

AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM DA CIDADE DE JOÃO PESSOA NOS CARTÕES-POSTAIS

Ingrid Rique da Escóssia Pereira (Especialista)

Faculdades Integradas de Patos – FIP

ingrid_rique@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

O uso das imagens como documento/fonte de pesquisa foi, durante muito tempo, praticamente desconsiderado. Hoje, entretanto, a cognição em História percorre caminhos bem distintos. As imagens ganham significados com o passar do tempo e, relativamente, tornam-se testemunhos do passado.

Nesse sentido, o presente trabalho analisa, numa perspectiva histórica, as transformações na paisagem da cidade de João Pessoa, tendo como fontes os cartões-postais.

Os postais, que nasceram como uma simples ideia de mensagens rápidas e baratas estão sendo cada vez mais objeto de estudos. São imagens/documentos que tanto informam quanto permitem a análise do espaço público. Através dos postais percebemos que as transformações na paisagem das cidades são frequentes. Em João Pessoa não foi diferente. Vejamos um exemplo: os postais do início do século XX mostram-nos as principais praças e ruas da área central da cidade. Os postais atuais já nos mostram aspectos de uma cidade litorânea como os bairros do Cabo Branco, Tambaú e Manaíra.

2. CARTÃO-POSTAL COMO DOCUMENTO HISTÓRICO

Para uma compreensão mais adequada do que realmente representam os cartões-postais, é interessante o conhecimento de sua história. Conhecer as suas origens ajuda obter o melhor entendimento de tal temática.

Consta ter sido o austríaco Emmanuel Herрман o criador do postal, em 1869. Herрман desejava reduzir os custos da correspondência, dispensando o uso do envelope e reservando um lado para a mensagem e outro para o endereço. A única ilustração permitida era das armas imperiais do então Império Austro-Húngaro (VELLOSO, 2001).

Com o advento da imagem fotográfica em fins do século XIX foi-se permitindo que a ilustração ocupasse toda a frente do postal, expulsando o texto para o verso, espremido ao lado do endereço.

Para se ter a ideia do sucesso desse empreendimento Maria Eliza Linhares Borges nos diz que,

o sucesso de tal empreendimento levou, em pouco tempo, fotógrafos e pequenos empresários a investir na produção e comercialização de vistas de paisagens, de cenas da vida rural e urbana, de monumentos históricos e de lugares que, por razões diversas, iam se tornando cada vez mais objeto de desejo e das viagens de lazer da burguesia da Belle Époque. Em pouco tempo, as paisagens, os monumentos históricos, o folclore regional, os tipos pitorescos e a mão de obra das áreas rurais e urbanas tornaram-se os principais alvos da produção dos cartões-postais (p. 59, 2003).

No Brasil, um dos pioneiros na edição de postais foi Marc Ferrez, em 1900. Ferrez deu formato de postal à sua produção fotográfica constituída por paisagens, vistas das cidades, tipos humanos, entre outras. A partir de então, a produção e comercialização se expandiu pelas principais cidades do país.

Na visão de Olavo Bilac, o cartão-postal seria “o melhor veículo de propaganda e reclame de que podiam dispor os homens, as empresas, a indústria, o comércio e as nações” (*apud* VELLOSO, 2001, p. 02). Sob esta ótica, no início do século XX, a Sociedade Cartophila Internacional Emmanuel Hermman, fundada na capital federal, recomendava que imagens mais adequadas fossem impressas nos postais. Imagens consideradas primitivas e pejorativas eram rejeitadas, já que não representavam o imaginário que as pessoas tinham do progresso.

Assim como ontem, também hoje, os postais jamais oferecem imagens do feio e do desagradável. O emprego da expressão “parece um cartão-postal” como sinônimo de bela vista urbana viria assim desta época (BORGES, 2003; VELLOSO, 2001). De um modo geral, o postal apresenta uma cidade bela, ordenada e convidativa ao deleite (GIRÃO & HONÓRIO, 2009).

A memória proporcionada pelos cartões-postais encanta o grande público. Há uma considerável produção de livros em torno do assunto, elaborado a partir de acervos de cartofilistas. O postal é tema debatido e registrado em alguns trabalhos de autores como Gilberto Freyre (1978), Nelson Schapochnik (1998), Carlos Cornejo e João Emilio Gerodetti (2004 e 2005), dentre outros.

Para além da função comunicativa, os postais documentam costumes, tradições, hábitos, jardins, prédios, monumentos de uma cidade. “Os cartões-postais, hoje peças cruciais dos acervos das cidades, são documentos que tanto informam quanto permitem a análise do espaço público” (BORGES, 2003, p. 62).

Nessa mesma linha, Cornejo e Gerodetti lembram que

o postal revelou-se, desde sua criação, uma inovação artisticamente significativa e uma inestimável fonte de imagens para a história das cidades, já que, pelo fato de registrar vistas de um mesmo local em diversas épocas, se transformou num documentário, retratando a dinâmica da transformação das metrópoles (2004, p. 13).

Com tudo isso, constata-se que, os postais apresentam-se como importante recurso documental e possível suporte para a pesquisa.

3. O QUE MOSTRAM OS POSTAIS

Estudos já mostraram como nas principais cidades brasileiras a modernização e o embelezamento na paisagem foram, por décadas, efetuados através da abertura ou alargamento de ruas e avenidas e da construção ou reforma de edificações do poder público.

Essa modernização e embelezamento na paisagem foram também levados a cabo na cidade de João Pessoa. A abertura ou alargamento de ruas e avenidas e a construção ou reforma de edificações do poder público, além de agregar novos componentes à paisagem, terminaram por modificar o aspecto colonial da cidade, possibilitando a produção de uma Parahyba moderna e civilizada retratada nos cartões-postais por importantes fotógrafos.

Lembremos que ao analisarmos as imagens contidas nos postais, partimos do conceito de paisagem que nos foi legado por Milton Santos. De forma abrangente, Santos, define que

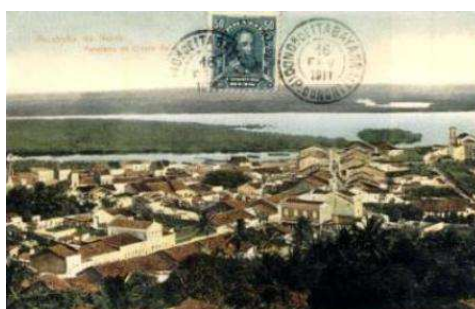
tudo aquilo que vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc. (1997, p. 61)

Santos (1999, p. 103) afirma ainda que a paisagem é “o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”, ou seja, a paisagem é composta de formas construídas em momentos distintos.

Dito isso, passa-se à interpretação das transformações na paisagem da cidade de João Pessoa. A cidade de João Pessoa foi fundada em fins do ano de 1585 sob o nome Nossa Senhora das Neves, às margens do Rio Sanhauá. Até 1855 a cidade desenvolveu-se numa colina à margem direita do Rio Sanhauá e sua parte baixa foi ocupada pelo comércio. Na sua porção mais alta localizavam-se órgãos administrativos, culturais, religiosos e residências. A paisagem da cidade permanece sem qualquer transformação por mais de três séculos. Só

depois de 1855 a cidade, já denominada Parahyba do Norte, teve suas primeiras ocupações em direção ao litoral e ao sul (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Um postal editado nos primeiros anos do século XX traz um panorama geral da cidade com uma feição tipicamente colonial na sua arquitetura e arruamento.



Cartão-postal 1 - Parahyba do Norte (Gerodetti & Cornejo, 2004).

A partir das primeiras décadas do século XX começa a modernização da cidade da Parahyba. O poder público promoveu intervenções voltadas para a melhoria da infra-estrutura urbana, como a implantação dos serviços de abastecimento de água, iluminação e transportes públicos fazendo uso de energia elétrica, calçamento de ruas, etc.

Percebe-se que, de maneira geral, entre 1900 e 1930, os postais da cidade tentam estabelecer uma imagem da Parahyba como centro consolidado, quer como centro administrativo, quer como centro comercial. Há imagens dos numerosos edifícios públicos, de igrejas, praças, ruas, etc. Às vezes repetem as mesmas imagens e evidenciam uma cidade bastante pequena.

Entre os anos de 1908 e 1912, no governo de João Machado, ocorreu a abertura da Avenida João Machado, na região de Jaguaribe, o calçamento de ruas nos bairros de Trincheiras e Tambiá e melhoramentos na ferrovia que seguia em direção à praia de Tambaú, começando a atrair a população em direção ao litoral.

No governo de Camilo de Holanda (1916-1920) a cidade da Parahyba atravessou uma fase de plena modernização. Neste período, ruas foram abertas, alargadas, alinhadas, calçadas, além de receberem arborização e iluminação elétrica. A abertura da Avenida Epiácio Pessoa foi iniciada e algumas praças foram modernizadas, entre as quais: Venâncio Neiva, Aristides Lobo, Pedro Américo e Conselheiro Henriques (atual Praça D. Adauto).

A cidade moderna pretendida deveria ser vista através dos seus espaços públicos, amplos e com traçados racionais, daí as praças e os parques construídos nesse momento se impoem como pressupostos de uma nova ordem.

Nesse sentido, postais editados por volta de 1910 revelam alguns desses espaços públicos:



Cartão-postal 2 - Praça Aristides Lobo (Gerodetti & Cornejo, 2004).

Grandes investimentos foram feitos durante o governo de Camilo de Holanda. Foi construído o edifício para a Escola Normal (atual Palácio da Justiça) e os grupos escolares Epitácio Pessoa, Antônio Pessoa e Isabel Maria das Neves, o prédio da Imprensa Oficial, a Associação Comercial e a Academia de Comércio Epitácio Pessoa. Estes eram os marcos mais evidentes da prosperidade e do desenvolvimento da cidade (AGUIAR e MELLO, 1985).

Desenvolvimento este que se estendeu ao longo da década de 1920, quando foram finalmente executados os serviços de saneamento da cidade e a implementação do sistema de abastecimento de água. Por fim, foi saneada a antiga Lagoa dos Irerês que bloqueava o crescimento da cidade em direção ao leste. Em seu local surgiu o Parque Sólon de Lucena.

É simultâneo à implantação do serviço de saneamento e a implementação do sistema de abastecimento de água realizada entre 1923 e 1926 por uma equipe de técnicos que aparecem as ações de Walfredo Guedes Pereira à frente da prefeitura, configurando um dos períodos de mais intensa transformação na paisagem da cidade (TRAJANO FILHO, 2006).

Também foram abertas muitas ruas e praças, exigindo por vezes a demolição de edifícios centenários, entre estes diversas igrejas setecentistas. Em 1924, no governo de Sólon de Lucena, a abertura da Praça Vital de Negreiros para a construção de um pavilhão, com a função de estação de bondes, fez desaparecer várias casas e a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, como se vê num postal editado nos anos 20:



Cartão-postal 3 - Praça Vidal de Negreiros. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/bras33a.jpg>>

Assim como a Igreja do Rosário, a Igreja Mãe dos Homens, no Tambiá, também foi demolida para o alargamento da Rua Monsenhor Walfredo Leal, com a finalidade de favorecer a ligação da área central com este bairro cuja ocupação por residências das camadas mais abastadas ganha impulso com a abertura da Praça da Independência, inaugurada em 1922, atraindo a população em direção à orla marítima (TRAJANO FILHO, 2006). O mesmo ocorreu com a conclusão das obras de urbanização do Parque Sólon de Lucena, em 1937, que possibilitou a abertura ou maior ocupação das avenidas Getúlio Vargas, Coremas, Duarte da Silveira e Maximiano de Figueiredo.

Nos anos 30 e 40, a imagem da cidade que é transmitida permanece praticamente a mesma do período anterior. Continuam a predominar os postais com prédios, ruas e praças. Todavia, há três especificidades que merecem destaque, por evidenciar o crescimento da cidade em direção ao litoral: a primeira é o surgimento da imagem do Instituto de Educação; a segunda diz respeito ao grande número de postais da Lagoa; a terceira, e talvez a mais importante, seja o aparecimento das primeiras imagens da Praia de Tambaú.

Á rapidez com que decorre as transformações na paisagem da cidade de João Pessoa (assim denominada após a morte do presidente João Pessoa, em 1930), é percebida mais claramente com o governo de Argemiro de Figueiredo (1935-1940). Período este em que as finanças estaduais melhoraram bastante, permitindo-lhe realizar a modernização e o embelezamento da cidade. Na sua gestão foram produzidos notáveis prédios públicos, dentro os quais, merece destaque o Instituto de Educação, construído na pouco ocupada “cidade nova”, impactando fortemente a paisagem da cidade.

Nesse contexto, o conjunto formado pelo Parque Solon de Lucena, avenida Getúlio Vargas e Instituto de Educação, reforçava uma imagem de “Cidade dos Jardins” e formava uma perspectiva completamente moderna na paisagem urbana da capital (MARIZ apud TRAJANO FILHO, 2006).

Assim, nas primeiras décadas do século XX, a cidade experimentou fases de constantes progressos que sinalizaram profundas transformações na paisagem da cidade.

Entre os anos de 50 e 60, os postais permitem a leitura de uma cidade bem mais urbanizada, exemplo de um novo tempo. Essa é a década marcada por profundas mudanças na paisagem da cidade.

Em 1954 foi realizada a pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa, permitindo a instalação de bondes e marinetes e, a seguir ônibus e lotações, e facilitando o deslocamento da população até a praia nos dias de lazer (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Definitivamente, o núcleo central da cidade começava a perder seu caráter de lugar de moradia, uso que se deslocara, primeiramente, para as ruas mais arejadas dos bairros de Tambiá e Trincheiras, e agora se encaminhava em direção aos espaços vazios ao longo da Avenida Epitácio Pessoa, consolidando novos bairros como a Torre, Miramar e Tambauzinho.

Ainda neste período, ocorre a uma expansão na área urbana. Para o sudeste, o crescimento foi direcionado pelo início da construção do Campus Universitário. Já para o sudoeste, direcionou ao crescimento do Distrito Industrial.

Os postais dos anos 60 vão mostrar que a mudança estrutural da imagem urbana iniciada nas duas décadas anteriores se constituiu num processo contínuo e irreversível. Persiste ainda a tendência de fixação de uma imagem de modernidade, com postais da Praia de Tambaú, reforçando a ideia de lazer.

Apesar das modificações introduzidas, no início dos anos 60 o centro da cidade ainda mantinha sua vocação para o comércio, os serviços e reunia quase todas as repartições públicas. Algumas ruas, como a Maciel Pinheiro e a Rua Duque de Caxias, concentravam, até meados do século XX, o melhor comércio da capital paraibana.

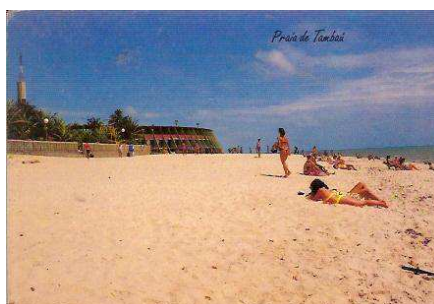
Nos anos 70 e 80, os postais transparecem a imagem de uma cidade dinâmica, capital de um estado que cresce rapidamente. O centro e suas edificações são novamente destacados, agora em cores. Nos postais estão incluídas novas edificações, como o Centro Administrativo, o Esporte Clube Cabo Branco, o Estádio Almeidão, o Mercado de Artesanato e o Hotel Tambaú.

A partir da década de 70, a valorização imobiliária favoreceu as atividades turísticas e residenciais, enquanto a atividade de veraneio e lazer declinou. A atividade turística ganhou destaque a partir da implantação do Hotel Tambaú, inaugurado em 1971, durante o governo de Ernani Sátiro (1971-1975). O Hotel valorizou a orla marítima, trazendo modificações na

estrutura de serviços, infraestrutura e equipamentos urbanos, a exemplo da Feirinha de Tambaú e do Mercado de Artesanato, em formato circular (LEANDRO, 2006).

É relevante ressaltar que a construção do Hotel Tambaú representou um marco para o turismo em João Pessoa, deslocando a atividade turística da área central para a orla. Até então, a Lagoa do Parque Sólon de Lucena monopolizava o papel de cartão-postal da cidade.

Na década de 80, o comércio foi se encaminhando em direção ao Parque Sólon de Lucena e a cidade de João Pessoa, cada vez mais, estava caminhando em direção ao mar.

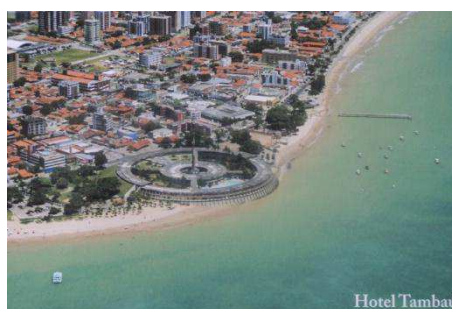


Cartão-postal 4 - Praia de Tambaú. Fonte: Acervo Pessoal.

Nos anos 90, a cidade assume uma feição de metrópole e assim, outras imagens marcantes surgem, evidenciando a grande expansão urbana e a abertura da cidade para uma nova atividade econômica mais explícita, o turismo. É interessante observar que nesta década, grande parte dos postais visualizam a paisagem da orla de João Pessoa, mais especificamente as praias de Tambaú, Cabo Branco e Manaíra.

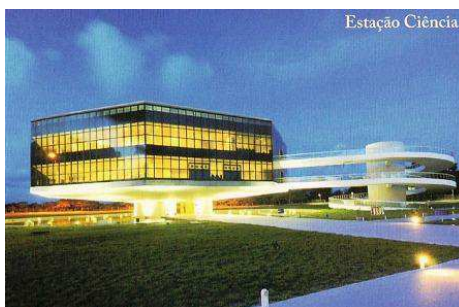
As características evidenciadas anteriormente nos postais tornam-se mais fortes a partir de 2000 até o presente ano.

Verifica-se que nas últimas décadas avança um importante processo de verticalização concentrado na orla marítima de João Pessoa, alterando drasticamente a sua paisagem. A proliferação de prédios para moradia indica a valorização da orla, a exemplo do postal abaixo:



Cartão-postal 5 - Hotel Tambaú. Fonte: Acervo Pessoal.

Evidenciam, portanto, nos postais áreas valorizadas pelo turismo, utilizando-se de uma leitura da paisagem local. Nesse sentido, percebemos a ação do poder público no reordenamento da paisagem urbana em benefício do turismo. É o caso da Estação Ciência.



Cartão-postal 6- Estação Ciência. Fonte: Acervo Pessoal.

Não nos esqueçamos que algumas paisagens permanecem compondo a imagem da cidade, como a Lagoa do Parque Sólon de Lucena, símbolo da “Cidade Verde”, Igreja de São Francisco e o Centro Histórico.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações constatadas na paisagem da cidade ao longo dos anos, denotadas nestes cartões-postais, mostram uma cidade viva, em constante movimento. Percebe-se que, o que se apresentava como uma vastidão territorial desocupada nas primeiras décadas do século XX, fora não só incorporada à cidade, mas ademais se tornara a imagem mais emblemática do que seja a cidade de João Pessoa, em seus vínculos estreitos com o mar, aspecto midiaticamente reforçado cada vez mais através de políticas de incentivo ao turismo.

Por fim, ressaltamos que os cartões-postais são importantes fontes de imagens, de registros temporais e espaciais para subsidiar a leitura e compreensão da história das cidades. Registrando imagens de diversos períodos, fornecem caminhos que possibilitam acompanhar as transformações ocorridas na paisagem da cidade.

5. REFERÊNCIAS

- AGUIAR, W.; MELLO, J. O. de A. **Uma cidade de quatro séculos: evolução e roteiro**. João Pessoa: Campina Grande/PB: Grafset, 1985.
- BORGES, M. E. L. **História e fotografia**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- FREYRE, G. **Alhos e bugalhos: ensaios sobre temas contraditórios, de Joyce a cachaça; de José Lins do Rego ao cartão postal**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.
- GERODETTI, J. E; CORNEJO, C. **Lembranças do Brasil: as capitais brasileiras nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2004.
- _____. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

- GIRÃO, I.; HONÓRIO, E. Cartões-postais e os guardiões da memória: representação da imagem urbana de Fortaleza na primeira metade do século XX. In: XXXII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. **Anais...** Rio de Janeiro: UERJ, set. 2009.
- LAVIERI, J. R.; LAVIERI, M. B. F. Evolução urbana de João Pessoa pós-60. In: GONÇALVES, R.; LAVIERI, M. B. F.; LAVIERI, J. R. **A questão urbana na Paraíba**. Coleção História Temática da Paraíba, v. 3. Ed. Universitária. UFPB, p. 39-65, 1999.
- LEANDRO, A. G. **O turismo em João Pessoa e a construção da imagem da cidade**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. João Pessoa: UFPB, 2006.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.
- _____. **A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SCHAPOCHNIK, N. Cartões-postais, álbuns de família e ícones da intimidade. In: SEVCENKO, N. (Org.). **História da vida privada no Brasil**. 8 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, v. 03, p. 423-512.
- TRAJANO FILHO, F. S. Do rio ao mar. Uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. **Arquitextos**, São Paulo, 07.078, Vitruvius, nov 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.078/298>>. Acesso em 04 dez. 2010.
- VELLOSO, V. P. Cartões-postais: imagens do progresso (1900-1910). *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, **Rio de Janeiro**, v. 07, n. 03, Rio de Janeiro, nov. 2000/fev. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702001000600007>. Acesso em: 12 nov. 2010.