetivo de modernização da capital paraibana no início do século:

Onde antes predominavam construções precárias em ruas aterradas e tomadas pelo mato, abriu-se um “boulevard”, extenso e largo, que facilitava o acesso a essa área da cidade que iniciava um processo de ocupação pelas classes mais abastadas que fugiam dos sobrados do centro. A regularidade da nova via afirmava-se como um gesto simbólico de negação do passado tortuoso das ruelas coloniais e de suas pragas. A modernidade ensejada parecia se avistar sem empecilhos na perspectiva retilínea da Avenida João Machado (TRAJANO FILHO, 2006).

A Avenida João Machado foi traçada sobre a antiga Travessa Bom Jesus, lateral à igreja de mesmo nome, existente desde a segunda metade do século XIX (RODRIGUES, 1962, p.33). Esse “boulevard”, segundo consta no relatório apresentado por Miguel Raposo à Assembleia Legislativa do Estado, possuía 22m de largura e 1.350m de extensão, em linha reta (ALMANACH, 1911). A sua função era conectar o manancial do rio Jaguaribe, na Mata do Buraquinho, até um reservatório elevado na Cidade Alta. Além disso, unia quatro artérias principais da cidade: a

Estrada do Macaco, a Estrada de Jaguaribe, a Rua da Palmeira e a Rua das Trincheiras (Figura 11).

O processo de ocupação da Avenida João Machado começou, desde sua abertura, na direção oeste-leste por uma população que pertencia à classe mais abastada, constituída pelos produtores rurais que, como já foi mencionado, instalaram-se definitivamente na cidade. Além destes havia também a presença de alguns profissionais liberais e comerciantes que deixavam seus sobrados na área da cidade onde o comércio era mais dinâmico, pelo sossego de se viver em um “*boulevard*” espaçoso. Os suntuosos casarões ainda existentes são representantes desse processo de ocupação e uso do solo.

Figura 11: Trecho da planta da Cidade da Parahyba em 1923

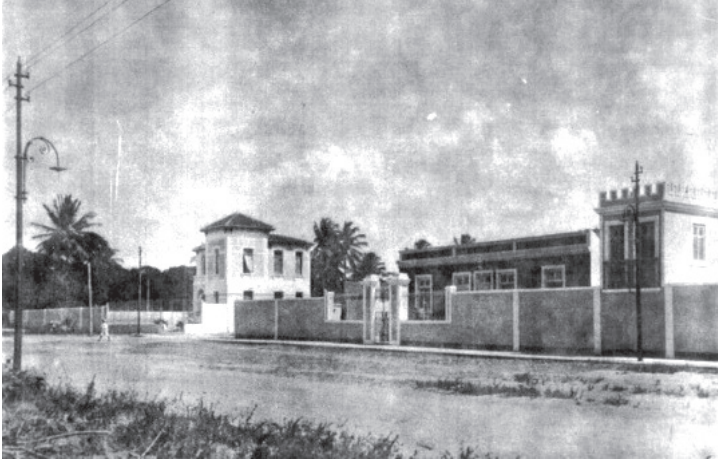


Fonte: Vidal, 2004

O parcelamento do solo da Avenida João Machado deu-se através de lotes grandes, diferentes do lote colonial, que era estreito e profundo. As residências construídas caracterizaram uma nova forma de ocupação das cidades brasileiras no início do século XX: a princípio, implantadas com recuos laterais e sem recuo frontal e, mais tarde, completamente

recuada dos limites do lote, resultando moradias arejadas, com jardins, condizentes com os preceitos da higiene e com as ideias de modernidade da época. As fotografias do período revelam a configuração dessas moradias (Figura 12).

Figura 12: Residências na avenida João Machado, 1920



Fonte: Stuckert Filho (2004, p.36).

Além dessas suntuosas residências, o início da ocupação da Avenida João Machado foi marcado pela presença de algumas instituições: o Grupo Escolar Isabel Maria das Neves, o Instituto de Proteção à Infância (1912) e o Orfanato D. Ulrico. Estes edifícios, com exceção do primeiro, tratavam-se de obras de assistencialismo do Estado, que os implantaram a partir da concepção de que eram essenciais para a constituição de uma cidade moderna, como assim sugere o trecho do artigo retirado da Revista Era Nova de 1922: “Fazendo-se alardo das instituições e fontes de vitalidade, quem não vê que a Parahyba entra com seu quinhão elevadíssimo para o progresso do mundo?” (Revista Era Nova, 1922, p. 13).

Pode-se afirmar, portanto, que no início do século XX, nas suas primeiras décadas de abertura, a Avenida João Machado apresentava um misto de usos voltados à residência de alto padrão e importantes edifícios institucionais. Nela e na Avenida Epitácio Pessoa, como veremos

a seguir, configurava-se a imagem do progresso que se desejava para a Cidade da Parahyba.

O CAMINHO PARA A CIDADE MODERNIZADA

No período compreendido entre o final do século XIX e início do século XX, foram realizadas obras voltadas para a expansão do tecido urbano de João Pessoa. Dentre elas, destacaram-se a instalação do serviço de bondes e a abertura de novas vias. Tal sistema de transporte coletivo, que até então havia sido implantado em ruas existentes da cidade, sofreu uma inversão em 1906, com a criação da Ferrovia de Tambaú numa 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 mencionada ferrovia teve como finalidade atender aos interesses dos veranistas – membros da classe de alta renda - possibilitando melhor acesso à Tambaú. Seu funcionamento ocorria apenas nos finais de semana e em período de veraneio, ocasião em que a praia se transformava em polo de atração para o referido grupo (ANDRADE; GARCIA, 1987).

Em relação à abertura de novas vias, a partir da década de 1910 iniciou-se a abertura de uma estrada que, ao longo do tempo e do espaço, adquiriu importante papel no processo de expansão urbana e transformação do núcleo primaz de João Pessoa em uma cidade modernizada. Sua idealização ocorreu em um período 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, o Estado da Paraíba carecia de vias de acesso adequadas para o transporte do produto - o mesmo era transportado por animais de carga, perdendo assim qualidade e quantidade ao longo dos extensos e inadequados percursos - e sua infraestrutura portuária era precária para atender aos interesses econômicos locais. Desta forma, o governo paraibano investiu na implantação de ferrovias e, posteriormente, rodovias que canalizassem a produção para os demais Estados (GUEDES, 2006).

Inserida neste projeto do governo estava a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, como via que conectaria a cidade a um novo porto a ser instalado na praia de Tambaú. Contudo, a abertura da referida via, iniciada no governo de Camillo de Holanda (1916-1920), não chegou a ser concluída por ele e, o porto não foi construído devido a uma série de fatores, inclusive às especificidades naturais da praia de Tambaú que impediam sua instalação.

Apesar disso, segundo Vidal (2004), 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.

Devido a uma série de dificuldades financeiras, a obra de abertura da avenida que havia sido iniciada na década de 1910, só foi retomada na década de 1930, utilizando recursos das obras contra a seca durante a gestão do então presidente Epitácio Pessoa, e finalizada - atingindo a orla marítima - na década de 1940 (SILVEIRA, 2004).

Mesmo com a paralização das obras, segundo Leitão (1998), ainda no final da década de 1920, a ocupação da orla despertou o interesse da Prefeitura e de Antônio Lyra, um proprietário de terras da área, que naquela década loteou parte das suas terras localizadas em Tambaú⁹.

⁹ Apesar disso, por apresentar focos de malária e charcos, o processo de ocupação permanente de Tambaú pela população que vinha do Centro ocorreu de forma muito lenta, à medida

Na década de 1930, a Ferrovia de Tambaú foi paralisada, dada a ineficiência do sistema de transporte que oferecia, sendo implantada uma nova linha que percorria um trecho da Avenida Epitácio Pessoa, a qual foi desativada em 1940 para a realização das obras de calçamento. Desta forma, na mesma década foi inaugurada uma nova linha de bondes elétricos ocupando o mesmo trajeto da antiga ferrovia (ANDRADE; GARCIA, 1987).

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

Anunciara meu destino na Praça e um amigo ofereceu levar-me de automóvel. Mas não saíra de casa para ir a Tambaú, senão para ir de bonde. [...] O 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).

Neste 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 principalmente aos discursos médicos - passaram a ser vistas como locais de amenidades, adquirindo valor residencial e turístico.

que obras de melhoramentos passaram a ser executadas em tal região, intensificando-se apenas nas últimas décadas do século XX.

A mudança no modo de apreciação das áreas litorâneas transformou seu próprio conteúdo simbólico e suas representações que, por sua vez, influenciaram diretamente o processo de produção do seu espaço/paisagem. À medida que os discursos médicos se transformaram em práticas urbanas, a população passou a enxergar as praias como locais atrativos, voltando-se em sua direção (SILVA, 2001).

A Avenida Epitácio Pessoa, quando da finalização de sua abertura, em 1940, consistia ao longo de grande parte de sua extensão num espaço inabitado, ocupado pela Mata Atlântica, composto por grandes glebas e alguns sítios, onde a agricultura era praticada com fracos rendimentos. A sua extremidade leste era pouco habitada, e a extremidade oeste, possuía as ocupações contíguas à área central da cidade – como as áreas próximas à Cruz do Peixe – em Tambiá – e o bairro da Torre¹⁰ (COUTINHO, 2004).

Entre as décadas de 1910 e 1940, a cidade de João Pessoa expandiu seus limites territoriais numa velocidade inédita, chegando a ocupar uma área duas vezes mais extensa. Paralelamente a esta expansão territorial, houve um aumento da população urbana, devido, entre outros fatores, às transformações ocorridas no meio rural no final do século XIX, como foi dito anteriormente.

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

De acordo com Coutinho (2004), a partir da década de 1940, a paisagem da referida via passou a receber suas primeiras edificações, as quais consistiram nas residências do bairro da Torre e no quartel do 1º Grupamento de Engenharia, que possuía também uma vila para

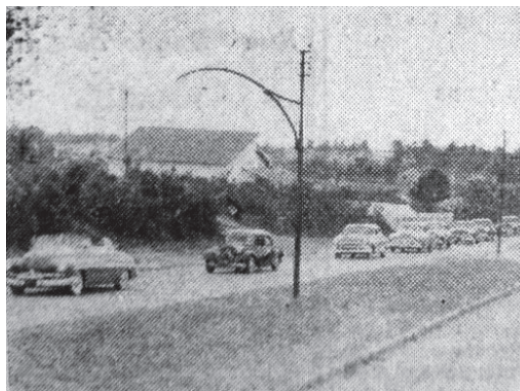
¹⁰ O bairro da Torre fez parte de um plano de remodelação e extensão para a cidade de João Pessoa, projetado pelo urbanista Nestor de Figueiredo na década de 1930, consistindo num bairro ocupado majoritariamente pela população de classe média.

oficiais e um hospital. Ainda nessa década, foi promulgada a primeira Lei Orgânica e o Código de Posturas do Município com a função de ordenar e controlar o crescimento urbano, concentrando-se na aprovação dos loteamentos a sul e a leste da cidade.

A partir de então, houve esforços por parte da iniciativa pública e privada a fim de controlar a expansão e a distribuição da população ao longo dessas novas áreas de expansão da cidade: favoreceu-se a instalação das camadas de alta renda a leste – ao longo do eixo da Av. Epitácio Pessoa - e, ao mesmo tempo, induziu-se as classes populares para os setores de expansão na direção sul – ao longo do eixo da Avenida Cruz das Armas (MARTINS, 2014).

Na década de 1950, o poder público investiu na 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. Neste período, foi construída a ponte sobre o Rio Jaguaribe – na Avenida Epitácio Pessoa -, foram realizadas obras de terraplanagem, pavimentação, galerias, meio-fio e linhas de água (Figura 13) e, para a cobertura das despesas de todos esses empreendimentos, foi realizado o loteamento do Campo de Aviação da Imbiribeira, localizado às margens da referida via (A UNIÃO, 1955).

Figura 13: Imagem da inauguração do calçamento da Avenida Epitácio Pessoa.



Fonte: A União (25 dez. 1952).

Deste modo, a concretização da abertura da Avenida Epitácio Pessoa, assim como, as melhorias em seu acesso, destacaram ainda mais a potencialidade desta nova via, aproximando cada vez mais a população da orla, a partir ocupação dos loteamentos instalados ao longo de suas margens. A conclusão da pavimentação de paralelepípedos da Avenida Epitácio Pessoa possibilitou a instalação e circulação de marinetes (ou auto-ônibus) e fez da referida via o único acesso para a Praia de Tambaú, visto que a antiga linha de bonde para aquele local encontrava-se desativada (ANDRADE; GARCIA, 1987). Neste período, iniciou-se uma gradativa transformação de Tambaú em uma área residencial e houve uma intensificação do processo de ocupação das margens da avenida, graças também ao lançamento de novos loteamentos ao longo da mesma.

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

De acordo com Silveira (2004), o período compreendido entre 1950 e 1970, corresponde ao momento de criação e consolidação dos loteamentos das áreas adjacentes à Avenida Epitácio Pessoa, graças à

implantação dos novos bairros de classe média e alta. Tal ocupação caracterizou-se pelo predomínio do uso residencial, que ocorreu de modo diverso e fragmentado, apresentando em alguns trechos residências modernas e suntuosas e, em outros, residências mais simples, de conjuntos habitacionais.

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

Deste modo, atraídos pelas potencialidades da área, alguns membros proprietários de renda mais elevada, até então habitantes do Centro, construíram suntuosas residências ao longo da avenida, sob os preceitos da arquitetura modernista em voga e passaram a residir nelas, frequentando aquele tradicional bairro, apenas para trabalhar ou acessar o comércio e serviço locais. Contudo, vale ressaltar 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. Apenas nas décadas de 1960 e 1970, tal processo ganhou impulso diante de ações políticas voltadas para a expansão da cidade.

Diante desse contexto, a Avenida Epitácio Pessoa, principal eixo de ligação com a praia e endereço residencial da população de maior renda da cidade assumiu função em relação ao processo de expansão da cidade que alterou o núcleo primaz de João Pessoa. A consolidação dos novos bairros ao longo do percurso da Avenida Epitácio Pessoa e da ocupação dos bairros litorâneos fizeram da referida via uma avenida principal, que pela sua localização e pela sua utilização e importância na escala da cidade, passou a atrair novos usos e atividades voltadas para comércio e serviços, os quais, aos poucos, foram se instalando nos lotes nela situados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A formação contemporânea das ruas das Trincheiras e Tambiá deveram-se às limitações geográficas como a Mata do Buraquinho e os vales dos rios Jaguaribe, Paraíba e Sanhauá (os dois primeiros a sudeste e os dois últimos a noroeste). Impondo um ritmo lento e um modo espontâneo de expansão à Cidade da Parahyba, as áreas planas à leste (Tambiá) e sul (Trincheiras) foram incorporadas à malha urbana graças aos esforços do Poder Público.

Durante o primeiro e o segundo surto do algodão essas ruas foram privilegiadas por diversas intervenções nos espaços públicos e privados e, destacadamente, pela instalação de serviços e equipamentos modernos como o sistema de bonde e a iluminação elétrica, contribuindo decisivamente para a ocupação desses locais pelas camadas mais abastadas.

Todavia, já na década de 1920 as críticas ao crescimento espontâneo e o exponencial aumento populacional tornavam imperativo disciplinar o crescimento da cidade. Os limites seculares da cidade já não continham as aspirações expansionistas da população e do governo, e a possibilidade de rompê-los era através da ocupação de vastas extensões de terra entre o núcleo primaz e a orla, ocupação essa articulada ao sistema de transportes. É nesse contexto que as ruas de Trincheiras e Tambiá perdem o interesse dos governantes, e a atenção volta-se ao abastecimento de água da cidade, tendo como consequência a abertura da Avenida João Machado, ao saneamento e urbanização da Lagoa dos Irerês e à Avenida Epitácio Pessoa.

O estudo da Avenida João Machado revelou que esta via foi o ponto de partida de transformações urbanas modernizadoras do espaço público no início do século XX. Além disso, deu continuidade, à expansão da cidade na direção sul, tornando-se um eixo que ordenou a formação do bairro Jaguaribe.

A partir da análise do processo de produção do espaço da Avenida Epitácio Pessoa até meados do século XX, constatou-se o seu relevante

papel no processo de “modernização” de João Pessoa. Já em 1920, quando ela passou a ser vista pelo poder público não mais como uma estrada, mas como uma avenida que ordenaria a futura expansão da cidade em direção à área litorânea, ela assumiu uma função de eixo de expansão, de marco de sustentação de um processo necessário, visto que a população urbana aumentava numa velocidade inédita.

A abertura da avenida transformou a cidade e, ao mesmo tempo, foi transformada por seus dirigentes e habitantes. A cidade modernizada se consolidou e o seu núcleo primaz se modificou, perdeu aos poucos o seu prestígio residencial e passou a concentrar novas funções, novos serviços, comércios e instituições necessárias para a população que crescia aceleradamente.

REFERÊNCIAS

A Estrada de Tambaú. A União, João Pessoa, p. 5, 15 out. 1952.

ALMANACH Administrativo, Mercantil e Industrial do Estado da Parahyba. 1911.

ALMEIDA, José Américo de. **Cidade de João Pessoa – Roteiro de Ontem e de Hoje**. João Pessoa: Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2005 [1969].

Ampliação da rede de abastecimento de água. A União, João Pessoa, p. 3, 12 jan. 1955.

ANDRADE, A. H. F. de; GARCIA, P. M. G. **A evolução urbana de João Pessoa em função do sistema de transporte urbano: o Bonde**. 1987. Monografia (Graduação). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2004.

ARANHA, G. Seduções do moderno na Parayba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: _____ **A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural**. João Pessoa: Idéia, 2003.

CAPEL, H. **La morfología de las ciudades**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

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

CHAGAS, W. F. **A singularidade da modernidade na cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2004.

CHALHOUB, S. **Cidade Febril: Cortiços e epidemias na Corte Imperial**. 3ª Ed. São Paulo: Companhia das letras, 1996.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 4. Ed. São Paulo: Ática, 2005.

COSTA, P. A. I. da. **Nas trincheiras do urbano: o “abandono” e degradação na Rua das Trincheiras, João Pessoa-PB**. João Pessoa: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFPB, 2017.

COUTINHO, M. A. F. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa**. 2004. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2004.

FREIRE, C. C. de M. A professora Maria Emerentina de Gouveia Coelho, nos seus 104 anos. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. V. LXXXII. João Pessoa, 1995.

GUEDES, K. A. **O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da cidade da Parahyba (1850-1924)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2006.

INÁCIO, J. **Notícia de uma viagem à Paraíba, em 1924**. Coleção Mossoroense, CLII, 1987.

JARDIM, V. G. Monographia da Cidade da Parahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. V. 2. Parahyba, 1910 (1889).

JARDIM, V. G. Monographia da Cidade da Parahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**. V. 3. Parahyba, 1911 (1889).

LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. Evolução urbana de João Pessoa – pós 60. In: GONÇALVES, R. C.; LAVIERI, M. B. F.; LAVIERI, J. R.; RABAY, G. (Org.) **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1999. p. 39-66.

LEITÃO, D. **As ruas de Tambaú**. João Pessoa, 1998.

LEME, M. C. da S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, M. C. da S.; FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F. (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

MAIA, D. S. **Tempos lentos na cidade: Permanências e Transformações dos costumes rurais em João Pessoa** – PB. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

MARTINS, P. D. **Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2014.

MEDEIROS FILHO, J. E. O bonde à burro na historiografia da Cidade da Parahyba. In: PEIXOTO, E. R., et al. **Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <<http://www.shcu2014.com.br/content/bonde-burro-na-historiografia-da-cidade-da-parahyba>>. Acesso em 20 de junho de 2019.

MEDEIROS FILHO, J. E. **Antiga Rua do Fogo atual Avenida Guedes Pereira: Eixo estruturante dos deslocamentos no Centro Tradicional de João Pessoa.**, III Seminário Internacional URBICENTROS. Salvador, 2012.

MENEZES, M. S. **O Caso das Mercês: analisando o processo de demolição e desmonte das irmandades religiosas na Parahyba (1923 - 1935).** 2014. Dissertação (Mestrado em Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Orientador: Maria Berthilde de Barros Lima e Moura Filha.

MOURA FILHA, M. B. **De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil. Séculos XVI-XVIII.** 1. ed. João Pessoa: IPHAN - Superintendência na Paraíba, 2010. v. 1000. 485p.

NOGUEIRA, H. de C. **As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2005.

PECHMAN, S.; FRITSCH, L. A Reforma Urbana e o Seu Averso: Algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na Virada do Século. **Revista Brasileira de História.** Vol. 5, nº 8/9. São Paulo: Editora Marco Zero, 1984-1985. pp. 139 – 189.

Quando para se chegar à praia de Tambaú o transporte era o bonde. O Norte, João Pessoa, p. 5, 13 ago. 1988.

RODRIGUES, W. **Roteiro sentimental de uma cidade.** São Paulo: Brasiliense, 1962.

RODRIGUES, W. **2 séculos da Cidade – Passeio Retrospectivo (1870-1930).** João Pessoa: Gráfica da Interplan, s/d.

REIS FILHO, N. G. **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial.** Ed. da Universidade de São Paulo: São Paulo, 2001. p. 116.

Revista ERA NOVA (1924).

Revista ERA NOVA (1922).

SILVA, M. G. A praia e o imaginário social: discurso médico e mudança de significados na cidade. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001. pp. 183-206.

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

SOUZA, A., VIDAL, W. **Sete Plantas da Capital Paraibana, 1858-1940**. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 2010.

STUCKERT FILHO, G. L. **Paraíba: capital em fotos**. João Pessoa: F & A, 2004.

TINEM, N. (org.). **Fronteiras, marcos e sinais. Leituras das ruas de João Pessoa**. João Pessoa: Editora UFPB, 2006.

TRAJANO FILHO, F. S. **Do rio ao mar. Uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens**. In: *Arquitexto*, 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298>. Acesso em 20 de junho de 2019.

VIDAL, W. C. L. **Transformações Urbanas: a Modernização da Capital Paraibana e o Desenho da Cidade, 1910 – 1940**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SOBRE OS AUTORES

***Antonio Rafael
Fernández Paradás*** Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Málaga. Graduado en Historia del Arte y Licenciado en Documentación por la Universidad de Granada. Máster en Peritaje y Tasación de Antigüedades y obras de arte por la Universidad de Alcalá de Henares. Es Profesor Ayudante Doctor de la Universidad de Granada, donde imparte docencia en el Departamento de Didáctica de las Ciencias Sociales de la Facultad de Ciencias de la Educación, y docente del Máster Arte y Publicidad de la Universidad de Vigo.

***Doralice
Sátyro Maia*** Professora Titular da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Bacharel em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba, mestre em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Pós-doutorado na Universidade de Barcelona e na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Coordena o Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GeUrb) e é vice-coordenadora da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe). Bolsista PQ/CNPq.

***Eneida Maria
Souza Mendonça***

Professora Associada da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP) e doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Pós-doutorado pela Universidade Federal Fluminense e pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Membro de corpo editorial das publicações *Thesis Revista* (ANPARQ), *Oculum Ensaios* (PUCCAMP) e *Geografares* (Vitória).

***Eunádia Silva
Cavalcante***

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2015). É Professora Adjunto do Departamento de Arquitetura e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Projeto e Meio Ambiente (PPAPMA/UFRN), área de Projeto de Arquitetura. É membro do Grupo de Pesquisa *Projetar*. É Conselheira Titular do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Norte.

***Flávia Girundi
Martins***

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), com período sanduíche em Portland State University.

**Francisco Sales
Trajano Filho**

Professor da Universidade de São Paulo (USP). Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), mestre e doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Pós-doutorado pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Pesquisador junto ao Laboratório de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPB. Membro de corpo editorial da publicação Risco (São Carlos).

**José Clewton
do Nascimento
(jotaclewton)**

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (2008), com estágio de doutorado-sanduiche em Paris, vinculado à Maison de Sciences de l'Homme, vinculado à Maison de Sciences de l'Homme (entre setembro de 2004 e agosto de 2005). Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura, do Programa de Pós-graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU/UFRN), e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Projeto e Meio Ambiente (PPAPMA/UFRN), área de Teoria e História e do Urbanismo. É pesquisador do Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura (MUsA).

**Larissa Barcellos
Campos**

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

***Maria Berthilde
Moura Filha***

Professora Associada da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), junto ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo e ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFPB). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade da Bahia (UFBA) e doutora em História da Arte pela Universidade do Porto. Pós-doutorado pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Coordena o Laboratório de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPB..

***Maria Helena
Azevedo***

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Membro do Laboratório de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPB.

***Maria Simone
Morais Soares***

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Sergipe (IFS). Graduada e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia. Pesquisadora do Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GeUrb) e do Grupo de Pesquisa Projeto e Memória (LPPM) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPB.

***Nirvana Lígia
Albino Rafael de Sá***

Professora do Instituto de Educação Superior da Paraíba (IESP/PB). Graduada e mestre em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba. Doutora em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pós-doutorado em Geografia na Universidade Federal da Paraíba. Pesquisadora do Grupo de Pesquisa de Estudos Urbanos (GeUrb).

***Nuria Rodríguez
Martín***

Doctora Contratada en la Universidad de Málaga. Licenciada en Ciencias de la Información y en Historia y Doctora en Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Ha sido investigadora Juan de la Cierva en la Universidad del País Vasco y Lectora de español en la Universidad Paris-Sorbonne (Paris IV). Doctoranda en el Programa de Doctorado en Estudios Avanzados de la Universidad de Málaga.

***Paula Augusta
Ismael da Costa***

Graduada e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba. Especialista em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística pela Universidade de Brasília. É membro do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb).

***Paula Dieb
Martins***

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB). Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba. Graduada e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba. Membro do Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GeUrb) e da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe).

***Rita de Cássia
Gregório de
Andrade***

Doutora em Geografia, pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Presidente Prudente e Mestre em Geografia, pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Foi professora da graduação em “Geografía y Medio Ambiente” da “Pontificia Universidad Católica del Perú”, de 2010 a 2013, na cidade de Lima. Atualmente, é pós-doutoranda da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente/SP, bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), com pesquisa vinculada ao projeto temático Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas (FragUrb) e é membro do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPER).

Yuri Simonini Graduado em História, mestre em Arquitetura e Urbanismo - com ênfase em História da Cidade e do Urbanismo -, ambos pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN); e Doutor (2017) pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Investigador associado do Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb/UFRN). Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN).



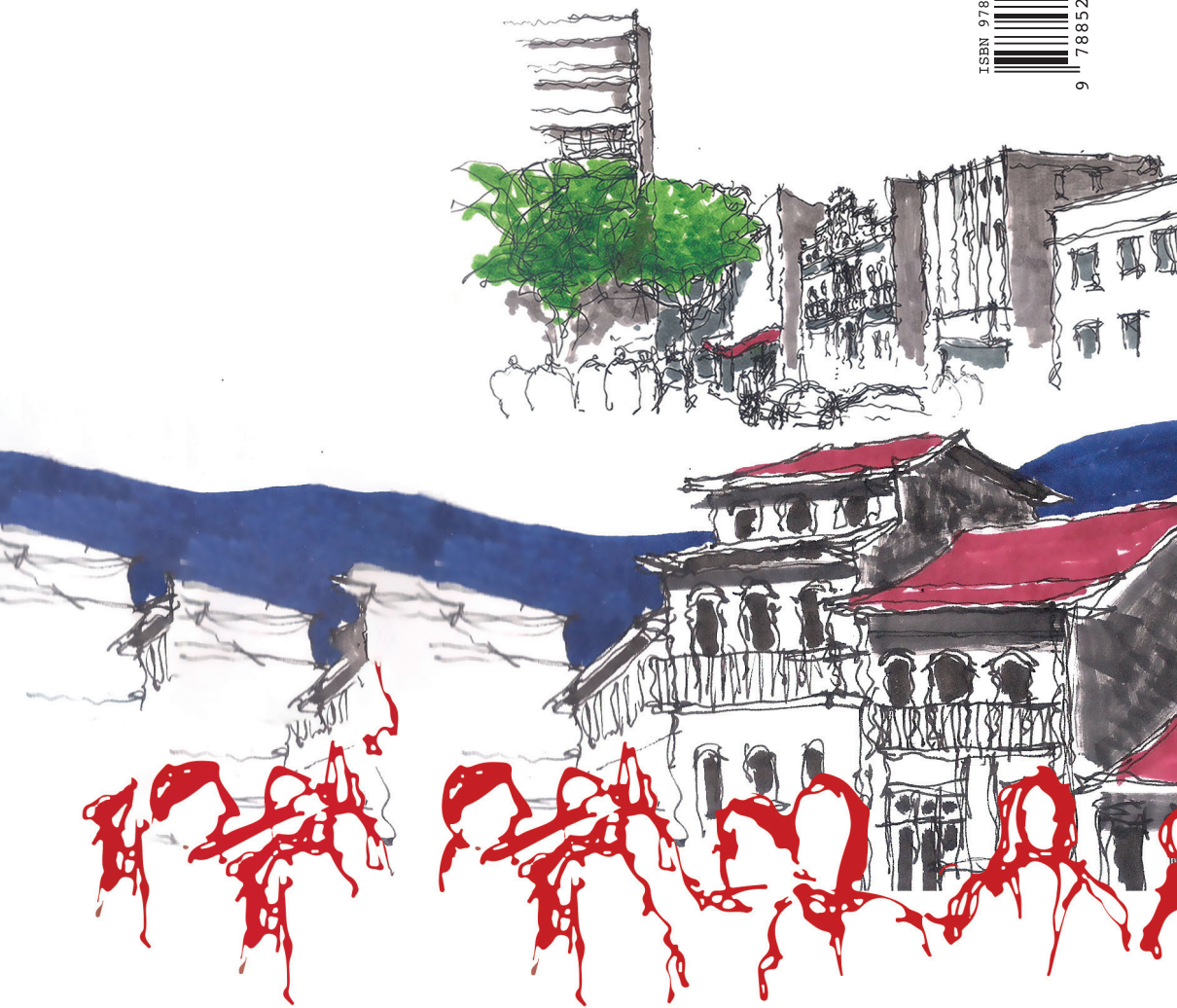
EU

Este livro foi diagramado pela Editora UFPB em 2020, utilizando a fonte Minion Pro. Impresso em papel Offset 75 g/m² e capa em papel Triplex 250 g/m².

ISBN 978-85-237-1520-5



9 788523 715205



Os caminhos a adotar para uma aproximação da rua enquanto objeto de estudo são os mais diversos: a rua pode ser forma, cena, imagem, conteúdo, espaço, cotidiano, transformação e, também, permanência. Cada um deles abre espaço para visões múltiplas, ficando evidente, neste livro, a relevância da dimensão temporal da rua. Abordagens históricas conduzem a uma leitura da rua “no presente de então”, outras buscam no passado a compreensão do presente e há os que captam a rua em sua problemática contemporânea. Todos esses aspectos se fazem presentes nos artigos, sempre tendo por princípio a multiplicidade e a diversidade de olhares que a rua possibilita sobre ruas de distintas cidades, no Brasil e no exterior.