



Cinco nomes, um traçado urbano e dois centros históricos: A preservação do patrimônio urbano em João Pessoa

Flora Oliveira de Souza Cardoso^a  e Francisco Xico Costa^b 

^aUniversidade Federal da Paraíba (UFPB), Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: flordeoliveira@gmail.com

^bUniversidade Federal da Paraíba (UFPB), Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: xicocosta2001@gmail.com

Submetido em 15 de outubro de 2024. Aceito em xx de dezembro de 2024.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v12i2.433>

Resumo. O centro tradicional de João Pessoa deriva de mais de quatro séculos de transformações urbanas que visavam atender a ideários urbanos, em tentativas frustradas por negar suas versões anteriores. A incompletude de planos e projetos gerou um centro que expressa suas diversas feições, seja a colonial de origem, a do ideário imperial e a de centro “modernizado”. Na década de 1980, propõe-se um novo olhar sobre esse espaço urbano, o de um sítio histórico urbano a ser preservado, gerando intervenções para recuperar as feições da antiga Cidade da Parahyba. Este artigo analisa as ações no Centro Histórico de João Pessoa entre as décadas de 1980 e 2010. O estudo foca na forma urbana e nas dinâmicas sociais que a moldaram, destacando as lacunas na preservação do patrimônio urbano. Além disso, o estudo morfológico ressalta a resiliência do traçado urbano de “cinco nomes” ao absorver atividades contemporâneas garantindo sua permanência no ainda centro funcional e simbólico da cidade. O método empregado foi o de “arqueologia virtual”, retrocedendo por camadas temporais a observação do espaço urbano para descobrir modificações e permanências expressando-as em mapas temáticos.

Palavras-chave. João Pessoa, centro histórico, morfologia urbana, preservação, intervenções

Introdução

A cidade de João Pessoa foi fundada há mais de quatro séculos, sendo uma das capitais brasileiras mais antigas. Ao longo de sua história, teve cinco nomes distintos: Cidade Real de Nossa Senhora das Neves (1585), Filipéia de Nossa Senhora das Neves (1588), Frederikstad ou Frederica (1634), Cidade da Parahyba (1654) e, finalmente, João Pessoa (1930). Cada toponímia reflete momentos e acontecimentos importantes para a cidade. O primeiro nome versa sobre a subordinação direta da Capitania da Parahyba ao Rei de Portugal, e o seguinte é uma homenagem à Dinastia Filipina, quando Espanha passa a reinar Portugal. Já o nome Frederica deriva da

ocupação holandesa, cuja expulsão resultou na denominação mais longeva: Cidade da Parahyba. Por quase três séculos tal toponímia fez alusão ao rio por onde se escoava a produção de cana-de-açúcar a partir do Porto do Varadouro.

Em 1930, ocorreu o assassinato do político paraibano João Pessoa, esse fato gerou uma homenagem e o último nome. Naquele momento, o cenário nacional e local era de mudanças extremas, o que se expressou pelas reformas urbanas. Embora houvesse esforços de saneamento e embelezamento, a cidade apresentou um crescimento limitado. A partir da década de 1950, sua expansão urbana se intensificou, especificamente em direção à orla marítima. O núcleo originário foi

gradativamente despovoado, assumindo a função de centro urbano, onde comércios e serviços passaram a ocupar parte do traçado quadricentenário. Na década de 1970, esse mesmo traçado foi rasgado por dois viadutos, e outras ações foram planejadas para refuncionalizar o centro, mas não executadas (Lavieri e Lavieri, 1999), resultando na permanência de elementos que contam a história da forma urbana.

Na década de 1980, propõe-se um novo olhar sobre o espaço urbano, o de valorização patrimonial. Foram propostas diferentes delimitações do que seria o centro histórico, culminando com a criação da Comissão do Centro Histórico de João Pessoa e assinatura de uma parceria entre Brasil e Espanha, o que gerou intervenções ao longo da década de 1990, como a renovação de praças e a restauração de edificações. Na década seguinte, se tem a continuidade de tais ações, mas a partir do tombamento nacional, com uma delimitação reduzida e focada em duas áreas do centro de João Pessoa.

O presente artigo analisa as intervenções no Centro Histórico de João Pessoa entre as décadas de 1980 e 2010, considerando a sua forma urbana e as dinâmicas sociais que a produziram. Além da perspectiva patrimonial, o estudo morfológico busca ressaltar a resiliência do traçado urbano de “cinco nomes” ao absorver novas atividades garantindo sua permanência no ainda centro funcional e simbólico da cidade. O método empregado foi de “arqueologia virtual” (Busquets, 2004), analisando o espaço urbano retrospectivamente para identificar modificações e permanências. Para seguir este processo são necessárias bases cartográficas históricas e fotografias capazes de explicar como era a cidade em seus diferentes momentos.

As fontes cartográficas utilizadas como referência remontam do século XVII, sendo elas: *Afbeelding der stad fortressen van Parayba* (Vischer, 1635) produzida durante a ocupação holandesa; “Croquis da Cidade da Parahyba” encomendado pelos frades beneditinos (Grangeiro, 1692); Planta da Cidade da Parahyba (Vasconcelos, 1858) elaborada para reformas de Beaurepaire Rohan; Planta da Capital da Parahyba (Brito, 1910) levantada para o projeto de saneamento

elaborado por Saturnino de Brito; Planta da Cidade da Parahyba (Kuhn et al, 1923) da gestão Walfredo Guedes Pereira; e a planta para Proposta de Circulação para Área Central (GEIPOT, 1984).

Formação do centro tradicional de João Pessoa

Para compreender o atual centro tradicional¹ da cidade de João Pessoa, é fundamental revisitar o contexto em que a cidade foi fundada e as características que moldaram seu desenvolvimento inicial. Nesta seção, abordamos os principais fatores geográficos, econômicos e culturais que influenciaram a configuração do núcleo original da cidade e sua expansão ao longo dos séculos.

Por mais de três séculos, o que hoje é a região central constituiu a delimitação total da cidade. Fundada em 1585 como forma de proteger e explorar o território (Machado, 1977), o povoamento foi assentado em um local alto para sua proteção, e, ao mesmo tempo, próximo a um corpo hídrico, na várzea fértil do Rio Paraíba, onde se desenvolveu o cultivo de cana-de-açúcar. Quanto à proteção, o final do século XVI foi marcado por ataques de outras nações europeias, o que culminou com a ocupação holandesa no início do século seguinte. A cidade foi criada para distribuir a produção de açúcar da região, funcionando como um entreposto açucareiro.

Quanto à definição do traçado urbano, ao contrário da tradicional implantação portuguesa, vencendo alturas a partir das linhas topográficas, para esta nova cidade se propôs um traçado retilíneo longitudinalmente a uma colina. Tal configuração seria um híbrido entre o traçado inicial de Salvador e Olinda (Sousa e Nogueira, 2007). Aproveitou-se uma parte alta, com pouca variação de cota, para ser ocupada paralelamente ao rio, quase alinhada à direção norte-sul. Esta forma de ocupar o território gerou ladeiras retilíneas com angulações e declives diversos, que conectam a parte alta às margens do rio. Ademais, existiam — e ainda existem — dois limites físicos: a oeste, o rio; e, descendo a colina ao leste, uma área alagada conhecida como Lagoa dos Irerês (ver Figura 1). Esses corpos hídricos, juntamente com a topografia acidentada, definiram os limites da cidade.

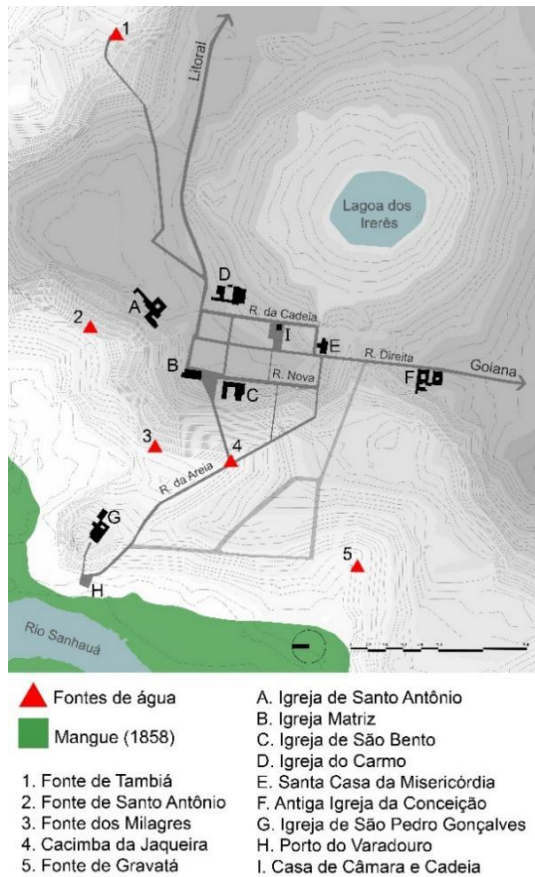


Figura 1. Mapa com elementos naturais, edificações importantes e o traçado urbano baseado em Grangeiro (1692) (fonte: elaborada pelos autores)

A topografia compartimentada deriva de uma falha geológica, especificamente de um deslocamento vertical do terreno, que ditou uma ocupação inicial em duas partes, nos baixos planaltos, e na área da planície fluvial do Rio Sanhauá (Pereira e Amaral, 2014). A partir desta falha brotava água da rocha calcária, gerando fontes e cacimbas de água (indicadas com o triângulo vermelho na Figura 1), sendo essenciais para a sobrevivência da população.

Como prática comum às cidades de fundação portuguesa, a Cidade Real de Nossa Senhora das Neves foi iniciada a partir da Rua Direita (atual Rua Duque de Caxias), onde se instalaram as ordens religiosas. A primeira foi a dos Beneditinos (C na Figura 1) já na fundação da cidade, localizados próximo ao seu ponto de início no Largo da Igreja Matriz (B na Figura 1). Em seguida, no outro extremo da via onde se localizava um aldeamento indígena, se assentaram os Jesuítas (F na Figura 1). Os Franciscanos também ocuparam a parte norte da Rua Direita

(A na Figura 1), e a última ordem foi a das Carmelitas (D na Figura 1), que seguiu a escolha dos Franciscanos, ainda mais ao leste, o que gerou a Rua da Cadeia (atual Avenida Visconde de Pelotas.). Em 1610, o povoamento também possuía uma Casa de Câmara e Cadeia (I na Figura 1) e uma Santa Casa de Misericórdia (E na Figura 1). O traçado fundacional balizado pelas ordens religiosas ainda está presente na cidade.

Com seu segundo nome, a Filipéia de Nossa Senhora das Neves foi ocupada por holandeses em 1635, interessados na produção de cana-de-açúcar dos quase vinte engenhos na várzea do Rio Paraíba (Carvalho, 2008). A ocupação foi presente em quase toda a costa do nordeste brasileiro, de Sergipe ao Maranhão, com a criação da cidade sede em Recife. Ao contrário do que ocorre na capital vizinha, em Frederica (ou *Frederikstad*, nomenclatura holandesa) não se realizaram grandes mudanças. Se consolidou o porto com armazéns e o Convento de São Francisco foi transformado em base da administração da Companhia das Índias Ocidentais.

Com o fim da ocupação holandesa em 1654, a agora Cidade da Parahyba continuou com seu lento crescimento, ainda atrelada a vida do campo e a função portuária. Após consolidado o eixo norte-sul a partir da Rua Direita e da Rua Nova (atua Rua General Osório), iniciase a expansão da cidade, principalmente a oeste, descendo em direção ao rio. Entre a parte alta da cidade e o porto já havia caminhos como a Ladeira de São Francisco, que por ser muito íngreme teve poucas construções. A principal via foi o “Rua do Varadouro para a cidade” (Ladeira Feliciano Coelho, Rua da Areia e Rua João Suassuna), que desce em diagonal aproveitando trechos de declividade mais suave, e conecta a Rua Nova diretamente com a base do morrote da Capela de São Frei Pedro Gonçalves (G na Figura 1), seguindo para o porto. Como caminhos secundários havia o “caminho do carro para a cidade” (Rua Barão do Triunfo), a “estrada que vai das cacimbas até a porta da Igreja do Rosário dos Pretos” (Rua Guedes Pereira) e o “caminho para as cacimbas e o portinho” (Rua Maciel Pinheiro) (ver Figura 2).

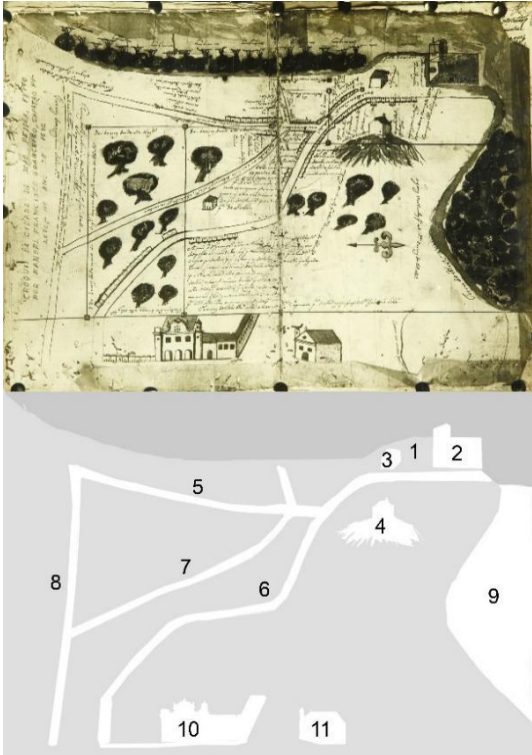


Figura 2. Mapa da Cidade da Parahyba em 1692. Legenda: 1. Porto do Varadouro; 2. Armazém ou Paço; 3. Alfândega; 4. Capela de S. Frei Pedro Gonçalves e Alto do Varadouro; 5. Varadouro e caminho para as cacimbas e o portinho (Rua Maciel Pinheiro); 6. Rua do Varadouro para a cidade (Ladeira Feliciano Coelho, Rua da Areia e Rua João Suassuna); 7. Caminho do carro para a cidade (Rua Barão do Trinfo); 8. Estrada que vai das cacimbas até a porta da Igreja do Rosário dos Pretos (Rua Guedes Pereira); 9. Convento de São Francisco; 10. Igreja e Mosteiro de São Bento; 11. Igreja Matriz. (fonte: Grangeiro, 1962, editado pelos autores)

No século XVIII foram fundadas irmandades religiosas com seus devidos templos implantados em terrenos distantes do núcleo originário, em caminhos que saíam da cidade. As novas edificações passaram a orientar a expansão da cidade, e ao mesmo tempo as irmandades eram fundamentais na socialização da população empobrecida (Meneses, 2014). A primeira foi a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (1697) localizada em parte baixa da Rua Direita (C, Figura 4); em seguida a Igreja Nossa Senhora das Mercês (1729) na extensão da Rua da Cadeia de onde partia a Estrada para o Rio Jaguaribe (D, Figura 4). Ao sul, fora da cidade foi implantado o Cemitério da Boa Sentença (1746) (J, Figura 4). Em seguida, a Igreja Nossa Senhora Mãe dos Homens (1767) no caminho para o litoral, na Rua Tambiá (atual

Rua Deputado Odon Bezerra) (B, Figura 3). Por fim, a Igreja Bom Jesus do Bonfim (1799) atual Igreja de Nossa Senhora de Lourdes, no caminho para Goiana (atual Rua das Trincheiras) (I, Figura 3). Todas estas igrejas foram demolidas em reformas urbanas, com exceção da última.

Até meados do século XIX, a cidade expandia sem ordenamento, tornando-se um “labirinto” de ruas e becos. É importante pontuar que a vida econômica da cidade ainda se mantinha vinculada a cana-de-açúcar produzida na região e transportada a partir do porto. A população urbana era composta por uma pequena parte de funcionários institucionais, por população livre empobrecida de artesãos diversos, marinheiros e mercadores, e a população escravizada (Gonçalves, 2016). Portanto, a expansão da cidade se deu a partir desta população empobrecida, com caminhos de terra e casas de palha com quintais para a criação de animais, principalmente nas bordas da Lagoa dos Irerês e a sudoeste em direção ao cemitério.

No final do século XIX ocorreu a primeira reforma urbana da cidade, para a qual foi elaborada uma planta de 1858 (Figura 3). Esse desenho detalha ruas e construções, sendo uma importante fonte de informação sobre o traçado urbano e sua permanência.

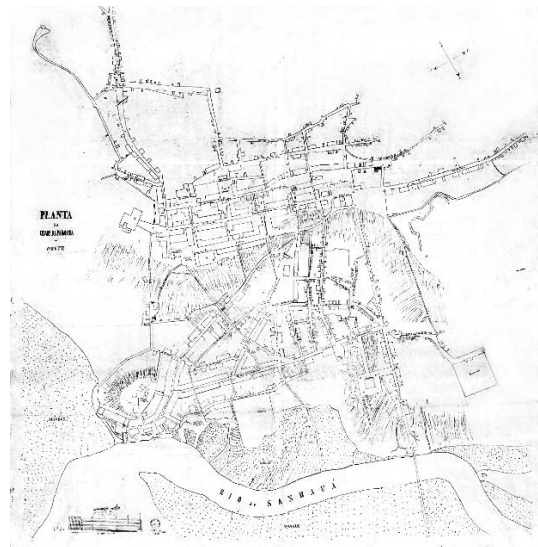


Figura 3. Planta da Cidade da Parahyba em 1858 (fonte: Vasconcelos, 1858, editado pelos autores)

A partir de uma base cartográfica atual, foi ensaiada uma versão da planta de 1858 indicando as transformações mais evidentes no traçado urbano (Figura 4). A reforma de Beaurepaire Rohan (1857-1859) alinhou e

estendeu vias justamente na porção sudoeste (Tinem, 2006). Outra intervenção importante foi a criação da linha férrea e a Estação Ferroviária Conde D'Eu (1884), conectando a

capital ao interior do estado. A linha férrea separou definitivamente a cidade do rio, um caráter que a cidade possui atualmente (ponto F na Figura 4).

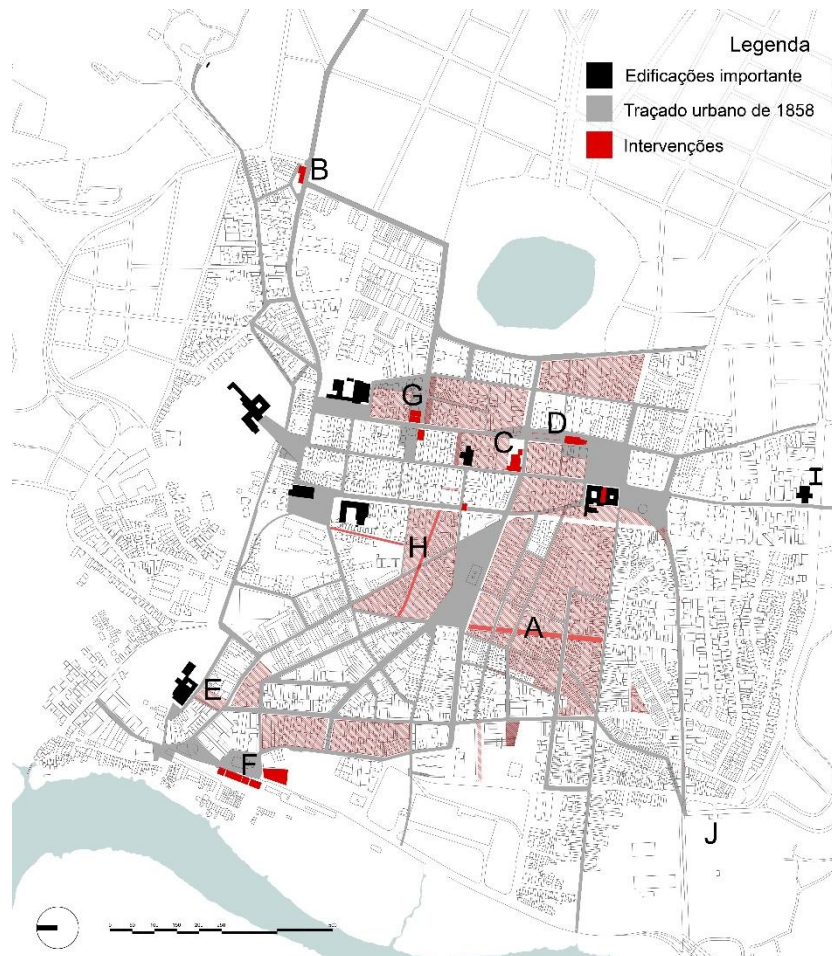


Figura 4. Mapa do centro tradicional e João Pessoa atual com a sobreposição do traçado urbano de 1858 (Vasconcelos, 1858) e a indicação das intervenções urbanas. Legenda; A. Reformas de Beaurepaire Rohan (1857-1859); B. Demolição da Igreja Nossa Senhora Mãe dos Homens (1923); C. Demolição da Igreja Nossa do Rosário dos Pretos (1923); D. Demolição da Igreja Nossa Senhora das Mercês (1935); E. Criação da Praça Antenor Navarro (1933); F. Transferência da Estação Ferroviária Conde D'Eu (1940); G. Demolição do Mercado de Tambiá (1950); H. Viaduto Dorgival Terceiro Neto (1973) e Damásio França (1969); I. Igreja Bom Jesus do Bonfim (1799); J. Cemitério da Boa Sentença (1746) (fonte: elaborada pelos autores)

Desde sua fundação, a cidade teve um ritmo de crescimento lento, a cada século dobrava-se a extensão de seu traçado urbano², como mostra a Figura 5. No entanto, em 1858 esta taxa de crescimento dobrou (Sousa, 2021). Experienciar o mesmo crescimento na metade do tempo foi impactante no cotidiano da população. Contudo, este processo viria a se exponenciar a partir do século XX, gerando transformações radicais que suprimiram lugares simbólicos e deixaram marcas profundas no espaço urbano.

Após um longo período de decadência do cultivo de cana-de-açúcar, no início do século

XX surgiu o cultivo do algodão, o que possibilitou investimentos para implementar o trinômio sanear, embelezar e circular (Guedes, 2006). Na década de 1910, ocorreu a primeira expansão planejada para o sul com a criação do bairro de Jaguaribe, conectando a cidade alta com a mata do Buraquinho. Nos anos 1920, ocorreram as primeiras demolições por motivos urbanísticos, com a criação de praças e ampliação de ruas (pontos B, C e D da Figura 4). Também se iniciou a construção da Avenida Epitácio Pessoa para conectar a cidade ao mar, e as obras no porto, nunca finalizadas, o que gerou sua transferência para

Cabedelo. Na década de 1930, já como cidade de João Pessoa, ocorreram novas demolições (ponto E da Figura 4), mas em 1938, com a criação do IPHAN, foram tombados alguns edifícios do núcleo fundacional, o que garantiu a preservação de parte do traçado urbano. De fato, as décadas seguintes foram

de pouca intervenção no núcleo originário, com os esforços do estado se concentravam na expansão urbana, que se deu com a execução parcial dos planos de saneamento, com a urbanização da Lagoa dos Irerês, permitindo a expansão a leste (ver Figura 6).

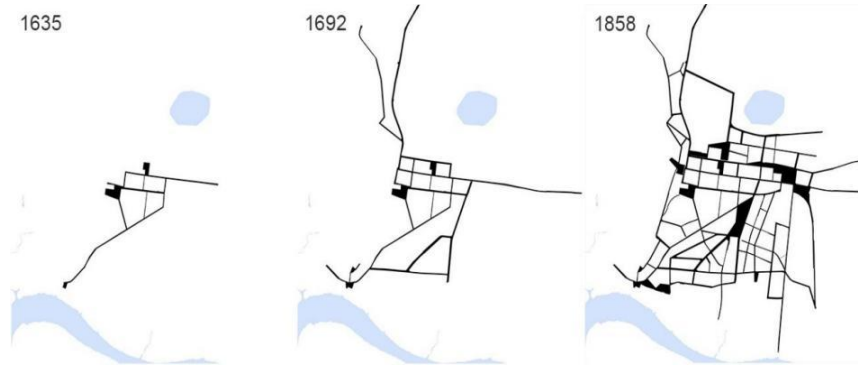


Figura 5. Evolução urbana do centro tradicional de João Pessoa baseada em mapas históricos de 1635, 1692 e 1858 (fonte: elaborada pelos autores com base em Visscher (1635), Grangeiro (1692) e Vasconcelos (1858))

O crescimento em direção à orla marítima transformou a área que antes se configurava como a totalidade da cidade em centro urbano, sendo uma centralidade tradicional por transmitir tempos distintos da cidade, mas ao mesmo tempo atendendo às dinâmicas urbanas contemporâneas. Como consequência, sofreu dois fenômenos urbanos entre as décadas de 1950 e 1960, o despovoamento e a verticalização. A partir de legislação municipal específica de 1957 e 1963, se proibiu novas edificações com menos de três pavimentos, principalmente a Rua Duque de Caxias e imediações da Lagoa Solon de Lucena. Naquele momento havia um discurso recorrente sobre a necessidade de “modernizar” o centro, tanto pela mídia quanto pelo estado. O estímulo à verticalização e renovação do estoque edificado levou à construção de alguns edifícios, mas gerou principalmente uma limitação de usos e dificuldade de manutenção

dos antigos imóveis. Qualquer tipo de adaptação de prédios residenciais em comerciais ou de prédios comerciais para novo ramo de negócio estavam sujeitos ao novo gabarito (Pereira, 2009).

Na década de 1960 também se busca “modernizar” o traçado secular para o automóvel. O transporte por bondes já havia sido extinto, e a cidade passou a ser cada vez mais transitada por carros e ônibus. Na transição para a década de 1970 ocorreram as intervenções mais incisivas. A criação do Viaduto Damásio Franca na Praça Vidal de Negreiros e o Viaduto Dorgival Terceiro Neto por cima da Rua da Areia (ponto H da Figura 4), formando um binário conectando a Lagoa Solon de Lucena ao Varadouro. O período de refuncionalização do centro de João Pessoa, ou ao menos de sua tentativa, foi seguido por uma nova abordagem, a patrimonialização.

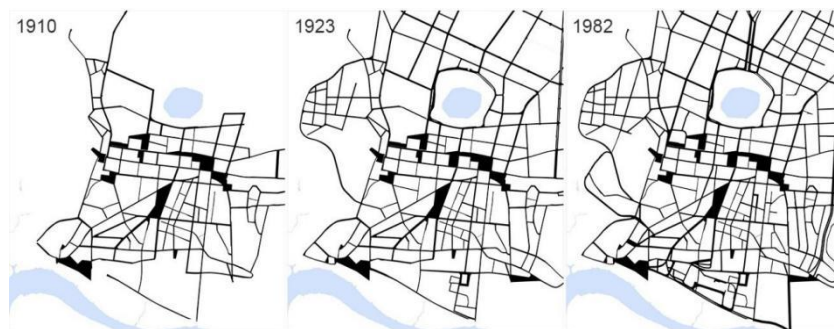


Figura 6. Evolução urbana do centro tradicional de João Pessoa baseada em mapas históricos de 1910, 1923 e 1982 (fonte: elaborada pelos autores com base em Brito (1910), Kuhn *et al* (1923) e GEIPOT (1984))

O estado atual do centro tradicional de João Pessoa deriva, portanto, da busca por atender a ideários urbanos, em tentativas frustradas por negar suas versões anteriores. A incompletude de planos e projetos gerou um centro que expressa suas várias fases históricas: desde a origem colonial, passando pelo ideário imperial, até se transformar em um “centro modernizado”. No entanto, também carrega a desigualdade social como uma marca. Com o abandono do centro pela elite econômica em busca dos novos bairros, atividades ambientalmente degradantes, como a instalação de uma fábrica de cimento na Ilha do Bispo e o Lixão do Roger, foram permitidas. Contudo, há uma população que persiste, enquanto outra chega para ocupar os vazios de forma precária, porém constante.

Dois Centros Históricos

A abordagem patrimonial sobre o centro tradicional de João Pessoa se iniciou em 1938 com os tombamentos de exemplares de arquitetura barroca: a Igreja da Misericórdia, a Ruína Casa da Pólvora, a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco, a Igreja da Ordem Terceira do Carmo, e a Igreja de Santa Teresa de Jesus (IPHAN, 2013). Esses primeiros tombamentos e os subsequentes, com a Fonte do Tambiá (1941), o Convento e Igreja de Santo Antônio e Casa de Oração e claustro da Ordem Terceira de São Francisco (1952) e a Igreja de São Bento (1957); foram essenciais para a futura preservação do sítio histórico urbano.

Entre as décadas de 1960 e 1980, avanços nas cartas patrimoniais ajudaram a difundir a importância de preservar contextos urbanos, e não apenas edificações isoladas. Atendendo a tal demanda, em seu primeiro Plano de Desenvolvimento Urbano (João Pessoa, 1975), apresentou-se uma delimitação de áreas de preservação rigorosa, estabelecendo normas para essas zonas, mas que não avançaram de forma prática. Foi apenas em 1982, a partir do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), que se teve a primeira delimitação do “Centro Histórico Inicial de João Pessoa” (Estado da Paraíba, 1982). O limite do sítio histórico urbano foi revisado, com sua versão final de 2004 (Estado da Paraíba, 2004), que em parte,

parece corresponder ao que permaneceu do traçado urbano de 1858 (ver Figura 3).

Com a delimitação do sítio histórico urbano, uma série de intervenções em espaços públicos foi realizada, visando recuperar as feições da antiga Cidade da Parahyba. Em 1987 foi firmada uma parceria entre Brasil e Espanha por meio do Programa de Preservação do Patrimônio Cultural da Ibero-América, da Agência Espanhola de Cooperação Internacional, para revitalização do Centro Histórico de João Pessoa (AECI, 1999). Entre os anos 1990 e 2000, foram realizadas obras de restauro e recuperação de espaços públicos como o restauro do Conjunto Beneditino (1996) e a reforma do Adro de São Francisco (2002). Entretanto, o projeto transformou a narrativa e a imagem do centro enquanto patrimônio, vinculando-o ao bairro do Varadouro (antiga Cidade Baixa), com a requalificação da área que engloba a Praça Antenor Navarro (1998), o Largo e a Igreja de São Frei Pedro Gonçalves (1997 e 1999), o restauro do Hotel Globo (1995) e da antiga Fábrica de Vinhos Tito Silva (1995), assim como a pintura das edificações. Essas ações consolidaram o conjunto art déco da década de 1930 como o referencial de sítio histórico urbano de João Pessoa.

Em um segundo momento, já nos anos 2000, busca-se o reconhecimento nacional, novamente estimulando ações em praças e largos. A delimitação do Centro Histórico de João Pessoa proposta para o IPHAN (2007) teve como enfoque a Cidade Alta, com seus monumentos religiosos do século XVII, e o conjunto do Varadouro. Na mesma década foram disponibilizados investimentos federais para atuação em centros históricos, o que estimulou a criação de um grande projeto de “revitalização” do Porto do Capim, para a criação de um polo turístico e consequente remoção da comunidade ribeirinha (CPDCHJP, 2007). A proposta não foi adiante naquele momento, mas o desejo de refuncionalizar este território para o turismo ainda persiste, com o projeto do Parque Ecológico Sanhauá, que gerou a remoção de parte da Vila Nassau em 2019 (Rossi, 2019)

Dentre as intervenções do pós-tombamento, destaca-se a Praça Vidal de Negreiros,

marcada por um histórico de transformações, desde sua criação a partir da demolição da Igreja Nossa do Rosário dos Pretos; sua remodelação na década de 1970 em função do Viaduto Damásio Franca; e por fim, em 2010 sua última configuração, que recupera em parte sua feição original. Em 2016 outro espaço livre foi transformado, o Parque da Lagoa Solon de Lucena, e já em 2020 se conclui a primeira etapa do parque, com a revitalização e ampliação da Praça Napoleão Laureano.

O mapa a seguir apresenta um mosaico patrimonial do centro tradicional de João Pessoa (Figura 7), indicando os tombamentos individuais pelo IPHAN desde 1938 e os tombamentos estaduais pelo IPHAEP. Também estão destacadas as duas poligonais que definem sítio histórico urbano, assim como a indicação dos espaços que receberam as intervenções entre as décadas de 1990 e 2010. Evidencia-se o foco no eixo formado pelas primeiras vias da

cidade com suas ordens religiosas. Mas também na parte baixa, no bairro do Varadouro, concentrando-se no núcleo art déco da Praça Antenor Navarro e do Largo da Igreja de São Frei Pedro Gonçalves, alvo das primeiras reformas em espaços livres. As intenções, ainda não totalmente concretizadas, relacionadas ao Rio Sanhauá, refletem uma prioridade em concentrar intervenções na área baixa do centro.

A partir da Figura 7, nota-se que uma parte considerável do centro tradicional não recebeu investimentos ou intervenções dentro do recorte temporal estudado. Trata-se da área que historicamente conectou a Cidade Alta à Cidade Baixa, um trecho composto por diversas ladeiras e que foi alvo das primeiras reformas urbanas no final do século XIX. Apesar de não fazer parte da poligonal de tombamento nacional, esta parte do centro é responsável por agregar atributos e valores ao sítio histórico urbano.

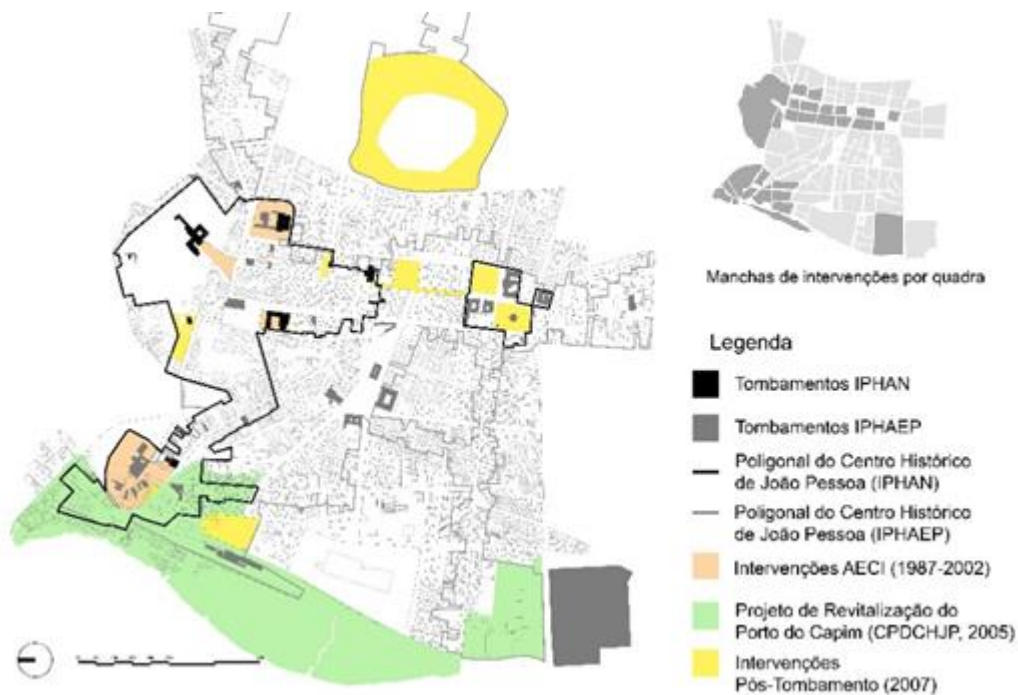


Figura 7. Mapa do mosaico patrimonial do centro tradicional de João Pessoa. Fonte: elaborada pelos autores.

Os valores da forma urbana

O centro da cidade de João Pessoa resulta de processos urbanos semelhantes aos de outras capitais brasileiras, como as vizinhas, Recife e Natal, e a não tão distante São Luís. A partir de uma miscelânea histórica e geográfica, é possível compará-las, seja pelo

período de fundação, pelos ciclos econômicos que levaram ao crescimento ou à estagnação, pela proximidade de corpos d'água, pelo tipo de traçado urbano, entre outras características. De fato, existiram métodos específicos para a ocupação do novo território por parte das diversas nações

que aportaram neste lado do mundo, o que induz a uma inevitável comparação. Entretanto, existem elementos e atributos singulares que influíram e ainda influem na formação e desenvolvimento de cada uma dessas cidades, tornando-as notáveis ou não, mas sempre únicas.

Podemos intuir que tais singularidades derivam, a princípio, do próprio sítio natural onde as povoações foram assentadas. Neste contexto, aspectos como relevo, corpos hídricos, vegetação e solo cumpriram um papel determinante para a ocupação humana, seja como facilitadores ou mesmo como barreiras a serem transpassadas. Portanto, é a partir da conjunção entre o que o sítio natural oportunizava e como se dava a sua ocupação que se configuraram as primeiras cidades brasileiras. Muitas dessas cidades atualmente possuem apenas alguns vestígios de sua lógica fundacional, como, por exemplo, São Paulo, cujas transformações do século passado ocultaram rios e o relevo acidentado em que se assenta. Este não é o caso de João Pessoa.

O que antes era a Cidade da Parahyba, e que hoje se entende como centro tradicional, apresenta uma estrutura urbana que ainda preserva as marcas das estratégias tomadas para superar os desafios impostos pelo sítio natural (Pereira, 2019). Em outras palavras, seu traçado urbano manifesta o esforço realizado na fundação de novas cidades no século XVI. Além de resistir às transformações impostas às cidades brasileiras a partir do século XX, o traçado colonial em João Pessoa ainda desempenha funções contemporâneas. Esta permanência se deve em parte à existência de elementos singulares que atuam como âncoras do traçado urbano (ver Figura 8), semelhante ao que ocorre em Recife (Reynaldo, 2017), mas também por sua resiliência, que deriva de características da forma urbana (Tinem, 2006).

Um dos valores indicados no processo de tombamento do Centro Histórico de João Pessoa é a preservação do traçado urbano. Após os tombamentos individuais de 1938, fortaleceu-se a capacidade que as edificações históricas têm de “ancorar” o traçado urbano, o que pode ser verificado comparando a Figura 1 e a Figura 7. Tem-se

claramente eixos consolidados, como mostra a Figura 8, entre a Igreja de Santo Antônio (A) e a antiga Santa Casa de Misericórdia (E); assim como entre a Igreja do Carmo (D) e a Igreja de São Bento (C). Tratam-se de edificações tombadas, que somadas a outros elementos, como a Basílica de Nossa Senhora das Neves (B) e a antiga Igreja da Conceição (F), impediram que reformas urbanas mais drásticas destruíssem a estrutura viária colonial.

Para além dos eixos viários citados anteriormente, percebe-se a resiliência do traçado urbano a partir da permanência de antigos caminhos refuncionalizados. Como exemplo, o Beco do Barão, que se transformou na movimentada Galeria Augusto dos Anjos (Tinem, Loureiro e Martins, 2005), dando continuidade à passagem de pedestres entre a antiga Rua Direita (Rua Duque de Caxias) e o largo da antiga Igreja das Mercês (atual praça 1817) (ponto H na Figura 8). Também há resquícios do Beco do Inferno, que serve de entrada lateral para o Shopping Center Terceirão, ao fundo da Biblioteca Pública Estadual Augusto dos Anjos (I, Figura 8). E por último, o caminho ao lado do antigo Mercado Tambiá (J, Figura 8), que se manteve como passagem de pedestres (a Rua Pastor Antônio Petronilo dos Santos), mesmo após a substituição do mercado pelo Cinema Municipal e pelo edifício da Previdência Social. Estes exemplos marcam a potencialidade de convivência entre o traçado antigo e o uso contemporâneo.

Outro valor importante que também deriva da forma urbana é a ideia de “amplidão”, que Marcos Catriotto, relator do processo de tombamento apresentou durante a 55ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, em 6 dezembro de 2007.

“João Pessoa é sobretudo um grande espaço mais bem horizontal. Não é como o Rio de Janeiro que já nasce exprimida entre mar e montanha ou como outras cidades nossas que tem um entorno que determina um confinamento. João Pessoa sugere ao contrário, amplidão. Grandes espaços, grandes vistas e uma perspectiva a rigor horizontal” (João Pessoa, 2010).

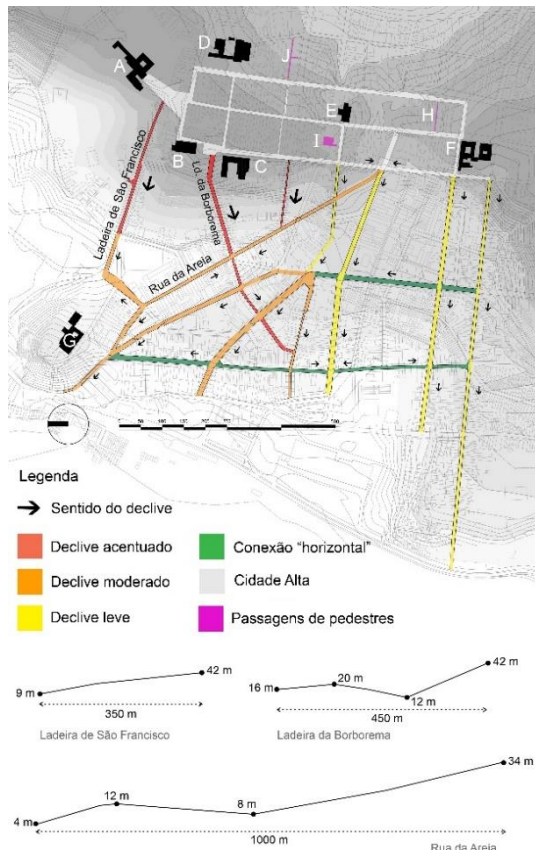


Figura 8. Mapa síntese dos elementos estruturais do centro tradicional de João Pessoa, a Cidade Alta e as ladeiras que a conectam a Cidade Baixa. Legenda: A. Igreja de Santo Antônio; B. Basílica de Nossa Senhora das Neves; C. Igreja de São Bento; D. Igreja do Carmo; E. Santa Casa da Misericórdia; F. Antiga Igreja da Conceição; G. Igreja de São Frei Pedro Gonçalves; H. Beco do Barão; I. Beco do Inferno; J. Viela do Mercado Tambiá (fonte: elaborada pelos autores)

A amplidão e as perspectivas horizontais mencionadas derivam da topografia e das soluções de desenho urbano para superá-la, conectando alto e baixo a partir de ladeiras retilíneas com angulações e declives diversos, como pode ser visto na Figura 8. Quanto mais antiga, mais íngreme é a via, a exemplo da Ladeira de São Francisco e Borborema. A variação de altura entre o ponto mais alto, junto ao Conjunto Franciscano, e as margens do rio é de 48 metros, por um percurso de aproximadamente 800 metros. É uma inclinação suave se comparada, por exemplo, à secção que há entre Cidade Alta e Cidade Baixa na antiga Salvador.

Em João Pessoa não há ruptura, mas sim uma continuidade entre alto e baixo, existindo um espaço intermediário entre as duas nomenclaturas. Mesmo assim, são

variações que proporcionam vistas amplas para o vale do Rio Paraíba (Figura 9), assim como, é possível visualizar torres de igrejas da parte alta a partir das perspectivas abertas por estas vias na parte de baixo (Figura 10). Além de caminhos, as ladeiras são elementos de conexão visual entre as alturas do centro tradicional e, conseqüentemente, atributos do centro histórico.



Figura 9. Vista a partir da Ladeira da Borborema, 2024 (fonte: autores)



Figura 10. Vista a partir da Ladeira Feliciano Coelho, 2024 (fonte: autores)

Considerações finais

Para analisar as intervenções no Centro Histórico de João Pessoa, tornou-se imprescindível reconstruir a história da formação do centro tradicional. Esse passo inicial permitiu compreender de maneira mais aprofundada os elementos que estruturam a forma urbana da área e suas

dinâmicas ao longo do tempo. O processo também facilitou a correlação entre os valores atribuídos ao sítio histórico urbano e suas características morfológicas. Evidenciou-se a relevância do acervo edificado não apenas pelo valor individual de exemplares da arquitetura barroca, mas como parte de um conjunto que assegura a permanência do traçado urbano da Cidade Alta. Paralelamente, o conjunto art déco no Varadouro revelou sua importância, não apenas como expressão de um processo de renovação urbana, mas também por sua localização estratégica em um terreno elevado pela falha geológica Sanhauá (Pereira e Amaral, 2014), que oferece vistas panorâmicas do vale do Rio Paraíba.

A escolha pela recuperação dessas duas áreas é justificável devido ao alto valor patrimonial que ambas detêm. Contudo, é fundamental destacar a necessidade de atenção à área intermediária, responsável pela ligação entre as antigas Cidade Alta e Cidade Baixa (Varadouro). Como demonstrado no estudo morfológico, essa continuidade histórica foi assegurada por caminhos retilíneos que exploraram as partes mais suaves da topografia, possibilitando amplas vistas. Do topo, destaca-se o vale do Rio Paraíba como elemento marcante, enquanto da parte baixa, as torres das igrejas e as edificações altas próximas à Lagoa Sólton de Lucena compõem a paisagem visual. Apesar de sua importância histórica e simbólica, essa área é hoje uma das mais degradadas dentro dos limites do sítio histórico, caracterizada por acentuado esvaziamento e demanda urgente de reintegração às dinâmicas urbanas da cidade.

A intervenção necessária não deve se restringir a ações de restauração ou requalificação, como as realizadas entre 1990 e 2010, mas sim priorizar a reabilitação urbana. Segundo Portas (2005), a reabilitação de cidades consiste em renovar continuamente as estruturas existentes, desenvolvendo suas próprias potencialidades com soluções específicas e adaptadas a cada caso, em vez de reproduzir abordagens genéricas preconcebidas. Nesse sentido, a problemática do patrimônio deve ser inserida de forma ativa nas políticas urbanas, integrando-as às dinâmicas locais.

No caso de João Pessoa, a preservação patrimonial como componente do planejamento urbano foi prevista já no primeiro Plano Diretor de 1992, que enfatizava a necessidade de conciliar a preservação com a lógica de centralidade. Entretanto, essa diretriz permaneceu apenas como um discurso genérico, reiterado nas revisões de 2008 e no plano atual, sem desdobramentos concretos. Na prática, a responsabilidade pela preservação recaiu quase exclusivamente sobre os órgãos patrimoniais, como o IPHAN e o IPHAEP. Apesar de seu papel fundamental, a atuação dessas instituições é limitada, frequentemente resultando em ciclos fragmentados de restaurações individuais, sem garantir a preservação das ambiências e da integridade do sítio histórico a longo prazo.

O estudo também revelou que a degradação ultrapassa os limites do sítio histórico urbano, estendendo-se ao entorno do Varadouro. Vazios urbanos, como a antiga Fábrica Matarazzo, coexistem com áreas ribeirinhas ocupadas precariamente por comunidades tradicionais nas margens do Rio Sanhauá. Este território reúne desafios socioeconômicos, ambientais e patrimoniais, além de desempenhar funções diversas como centro urbano. Dessa forma, o Centro Histórico de João Pessoa requer uma abordagem abrangente que vá além de suas características patrimoniais, reconhecendo-o antes de tudo como um bairro.

Por fim, o levantamento de intervenções realizadas e planejadas no centro histórico pode apresentar lacunas, devido à dificuldade de acesso a informações completas e consistentes. Por isso, se considera que o levantamento não está finalizado, e deve avançar para a década atual. Já é possível identificar ações importantes no centro tradicional de João Pessoa, com projetos voltados para a recuperação de edifícios abandonados para habitação popular, o que se enquadra como uma prática de reabilitação urbana. Cabe as investigações futuras acompanhar os desdobramentos desse novo ciclo de ações, analisando seus objetivos e os resultados obtidos. É essencial avaliar a capacidade dessas iniciativas de promover usos

contemporâneos que não apenas valorizem o patrimônio, mas também fortaleçam o dinamismo e a funcionalidade do centro tradicional de João Pessoa.

Notas

¹ Centro tradicional entendido como do espaço urbano que possui uma noção de antiguidade, mas que com o passar do tempo, foi capaz de manter certas funções centrais (Carrión, 2014).

² Em 1635 com 2.400 metros de rede viária, 1700 com 4.600 metros, 1810 com 9.500 metros, 1858 com 18.000 metros (Sousa, 2021).

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Programa Institucional de Internacionalização (PRINT) - Código de Financiamento: 88887.888591/2023-00; e da Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba (FAPESQ), termo: nº 1172/2021.

Referências

Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) (1999) *Programa de Preservación del Patrimonio Cultural de Iberoamérica*. Madrid: AECI.

Aguiar, W. E Octávio, J. (1985) *Uma cidade de quatro séculos: evolução e roteiro*. João Pessoa: Grafset.

Busquets, J. (2004) *La Ciutat Vella de Barcelona: Un Passat Amb Futur*. Barcelona: Editora Ajuntament de Barcelona.

Brito, S (1910) *Planta da Capital da Parahyba*. Disponível em: Sousa, A. J., Nogueira, H. e Vidal, W. (2006) “Inovação no urbanismo brasileiro da Primeira República: o traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana”, *Arquitextos (São Paulo. Online)*, 70e361, pp. 1–7.

Carvalho, J. L. (2008) “Formação territorial da Mata Paraibana, 1755-1808”, Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

Carrión, F. (2014) “Los desafíos actuales en los centros históricos”, in *Seminario Permanente Centro Histórico de la Ciudad de México*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 3, pp. 27–37.

Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa (CPDCHJP) (2007) *Projeto de Revitalização do Antigo Porto do Capim*. João Pessoa: CPDCHJP.

Estado da Paraíba (1982) Decreto nº 9.484, de 13 de maio de 1982. *Diário Oficial do Estado da Paraíba*, João Pessoa, 14 maio.

Estado da Paraíba (2004) Decreto nº 25.138, de 1 de janeiro de 2004. *Diário Oficial do Estado da Paraíba*, João Pessoa, 29 jun.

GEIPOT (1984) *Proposta de Circulação para Área Central*. Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes. Disponível em: Oliveira, J. L. A. de. (2006) “Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: o caso de João Pessoa”. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

Gonçalves, R. C. (2016) “Como e onde viviam os trabalhadores da Cidade da Parahyba (séculos XVI-XIX)?”, in Moura Filha, M. B., Cotrim, M. e Cavalcanti Filho, I. (eds.) *Entre o Rio e o Mar: Arquitetura residencial na Cidade de João Pessoa*. João Pessoa: Ed. UFPB, pp. 64–89.

Grangeiro, M.F. (1692) *Croqui da cidade de João Pessoa* [Digital]. Acervo Digital do Instituto Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <https://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/handle/123456789/6722?discover?rpp=10&etal=0&query=Parahyba> (Acessado em: 28 dezembro 2024).

Guedes, K. A. (2006) “O ouro branco abre caminho: o algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)”, Dissertação de Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (2007) “Tombamento do Centro Histórico de João Pessoa”, in *Ata da*

- 55ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Brasília: IPHAN, 6 dez.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (2012) *Dossiê: Proposta de Requalificação das Áreas Urbanas do Porto do Capim e da Vila Nassau*. João Pessoa: IPHAN, vol. 1.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (2013) *Lista dos Bens Inscritos nos Livros do Tombo (1938-2012)*. Rio de Janeiro: Arquivo Central do IPHAN.
- Kuhn, Otto et al (1923) *Planta da Cidade da Parahyba*. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP).
- Machado, M. (1977) *História da Província da Paraíba*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, vol. 1.
- Meneses, M. S. (2014) “O processo de demolição e desmonte das irmandades religiosas na Cidade da Parahyba (1923-1935): “O Caso das Mercês”. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Lavieri, J. R. E Lavieri, M. B. F. (1999) “Evolução urbana de João Pessoa pós-1960”, in *A questão urbana na Paraíba*. João Pessoa: Editora Universitária.
- Pereira, F. T. B. (2009) “Do incentivo ao controle: o debate sobre verticalização na cidade de João Pessoa (1956-1974)”, *Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)*, 9, pp. 3–21.
- Pereira, L. S. E Amaral, J. do (2014) “Geoturismo urbano: análise da tipologia geológica e cultural da capitania da Parahyba”, *Cadernos de Estudo e Pesquisa em Turismo*, 3(3), pp. 239–264.
- Pereira, L. S. E Amaral, J. do (2017) “A paisagem cultural da Capitania da Parahyba, Brasil, na ótica da iconografia do período colonial”, *Revista Pasos*, 15, pp. 139–162.
- Portas, N. (2005) “Velhos Centros Vidas Novas”, in *Os tempos e as formas*. Guimarães, Portugal: Universidade do Miño, vol. 1, pp. 15–38.
- João Pessoa (2010) *Tombamento do Centro Histórico de João Pessoa*. Youtube. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=hJ2OdCkGymY>. (Acessado em: 28 dezembro 2024).
- João Pessoa (1975) Lei nº 2.102, de 31 de dezembro de 1975. Disponível em: <http://leismunicipa.is/ewfim> (Acessado em: 28 dezembro 2024).
- Reynaldo, A. (2017) *As Catedrais Continuam Brancas*. Recife: Cepe.
- Rossi, P. (2019) “Demolições e remoções no Porto do Capim: o que está em jogo no Parque Sanhauá?”, *Brasil de Fato*, Rio de Janeiro, 5 jun. Disponível em: <https://brasildefatorj.com.br/2019/06/05/demolicoes-e-remocoes-no-porto-do-capim-o-que-esta-em-jogo-no-parque-sanhaa>. (Acessado em: 28 dezembro 2024).
- Sousa, A. J. E Nogueira, H. C. (2007) “O plano de implantação da cidade da Parahyba (1585) - parte I”, *Arquitextos* (São Paulo. Online), 93, pp. 1–10.
- Sousa, A. J. (2021) *A expansão do traçado da capital Paraibana até meados do Século XIX*. João Pessoa: Ed. do Autor.
- Tinem, N., Loureiro, J. E Martins, C. (2005) “Para além da dicotomia Cidade Alta/Cidade Baixa: um estudo historiográfico da forma urbana em João Pessoa (PB)”, in *Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, 11., Salvador: Anpur.
- Tinem, N. (ed.) (2006) *Fronteiras, Marcos e Sinais: Leituras das Ruas de João Pessoa*. João Pessoa: Editora da UFPB.
- Vasconcelos, A.B. (1858). *Planta da cidade da Parahyba*. Reduzida por Gomes de Oliveira, A. J. (1905). Acervo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP).
- Visscher, N. (1635). *Afbeelding der stad fortressen van Parayba*. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/biblioteca-virtual-da-cartografia-historica-do-seculo-xvi-ao-xviii/artigos/afbeeldingder-stadt-en-fortressen-van-parayba/> (Acessado em: 28 dezembro 2024).

Five names, one urban fabric and two historic centers

Abstract. *The traditional center of João Pessoa derives from more than four centuries of urban transformations aimed at meeting urban ideals, in frustrated attempts to negate their previous versions. The incompleteness of plans and projects has generated a center that expresses its various features, whether it be the colonial origin, the imperial ideology or the “modernized” center. In the 1980s, a new view of this urban space was proposed, that of the historic center, generating interventions to recover features of the old City of Parahyba. This article seeks to analyze the interventions in João Pessoa’s Historic Center between the 1980s and 2010s, based on the study of urban form and the social dynamics that produced it, highlighting gaps in the treatment of urban heritage. In addition to the heritage perspective, the morphological study seeks to highlight the resilience of the “five names” urban fabric in absorbing contemporary activities, guaranteeing its permanence as the city’s functional and symbolic center. The method used was “virtual archaeology” going back in time layers to observe the urban space and discover changes, expressing them in thematic maps.*

Keywords. *João Pessoa, historic center, urban morphology, preservation, interventions*

Editor responsável pela submissão: Ana Cláudia Cardoso, Kamila Oliveira e Alberto Lima.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

