



EUDES RAONY SILVA

CENTRO ANTIGO DE JOÃO PESSOA

forma, uso e patrimônio edificado

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**CENTRO ANTIGO DE JOÃO PESSOA:
Forma, uso e patrimônio edificado**
Eudes Raony Silva

NATAL
JUNHO DE 2016

EUDES RAONY SILVA

**CENTRO ANTIGO DE JOÃO PESSOA:
Forma, uso e patrimônio edificado**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio grande do Norte, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. José Clewton do Nascimento.

**NATAL
JUNHO DE 2016**

Catálogo da Publicação na Fonte. Universidade Federal do Rio Grande do Norte / Biblioteca Setorial de Arquitetura e Urbanismo.

Silva, Eudes Raony.

Centro antigo de João Pessoa: forma, uso e patrimônio edificado /
Eudes Raony Silva. – Natal, RN, 2016.
144f. : il.

Orientador: José Clewton do Nascimento.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia. Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

1. Patrimônio histórico – Dissertação. 2. Patrimônio edificado – Dissertação. 3. Centro antigo – João Pessoa-PB – Dissertação. 4. Sintaxe espacial – Dissertação. I. Nascimento, José Clewton do. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/UF/BSE15

CDU 719

EUDES RAONY SILVA

**CENTRO ANTIGO DE JOÃO PESSOA:
Forma, uso e patrimônio edificado**

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. José Clewton do Nascimento
Orientador – PPGAU/UFRN

Profa. Dra. Edja Bezerra Faria Trigueiro
Examinadora interna – PPGAU/UFRN

Profa. Dra. Maria Berthilde Moura Filha
Examinadora externa – PPGAU/UFPB

*À Selminha,
Por amar em tempos de dor.*

*Eu
Tinha tudo pra ser feliz:
Segundo grau completo,
Curso de Datilografia,
Uma passagem de ônibus
Pra outro lugar do país.
Por que ela não me quis?
O que eu posso fazer?*

(Totonho e Os Cabra)

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Rio Grande do Norte, aquela mãe que recebe com carinho seus filhos rebeldes de volta ao lar.

Ao PPGAU e seu corpo docente, pela vastidão de conhecimento, pelo ambiente acolhedor, pelos litros de café com leite ninho e pelos dias em que acampeei nos laboratórios sem que ninguém soubesse.

À Edja Trigueiro, que me deu uma preciosa *forma* de olhar a cidade – além dos olhares intimidadores.

À Jota Clewton, por me mostrar que sem pedras o arco não existe.

À Maria Berthilde, por me introduzir ao mundo da conservação – logo quando eu não queria nada com isso.

Aos sintaqueiros de plantão e aos colegas da academia, fundamentais do início ao fim. Um alô especial à Ana Paula Gurgel, Clóvis Dias, Lucy Donegan e Camila Cesar.

Ao Instituto Federal da Paraíba, que erigiu minha vocação à docência.

A todos os que fazem e fizeram a FeNEA, por me ensinarem que a vida é a arte do encontro.

Às meninas do “esse dois, esse dois”, seres de luz cuja amizade não mereço.

A Yuri e Dantas, companheiros de sonhos e maltes.

Aos “delis”, irmãos de fé, de pão e de samba.

A tantos outros amigos. Maldade seria começar a citá-los.

À Rayane, a Selma e a Zé Eudes: os silvas, vastos como nosso sobrenome.

Àquele que organizou uma festa em mim.

RESUMO

As transformações urbanas que a cidade de João Pessoa (PB) sofreu ao longo dos séculos trouxeram consigo uma série de consequências para seu núcleo inicial, universo de estudo desta pesquisa. Sua gradativa perda na relevância econômica para outras zonas da cidade veio acompanhada do surgimento de algumas patologias urbanas, usualmente vistas em muitas áreas centrais nas grandes cidades brasileiras: degradação e descaracterização do patrimônio edificado, imóveis vazios ou subutilizados, esvaziamento do uso residencial, sensação de insegurança, entre outros. Esta dissertação apresenta uma análise dessa realidade no Centro Antigo de João Pessoa, zona delimitada pelo perímetro de tombamento rigoroso estipulado pelo IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba. A partir da observação da morfologia urbana da cidade, do levantamento de usos e da conservação do patrimônio edificado no perímetro estudado, a dissertação investigou as possíveis correlações entre essas três variáveis, e diagnosticou, com isso, as incompatibilidades geradoras das patologias ali existentes. O estudo morfológico se fundamentou na teoria descritiva conhecida como Sintaxe Espacial, onde se busca observar analogias entre a forma urbana e as relações sociais ali existentes, assumindo a proposição de que ambas podem ser mutuamente influenciadas.

Palavras-chave: Patrimônio edificado. Sintaxe Espacial. Centros Antigos. João Pessoa.

ABSTRACT

The city of João Pessoa (Paraíba, Brazil) underwent urban transformations over the centuries that brought with them a number of consequences for its initial core, which is the study universe of this research. Its gradual loss of economic relevance to other parts of the city was accompanied by the emergence of some urban problems, usually seen in many downtown areas in large Brazilian cities such as degradation and mischaracterization of the built heritage, empty or underutilized buildings, decline of residential use, feeling of insecurity, among others. This paper presents an analysis of this reality in Old Town João Pessoa, within the historic perimeter set by IPHAEP (Historical and Artistic Heritage Institute of the State of Paraíba). The aim of the thesis was to investigate the possible correlations among these three variables: observation of the city urban morphology, uses and conservation of the built heritage in the studied perimeter, thereby diagnosing the incompatibilities that generate the existing conditions - besides suggesting possible solutions. The morphological study was based on the descriptive theory known as Space Syntax, which seeks to observe analogies between urban form and its existing social relations, assuming the proposition that both can be mutually influenced.

Keywords: Built heritage. Space Syntax. Old towns. João Pessoa.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 – Delimitação do objeto de estudo, o Perímetro de Tombamento Rigoroso Estadual do Iphaep, na cidade de João Pessoa e no estado da Paraíba.	02
Figura 02 – Lotes com pavimentos sem uso no Centro Antigo de João Pessoa.	03
Figuras 03 e 04 – Imóveis sem uso no Centro Antigo de João Pessoa.	04
Figura 05 – Representação de escolhas de percursos em quadras longas e quadras curtas.	21
Figura 06 – Barreiras e permeabilidades em trechos das cidades de Roma, Itália; São Francisco, EUA; Londres, Inglaterra e Paris, França.	23
Figura 07 – Eixo Monumental, Brasília-DF.	24
Figura 08 – Exemplo de elaboração do Mapa Axial em trecho de malha urbana.	24
Figura 09 – Exemplo de obtenção do Mapa Axial (valor de integração) de trecho de malha urbana, com uso do Software Depthmap.	25
Figura 10 – Trecho do Mapa de Axial da cidade de Natal-RN (valor de integração).	27
Figura 11 – Mapa Axial (integração RR-R7) de João Pessoa atualmente.	30
Figura 12 – Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1923 e valor de Integração a partir do Mapa Angular de Segmentos.	31
Figura 13– Mapa de reconstituição da cidade de João Pessoa em 1923 e mapa axial elaborado com base neste mapa, representado por linhas de continuidade.	32
Figura 14 – Cidade Frederica, em 1640. Destaque para a Rua Direita.	34
Figura 15 – Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1640.	35
Figura 16 – Mapas da Cidade da Parahyba (esquerda) e de reconstituição dos arruamentos de 1855 sobre base atual.	36
Figura 17 – Mapa Axial (Integração RR/R2) de João Pessoa em 1855.	37
Figura 18 – Rua Direita, 1902.	38
Figura 19 – Primeiro percurso do bonde a burro, em 1896, e as três primeiras linhas do bonde a burro, com a alteração na Linha do Comércio.	39
Figura 20 – Projeto de alguns melhoramentos e de expansão da cidade da Parayba do Norte, elaborado por Saturnino de Brito em 1913.	41
Figura 21 – Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1923.	42
Figuras 22 e 23 – Ponto dos Cem Réis e Praça João Pessoa.	43
Figuras 24, 25 e 26 – Plano de Nestor de Figueiredo e Av. Epitácio pessoa.	44
Figura 27 – Mapa Axial (Integração RR/R3) de João Pessoa em 1946.	45
Figura 28 – Mapa Axial (Integração RR/R3) de João Pessoa em 1954.	47

Figura 29 – Mapa Axial (Integração RR/R5) de João Pessoa em 1978.	48
Figuras 30 e 31 – Viadutos Damásio Franca e Miguel Couto.	49
Figura 32 – Vista geral de Mangabeira em 1984.	50
Figura 33 – Mapa Axial (Integração RR/R5) de João Pessoa em 1994.	51
Figura 34 – Skyline dos Bairros Manaíra e Bessa.	52
Figura 35 – Mapa de Axial (Valor de Integração RR/R7) de João Pessoa em 2004.	53
Figuras 36, 37, 38, 39, 40 e 41 – Da esquerda para direita: sobrados com primeiro pavimento sem uso na Av. Guedes Pereira (36);	
Figura 37 – Estacionamento na Av. Maciel Pinheiro.	54
Figura 38 – Imóveis descaracterizados para comércio de peças e serviços automotivos na Rua Rosário Di Lorenzo.	54
Figura 39 – Distribuidora de plásticos na Rua Visconde de Inhaúma.	54
Figura 40 – Imóvel em ruínas na Rua Duque de Caxias.	54
Figura 41 – Imóvel descaracterizado para fins comerciais na Rua Duque de Caxias.	54
Figura 42 – Vista aérea do Trevo das Mangabeiras.	55
Figura 43 – Mapa Axial da Área Metropolitana de João Pessoa.	56
Figura 44 – Mapa Axial (linhas de continuidade) com valores de Integração RR/R7 e RR/R10 de João Pessoa e sua Área Metropolitana.	57
Figura 45 – Representação da reação em cadeia envolvendo forma urbana, relações sociais, usos e conservação do patrimônio edificado no Centro Antigo de João Pessoa.	59
Figura 46 – Mapas Axiais que demonstram a evolução diacrônica da malha urbana de Natal-RN, desde 1599 até 2002.	60
Figura 47 – Software Openjump, com arquivos da Base Georeferenciada da Prefeitura Municipal de João Pessoa.	64
Figuras 48, 49 e 50 – Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa.	66
Figura 51 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (térreo) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.	67
Figura 52 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (no pavimento superior das edificações) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.	68
Figura 53 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (nos demais pavimentos das edificações) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.	69
Figuras 54 e 55 – Contraste entre a quantidade de usos comerciais e de serviços com o uso residencial; demonstração dos imóveis que possuem ou não uso noturno na área.	71

Figuras 56, 57 e 58 – Estado de Conservação e Grau de Integridade da Fachada no Centro Antigo de João Pessoa.	73
Figura 59 – Mapa com Estado de Conservação no Centro Antigo de João Pessoa e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.	74
Figura 60 – Mapa com o grau de integridade das fachadas no Centro Antigo de João Pessoa e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.	75
Figura 61 – Acima, Estado de Conservação e Grau de Integridade da Fachada na Cidade Alta; embaixo, os mesmos dados referentes à Cidade Baixa.	76
Figura 62 – Trechos do Centro Antigo a serem analisados separadamente.	77
Figura 63 – Uso do Solo de João Pessoa em 1855.	78
Figura 64 – Mapa Axial (linhas de continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração RR/R10. Destaque para a área central de João Pessoa e o Bairro Varadouro.	79
Figura 65 – Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Destaque para a área central de João Pessoa.	80
Figura 66 – Usos do solo no Bairro Varadouro (Cidade Baixa).	81
Figura 67 – Usos, integridade da fachada e estado de conservação na mesma área.	81
Figura 68 – Imóveis sem uso na Rua Visconde de Inhaúma.	82
Figura 69 – Vista aérea do Varadouro.	83
Figura 70 – Área conhecida como Porto do Capim. Integridade das fachadas, usos e estado de conservação.	84
Figura 71 – Maquete eletrônica do antigo Projeto de Revitalização do Porto do Capim, com ênfase na praça de eventos, que seria posto em prática após relocação da comunidade.	85
Figura 72 – Acima, Praça Anthenor Navarro em 1996. Ao centro, Antigo Hotel Globo antes e depois da restauração; Abaixo, Praça Anthenor Navarro antes e depois da restauração.	87
Figura 73 – Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Destaque o trecho correspondente ao Porto do Capim, Largo de São Frei Pedro Gonçalves, Praça Anthenor Navarro e mediações.	88
Figura 74 – Largo de São Frei Pedro Gonçalves em evento do IAB.	89
Figura 75 – Praça Anthenor Navarro e Mediações. Usos e estado de conservação.	91
Figura 76 – Conjunto em ruínas na Rua João Suassuna.	91
Figura 77 – Imóveis da Rua João Suassuna destinados ao projeto Moradouro.	92
Figura 78 – Avenida Maciel Pinheiro: usos predominantes no térreo; vazios e armazenagem nos pavimentos superiores e grau de integridade da fachada. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m).	94
Figura 79 – Exemplos constantes de descaracterização dos imóveis na Rua Maciel Pinheiro.	96

Figura 80 – Exemplos de descaracterização dos imóveis para uso de comércio e serviços automotivos nas ruas Sá Andrade e Rozário di Lorenzo.	97
Figura 81 – Pavimentos superiores subutilizados na Rua Maciel Pinheiro.	98
Figura 82 – Mapa representando a quantidade das linhas de ônibus presentes em cada via de João Pessoa.	99
Figura 83 – Trajeto das 69 linhas de ônibus. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m).	100
Figura 84 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas no percurso das linhas de ônibus pelo Varadouro.	102
Figura 85 – Percurso inicial do trajeto das linhas de ônibus, partindo do Viaduto São Miguel até o fim da Rua João Suassuna.	103
Figura 86 – Percurso final do trajeto das linhas de ônibus, partindo após Rua João Suassuna.	104
Figura 87 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas na Rua da República. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m).	106
Figura 88 – Exemplos de imóveis com uso residencial na Rua da República e edifícios de uso industrial abandonados no extremo leste da Rua da República.	107
Figura 89 – Exemplo de ocupação dos imóveis para uso comercial e de serviços na Rua da República.	108
Figuras 90 e 91 – Processo alterações da paisagem no Centro: verticalização e viadutos; Perímetro Rigoroso de Tombamento Estadual.	113
Figuras 92 e 93 – Uso residencial e uso comercial na Cidade Alta.	114
Figuras 94 e 95 – Usos do Solo no Varadouro e Cidade Alta.	115
Figuras 96 e 97 – Vazios no térreo e nos pavimentos superiores da Cidade Alta.	116
Figura 98 – Imóveis com pavimentos superiores sem uso nos eixos mais integrados da Cidade Alta.	118
Figura 99 – Aglomerado urbano tombado no Bairro Centro: uso dos imóveis e grau de integridade da fachada. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m).	119
Figura 100 – Análise dos usos do solo em cada grau de integridade das fachadas.	119
Figura 101 – Análise do grau de integridade das fachadas por usos.	120
Figura 102 – Imóveis descaracterizados na Cidade Alta, Natal-RN.	120
Figura 103 – Exemplos de descaracterização para comércio varejista nos eixos mais integrados da Cidade Alta e Shopping Centro Terceirão.	121
Figura 104 – Acima, Ponto de Cem Réis e o antigo Paraíba Palace Hotel em 1977, em 1990 e após a intervenção.	123
Figura 105 – Casarões abandonados nas Avenidas Trincheiras e João da Mata.	127

Figura 106 – Ampliação de trecho do Mapa Axial (Integração RR/R5) da Cidade de João Pessoa. As setas apontam a divergência entre o direcionamento do núcleo de integração morfológica da cidade e o sentido das Avenidas João da Mata e Trincheiras.	128
Figura 107 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas no Trecho 03. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m).	130
Figura 108 – Usos do solo, grau de integridade das fachadas e Estado de Conservação no Trecho 03.	130
Figura 109 – Tipologia de uso residencial na Avenida Trincheiras. Nas quatro últimas, quitinetes para alugar na Avenida Trincheiras.	132

LISTA DE SIGLAS

CECI – Centro de Estudos de Conservação Integrada

CPDCHJP – Comissão Permanente para o Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa-PB ou apenas Comissão do Centro Histórico de João Pessoa.

IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa

PPGAU/UFRN – Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

SUMÁRIO

Introdução	01
Capítulo 01 – Centros antigos na cidade contemporânea	07
1.1 O reencontro da cidade com seu centro antigo: quando o monumento torna-se organismo vivo.	07
1.2 A Sintaxe Espacial: forma, fluxos e movimento natural.	19
1.2.1 Métodos de análise	28
Capítulo 02 – Do Sanhauá às novas centralidades: análise morfológica da evolução urbana de João Pessoa (PB)	32
2.1 Filipéia, Frederica e Parahyba: a cidade nos primeiros séculos	33
2.2 Primeira metade do século XX e a modernização de João Pessoa	40
2.3 Segunda metade do século XX: o mar como pano de fundo	46
2.4 Últimas décadas do século XX: as novas centralidades	50
2.5 Situação atual e consequências ao Centro Antigo	52
2.5.1 Segregação municipal, integração metropolitana: o centro antigo ainda no centro morfológico	55
2.6 Considerações parciais: a forma como agente diacrônico da função .	58
Capítulo 03 – Centro antigo: forma, uso e patrimônio edificado	62
3.1 Centro Antigo de João Pessoa: um panorama geral	65
3.1.1 Dia e noite: dois centros antigos	70
3.1.2 Conservação no centro: um patrimônio ameaçado	72
3.2 Trecho 01: Varadouro, Cidade Baixa	78
3.2.1 Porto do Capim	82
3.2.1.1 Projeto de Revitalização do Porto do Capim	84
3.2.2 Praça Anthenor Navarro e Largo de São F. P. Gonçalves	86
3.2.2.1 Projeto Moradouro	92
3.2.3 Rua Maciel Pinheiro	93
3.2.4 Transporte público e o cenário dos altos fluxos	99

3.2.5 Rua da República	105
3.2.6 Trecho 01 – Sínteses	109
3.3 Trecho 02: Cidade Alta, Bairro Centro	112
3.3.1 Ações Públicas: Ponto dos Cem Réis e Paraíba Palace Hotel .	122
3.3.2 Trecho 02 – Sínteses	124
3.4 Trecho 03: Cemitério de Palacetes: o caso Trincheiras, João da Mata e João Machado	127
3.4.1 Trecho 03 – Sínteses	133
Conclusões	135
Referências	139

Introdução

*João Pessoa sonha
Com o seu verde colorindo o azul do mar
E a cidade velha
Já se acorda com seu canto secular
(Hino das Muriçocas – Fuba)*

O que motivou a escolha do Centro Antigo de João Pessoa-PB como tema foi o seu por do sol, fonte primária e diária de contemplação entre os anos de 2007 e 2009. Na época, estagiário da Comissão do Centro Histórico de João Pessoa, era o por do sol quem anunciava o aguardado fim do expediente, já que a beleza dessa manifestação era a desculpa inevitável para todos saírem antes das seis.

Na Comissão se percebia – através de projetos, fiscalizações, denúncias e embargos – a complicada missão de se conservar o patrimônio edificado na terceira cidade de fundação mais antiga no país, datada de 1585. Todavia, era o por do sol que dava a oportunidade de saber realmente o que era o centro antigo ao andar curiosamente por suas ruas, becos e avenidas, percebendo cada peculiaridade e sendo poupado, como diria Italo Calvino através de Marco Polo, “*do tédio de se percorrer todos os dias o mesmo caminho*” (CALVINO, 1990).

O por do sol também distinguia – e ainda distingue – a transição entre dois centros antigos: um diurno, tomado por carros, comércios e passos apressados, apresentando uma área de aparente vitalidade; e outro, noturno, marcado pelo total silêncio, por imóveis fechados e apagados, dando a qualquer aventureiro a sensação de que algo ali se encontra errado.

Buscar compreender a situação atual do Centro Antigo de João Pessoa é também perceber a realidade de boa parte dos núcleos primários das grandes cidades brasileiras, especialmente as nordestinas, visto que adquiriram ao longo dos séculos problemas semelhantes: casarões degradados e descaracterizados; proliferação de imóveis vazios ou subutilizados; diminuição massiva no número de moradores; sensação de insegurança; desvalorização econômica, entre outros. No caso de João Pessoa, essas patologias não são tão perceptíveis durante o dia, em virtude do comércio intenso e tráfego constante, que parecem ignorar o acervo

cultural ali existente. Mas os problemas estão lá, e urge a necessidade de compreendê-los para tentar saná-los.

O que denominamos de *Centro Antigo de João Pessoa*, objeto de estudo dessa pesquisa, corresponderá à Área de Preservação Rigorosa da poligonal de tombamento estadual, traçada pelo IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba, a partir do Decreto Estadual 25.158, de 28/06/2004. A área agrega cerca de 1800 edificações e localiza-se ao noroeste do município, às margens do Rio Sanhauá, um dos oito rios tributários que formam o estuário do Rio Paraíba.

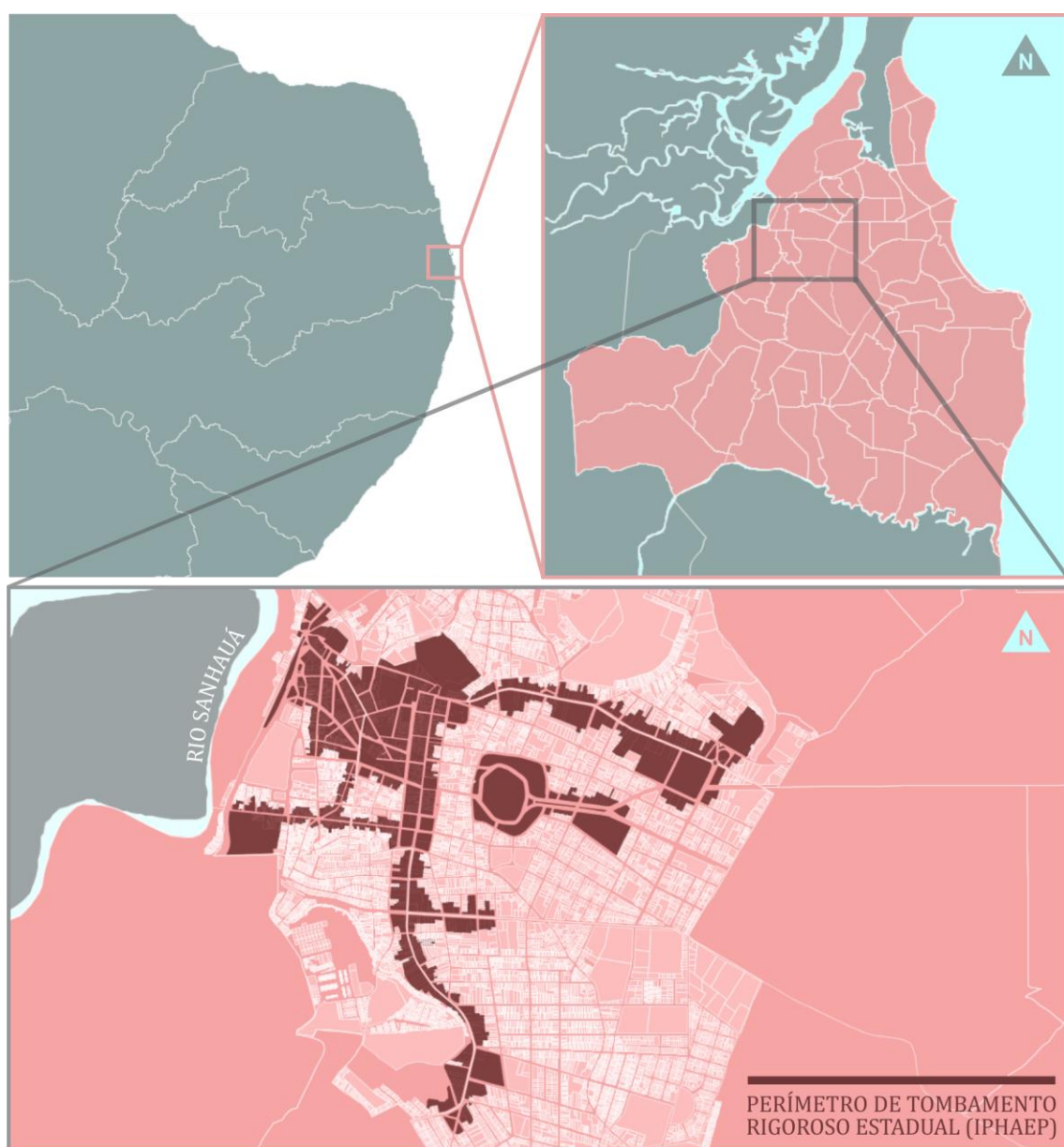


Figura 01 – Delimitação do objeto de estudo, o Perímetro de Tombamento Rigoroso Estadual do Iphaep, na cidade de João Pessoa e no estado da Paraíba. Fonte: Elaboração própria.

O processo de expansão urbana de João Pessoa para áreas mais afastadas do seu centro antigo, principalmente nas últimas décadas do século XX, culminou no desenvolvimento de novas centralidades urbanas (ANDRADE, 2007). Este evento acompanhou a gradativa perda da influência econômica do núcleo inicial da cidade, fazendo com que, atualmente, a sociedade pessoense não mais atribua à área a importância que sempre possuiu enquanto polo comercial, administrativo e de serviços (LAPA, 2007).

Um dos sintomas mais emblemáticos que caracterizam o desinteresse econômico em um centro antigo é a propagação de imóveis vazios, abandonados. No caso da área central de João Pessoa, a partir dos anos 1980 esta realidade começou a ser cada vez mais evidente. Em levantamento realizado pelo autor entre 2011 e 2012, percebeu-se a existência de 432 lotes que possuem um ou mais pavimentos sem uso, o que corresponde a 24% dos lotes no perímetro estudado: praticamente um a cada quatro lotes. Uma proporção alarmante – mesmo sem antes considerar o vasto acervo patrimonial ali inserido – que estampa uma postura de despreendimento da área por parte da população.

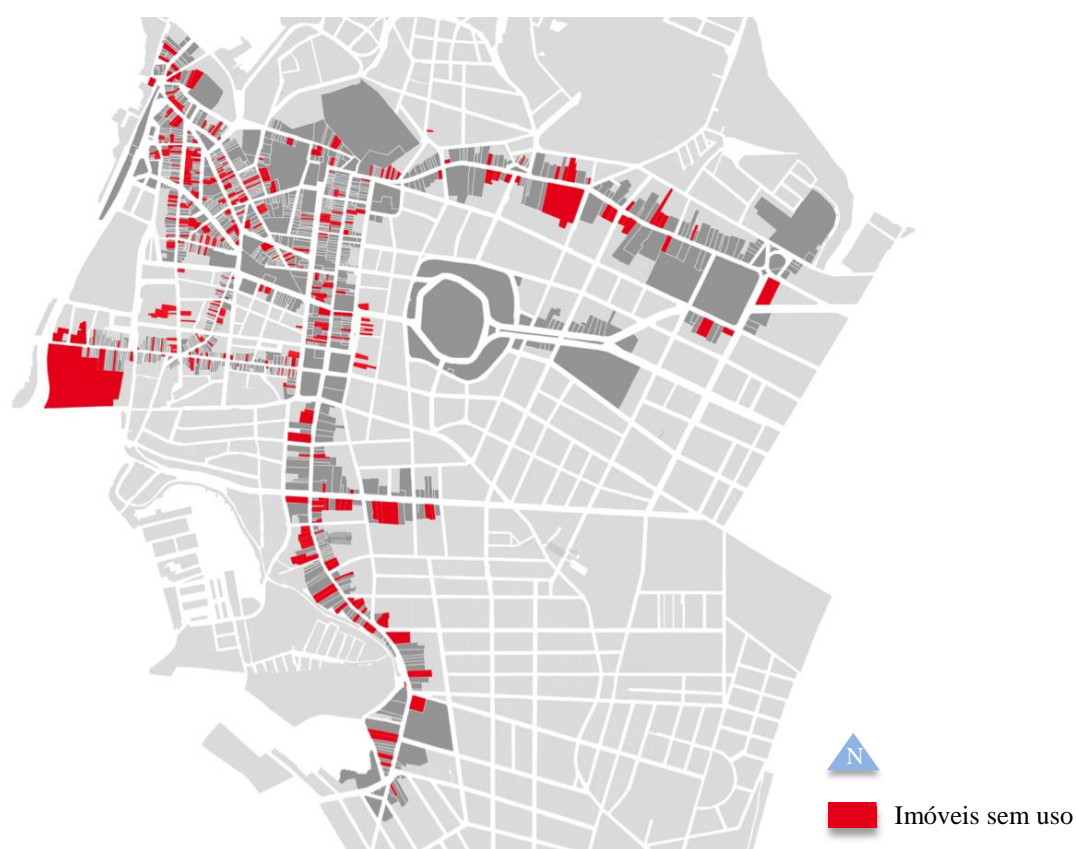


Figura 02 – Lotes com pavimentos sem uso no Centro Antigo de João Pessoa. Considerados “sem uso”: terrenos vazios, ruínas, imóveis fechados e pavimentos desocupados. Fonte: Elaboração própria a partir de levantamento próprio.

Sejam terrenos vazios, ruínas, casarões abandonados ou sobrados com uso apenas no térreo, os imóveis com pavimentos sem uso são realidade frequente em toda a área de tombamento. O Centro Antigo agrega imóveis vazios de um até sete pavimentos; edificações contemporâneas ou seculares; fachadas estilisticamente íntegras ou completamente descaracterizadas, bem conservadas ou em precário estado de conservação.



Figuras 03 e 04 – Imóveis sem uso no Centro Antigo de João Pessoa. Da esquerda para a direita: Rua João Suassuna, 35; Avenida João da Mata, 163. Fonte: Acervo Pessoal.

A variedade das patologias urbanas e de casos envolvendo imóveis abandonados em lotes por todo o perímetro nos indica a hipótese de que o problema não consiste em eventos isolados, mas possui um teor mais abrangente: o Centro Antigo por inteiro está afetado, sendo urgente a compreensão das causas de alguns destes problemas. Para esta finalidade, a área será aqui observada a partir de três variáveis principais, presentes no título da dissertação: quanto à forma, quanto aos usos e quanto ao patrimônio edificado. A escolha desses três atributos parte da premissa de que eles são mutualmente influenciados e atuam na dinâmica social da área. Sobre as variáveis, requer explicar:

- Ao falarmos em *forma*, sempre estaremos nos referindo à morfologia urbana, a sua configuração espacial, o modo como os espaços abertos compõem a malha urbana e promovem a conexão entre todas as áreas da cidade. O conceito de forma aqui utilizado, bem como a análise da forma urbana de João Pessoa – e do seu centro antigo – apresentada, é fundamentado na teoria descritiva conhecida como Sintaxe Espacial, mais especialmente na defesa de Hillier (1996) de que a configuração

espacial é um fator determinante no movimento das cidades e das suas relações sociais;

- Ao falarmos em *usos*, diremos respeito aos usos do solo, ou para quais finalidades os imóveis no Centro Antigo estão sendo utilizados – e inutilizados. O princípio do movimento natural, uma das vertentes da Sintaxe Espacial (Hillier, 1996), aponta que a forma urbana da cidade apresenta fluxos potenciais de movimento e estes, em consequência, influenciam na ocupação da cidade. Usos que se beneficiam com o movimento, como o comercial, tenderiam a ocupar trechos cuja estrutura espacial apresentasse estes potenciais. Forma e usos seriam, portanto, variáveis dependentes.
- Ao falarmos em *patrimônio edificado*, trataremos da conservação do bem cultural enquanto objeto físico. Esta análise tomará duas frentes: a da integridade da fachada, que perceberá o grau de descaracterização dos elementos arquitetônicos; e a conservação da fachada, que perceberá o quão bem mantido está o imóvel externamente. Apenas as fachadas foram observadas por serem estas as que dialogam diretamente com o espaço urbano, além da dificuldade de se avaliar internamente imóveis privados. Esta terceira variável também não será indissociável das duas anteriores, ao contrário, será o atributo tratado como decorrente da relação entre a morfologia urbana e os usos ali inseridos: como a forma e o uso influenciam na preservação do patrimônio edificado.

Pode-se resumir, portanto, que o objetivo desta dissertação foi observar as correlações entre a forma urbana, os usos e o patrimônio edificado no Centro Antigo de João Pessoa, buscando diagnosticar as incompatibilidades geradoras das patologias ali existentes, bem como discutir possíveis soluções.

No primeiro capítulo, é apresentado o aporte teórico que envolveu as análises em questão. Aborda-se a historiografia das cartas patrimoniais sobre conservação do patrimônio edificado para a compreensão do processo de aproximação relacional entre o centro antigo e os demais eventos que acontecem na cidade. É exposta também a teoria da Sintaxe Espacial, principal balizadora

desta dissertação, com foco especial no conceito de movimento natural e a influência da forma urbana nas relações sociais – além dos métodos descritivos utilizados para a análise do espaço.

No segundo capítulo, é trazida uma análise do processo de expansão urbana da cidade de João Pessoa, desde seus primeiros registros cartográficos – os mapas Holandeses do século XVII – até os dias atuais, sempre correlacionando as transformações espaciais com eventos socioeconômicos da época e pontuando as influências entre forma e função. Este estudo percebeu que o crescente espraiamento da malha urbana da cidade nas últimas décadas acompanhou o processo de desenvolvimento de novas centralidades, bem como a perda do interesse econômico e o surgimento de patologias urbanas no seu Centro Antigo.

No capítulo terceiro, são expostos os estudos correlacionais entre forma, uso e patrimônio edificado do Centro Antigo de João Pessoa. Para isto, foram levantadas in loco todas as informações necessárias à leitura funcional e de conservação edilícia, seguido da inserção destes dados em uma base georeferenciada. Além de uma abordagem geral da área, subdividimos, para uma análise mais aprofundada, o perímetro estudado em três trechos distintos: (1) o Bairro Varadouro, conhecido como Cidade Baixa; (2) o Bairro Centro e mediações; e (3) as Avenidas Trincheiras, João da Mata e João Machado.

Finalmente, serão apresentadas as conclusões obtidas a partir dos resultados do estudo realizado.



Capítulo 01

*Centros Antigos
na cidade contemporânea*

Capítulo 1

Centros Antigos na cidade contemporânea

1.1 O reencontro da cidade com seu centro antigo: quando o monumento torna-se organismo vivo.

*“Esse ruído
São os séculos pingando
E as cidades crescendo e se cruzando
Como círculos na água da lagoa.”
(Lenine – Lá vem a cidade)*

Os conceitos de patrimônio e conservação, bem como as ações tomadas por consequência do discurso de cada época, se apresentaram em constante transformação desde a primeira manifestação teórica oficial sobre o tema, na Carta de Atenas em 1931. Durante as décadas que sucederam, a historiografia das cartas patrimoniais aponta mudanças gradativas no discurso sobre a relação entre os centros antigos e as cidades por eles originadas. Observar como se deu esse processo nos faz perceber os balizadores das ações de conservação do patrimônio edificado no Brasil ao longo dos anos e a consequência das decisões tomadas na atual situação de segregação socioespacial que acomete nossos núcleos urbanos iniciais.

Falar em ‘reencontro da cidade com seu centro antigo’ pode causar estranheza, mas ao observarmos o caminho dos esforços internacionais e nacionais na busca pela eficiente salvaguarda do patrimônio edificado, perceberemos que os preceitos teóricos direcionaram uma constante – embora lenta – percepção das inter-relações do chamado sítio histórico com as características urbanas, socioeconômicas e culturais das demais áreas da cidade.

Nas Cartas de Atenas, em 1931 e 1933 respectivamente, documentos que demonstraram preocupação com o ameaçado acervo arquitetônico na Europa, as discussões sobre métodos de preservação acabam por inclinar os esforços para evidenciar o caráter monumental do patrimônio edificado. Embora na Carta do CIAM (1933) se afirme que “a história está inscrita no traçado e na arquitetura das cidades”, são ainda os emblemas – edificações de considerável monumentalidade –

que deteriam o poder de transmitir a história da cidade, em detrimento das relações sociais ali empregadas.

É possível que, em certos casos, a demolição de casas insalubres e de cortiços ao redor de algum monumento de valor histórico destrua uma ambiência secular. É uma coisa lamentável, mas inevitável. Aproveitar-se-á a situação para introduzir espaços verdes. Os vestígios do passado mergulharão em uma ambiência nova, inesperada talvez, mas certamente tolerável, e da qual, em todo caso, os bairros vizinhos se beneficiarão amplamente. (CARTA DE ATENAS, 1933)

Muito embora o trecho acima consista numa aplicação prática que talvez não se propusesse a ser dogma, ele endossa uma postura que se manteve presente nos projetos de revitalização de centros antigos no Brasil, onde foram modeladas paisagens que nunca existiram para valorização de artefatos arquitetônicos ao custo da extinção de ambiências, usos e apropriações vitais à preservação da área enquanto paisagem cultural. A cidade de Ouro Preto-MG é o exemplo emblemático deste processo, onde a omissão de traços do ecletismo e a proliferação de falsos históricos para a criação de uma cidade “*genuinamente colonial*”, bem como a opção de enaltecimento do poder político e religioso em detrimento da forte memória da presença dos escravos (CIFELLI, 2012) traduziram as políticas de reabilitação na área.

CHOAY (2006) aponta a Carta de Veneza (1964) como marco simbólico do término da consagração do monumento histórico, para dar lugar ao conjunto edificado e aos aspectos físicos que o rodeiam (o patrimônio urbano) como objetos de preocupação. Antes disso, na primeira Recomendação de Paris (1962), já surgem as primeiras “*medidas preventivas para salvaguarda da paisagem*” e recomendações que visavam o “*controle dos trabalhos e atividades susceptíveis de causar dano às paisagens e aos sítios*”. Tais atividades, que envolviam elementos como cartazes publicitários, poluição e linhas de eletricidade, abrangiam essencialmente o sítio histórico em si, como objeto isolado da cidade – relação que perduraria nos próximos anos.

A Recomendação de Paris (1962) clama pela primeira vez um planejamento territorial visando à criação de zonas na cidade para legislar sobre áreas de preservação. Essa prática, embora essencial para garantia legal da salvaguarda do

patrimônio edificado, por décadas é defendida apenas como uma atuação restrita à própria zona perimetral criada. A noção de que as transformações urbanas nas demais áreas da cidade devem ser objetos de controle para garantia da proteção do patrimônio só surgiria posteriormente no discurso das Normas de Quito (1967). A atuação exclusivamente setorial para preservação das áreas centrais ainda é a prática comum nos perímetros tombados pelo Brasil e os órgãos de proteção do patrimônio não possuem mecanismos para estender seu alcance legal além destas delimitações.

Apesar da Carta de Veneza (1964) apontar que *“o monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa”*, é apenas nas Normas de Quito (1967) onde o meio – e suas nuances socioeconômicas, além das físicas – é posto em protagonismo e passa a ser explorado com atenção. É em solo latino-americano, ante a um panorama de empobrecimento dos países de terceiro mundo, que o patrimônio é enaltecido como potencial de transformação econômico-social das cidades, numa manifestação de esperança a um continente que precisava ser reerguido. Essa postura é atestada ao ser apontada como ação primordial a criação de um *“plano sistemático de revalorização dos bens patrimoniais em função do desenvolvimento econômico-social”*.

Todo monumento nacional está implicitamente destinado a cumprir uma função social. Cabe ao Estado fazer com que ela prevaleça e determinar, nos diferentes casos, a medida em que a referida função social é compatível com a propriedade privada e com o interesse dos particulares. (NORMAS DE QUITO, 1967)

Nesta nova abordagem documentada em Quito (1967), a abrangência do monumento amplia-se ainda mais, tornando-se inseparável ao espaço urbano e estendendo, por consequência, o campo de ação necessária do Estado. Ao planejamento urbano da cidade, é apresentada a primeira missão global para responder ao interesse local: *“integrar ao conjunto urbanístico os centros ou complexos históricos de interesse ambiental”*. As ações de expansão urbana nas cidades brasileiras, aceleradas nos anos que sucederam a Carta de Quito (1967), seguiram o caminho inverso: são apontadas como promotoras da segregação urbana dos centros antigos (BRASIL, 2008), assumindo traçados que desconectam os núcleos iniciais das cidades, transformando-os em ilhas isoladas.

A observância da potencialidade econômica presente nos centros antigos, apresentada na Carta de Quito, trouxe consigo outro protagonista que acompanharia os esforços das chamadas ‘revitalizações’ no Brasil: o turismo. Ele passa a ser considerado o principal promotor do desenvolvimento de áreas centrais e de pequenas cidades antigas, sendo capaz de transformar seus usos e funções, para valorizar a área através da influência daqueles que a visitam:

É evidente que, a medida em que um monumento atrai a atenção do visitante, aumentará a demanda de comerciantes interessados em instalar estabelecimentos apropriadas a sua sombra protetora. (NORMAS DE QUITO, 1967)

As Normas de Quito (1967) apresentam a crença de que a promoção turística na área não só traria um efeito de valorização nas mediações dos monumentos, como também exerceria um “efeito multiplicador” sobre o seu entorno. O “desenvolvimento econômico-social” buscado seria, portanto, alimentado pelo valor de consumo ali agregado; as intervenções nos sítios históricos deveriam ser balizadas para esse fim.

Se os bens do patrimônio cultural desempenham papel tão importante na promoção do turismo, é lógico que os investimentos que se requerem para sua devida restauração e habilitação específica devem se fazer simultaneamente aos que reclama o equipamento turístico. (NORMAS DE QUITO, 1967)

Nesse interim, os “monumentos e outros bens de natureza arqueológica, histórica e artística” devem ser utilizados “em função do desenvolvimento”. O patrimônio histórico adquire cada vez mais o que CHOAY (2006) detecta como uma dupla função: ao passo em que promove os valores culturais da cidade, ele é oferecido como produto e passa a ser moldado para este fim. A ênfase no turismo, para Choay (2006), é o berço do processo de espetacularização das áreas centrais, onde os núcleos antigos tornaram-se cenários “maquiados” para “fins de embelezamento e midiático”, ocupados com usos que garantam a animação cultural necessária. Tal “embalagem”, para Choay, além de mascarar uma falsa vitalidade, tende a se mostrar excludente para a população residente, além de afastar “atividades tradicionais e modestamente cotidianas”. Para Sanchez (1999), os princípios que norteiam o caráter de “vendagem” do patrimônio das cidades,

presentes nas Normas de Quito, se tornaram evidentes nas políticas públicas das cidades latino-americanas:

Na América Latina, em geral, e no Brasil, em particular, o planejamento estratégico e o marketing de cidade vêm sendo apresentados como os melhores instrumentos com promissoras soluções, como capazes de dar respostas adequadas às novas situações provocadas pelo movimento de globalização da economia. O mais curioso – e que, como analistas, nos produz uma certa perplexidade – é o alcance que estes instrumentos têm obtido, ganhando uma notável presença nas políticas urbanas que emergem neste final de século. (SANCHEZ, 1999. Pág. 121)

A Recomendação de Paris em 1968 apresentaria avanços no discurso sobre a responsabilidade da cidade como promotora de seu centro antigo. Nela, é apontada a necessidade da atuação dos órgãos de patrimônio para além dos perímetros tombados.

As medidas de preservação dos bens culturais deveriam se estender à totalidade do território do Estado e não se limitar a determinados monumentos e sítios. (RECOMENDAÇÃO DE PARIS, 1968)

Um dos motivos apontados para a expansão da área de alcance das medidas de preservação é a capacidade que os projetos de expansão urbana teriam *de vir a modificar estruturas de menor importância e, assim, destruir as vinculações* nos bairros históricos. A Recomendação reforça, portanto, uma preocupação com a correlação entre alterações na morfologia urbana e suas implicações ao patrimônio edificado.

Em outubro de 1971, aconteceu o II Encontro de Governadores dos estados brasileiros, num período em que o Regime Militar dispõe de esforços para a ocupação territorial no país, principalmente a partir das ações do BNH. Em seus anais, é registrada a preocupação com as mudanças na dinâmica de uso do solo nas cidades. O então Arquiteto da FINEP – Financiadora de Estudos e Projetos, vinculado ao Ministério do Planejamento – Mauricio Nogueira Batista denuncia:

As disposições sobre o uso e a intensidade do uso do solo urbano podem alterar drástica e violentamente a imagem da cidade, comprometendo de maneira definitiva a ambiência dos monumentos arquitetônicos ou da paisagem urbana. (ANAIS DO II ENCONTRO DE GOVERNADORES, 1971. Pág. 139)

Não apenas as transformações espaciais nas cidades, mas o modo como estas novas áreas são ocupadas passam a ser consideradas como atores passíveis de influenciar seus centros antigos. Batista ressalta também o risco das rupturas morfológicas no espaço que envolve as áreas de interesse patrimonial, e a possibilidade dessas assumissem a condição de “*corpo estranho a ser expulso mais tarde*”, realidade apontada pelo autor como frequente.

Nestes mesmos Anais, o Arquiteto Paulo Ormino de Azevedo, professor da Universidade Federal da Bahia, insere de forma enfática a necessidade de resgatar as condições de habitabilidade nas áreas centrais como condição indispensável para garantir a proteção do patrimônio edificado.

Restaurar um Setor Monumental ou Paisagístico é, sem dúvida, restaurar sua arquitetura e seus elementos naturais, mas é também restituir sua vocação de ser habitado por homens de nossa época. Com efeito, nenhum monumento histórico está protegido se não encontra uma destinação viva. (ANAIS DO II ENCONTRO DE GOVERNADORES, 1971. Pág. 143)

A busca por uma “*destinação viva*” dos centros antigos, tendo a habitação como estandarte deste desafio, é um anseio que se mostrará cada vez mais presente nas reflexões teóricas para salvaguarda do patrimônio edificado. Esta preocupação, todavia, não refletia as posturas das ações do poder público nos centros antigos brasileiros. O Arquiteto Vivaldo Costa Lima, então Secretário Executivo da Fundação do Patrimônio Artístico e Cultura da Bahia, no mesmo documento vai de encontro ao discurso de Paulo Ormino de Azevedo, quando enaltece as então recentes ações de desapropriação da população residente no Pelourinho, durante seu processo de revitalização. No documento consta a remoção de 292 pessoas, que eram distribuídas em 112 unidades familiares. Os imóveis anteriormente ocupados serviriam para desempenhar funções de cunho turístico – atestando a relação causa e efeito denunciada por Choay (2006).

Com a Bahiatursa e a Coordenação de Turismo do Estado, a Fundação estabelecerá as normas de utilização adequada dos prédios em restauração e a restaurar, para uma adaptação conveniente aos fins culturais e turísticos de que tratam as duas entidades. (ANAIS DO II ENCONTRO DE GOVERNADORES, 1971. Pág. 165)

O discurso do então secretário apresenta discordância no próprio secretariado do Governo da Bahia, observada no relato da então Secretária de Turismo do Estado da Bahia, Ana Maria Fontenelle Brasileiro, quando afirma que ao se utilizar do patrimônio para fins essencialmente turísticos “*corre-se o risco de criar uma área artificial dentro da cidade, desvitalizada na época de fluxo turístico reduzido.*” (ANAIS DO II ENCONTRO DE GOVERNADORES, 1971. Pág. 267). Para Leite (2007), essa transformação do imaginário das áreas centrais marcaram as políticas contemporâneas de “revitalização” no Brasil, onde trataram de “*reinventar lugares*”, “*recriar tradições*” e estabelecer outras centralidades a partir dos novos usos inseridos.

Um reflexo claro dessa postura foi percebido nos discursos e ações do Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste – PCH. Criado em 1973, o programa incluía como objetivo oficial a geração de renda a partir da promoção turística, sendo este o principal critério para seleção das cidades a serem abarcadas e as obras que dariam prioridade (SANT’ANNA, 1995). Cerca de 90% dos projetos aprovados, explica Sant’Anna (1995) foram voltados para restauração de imóveis que serviriam ao turismo ou ao serviço público, não constando projetos de habitação ou comércio local (Pág. 61).

Enquanto no âmbito nacional persiste a exploração dos núcleos antigos com viés turístico, a Carta do Restauo (1972) apresenta preocupações com a descaracterização da identidade cultural dos sítios históricos, enfatizando que a finalidade dos esforços de restauração não abrange apenas a recuperação física do bem e seu conjunto, mas os elementos que definem a área como particular.

As intervenções de restauração nos centros históricos têm a finalidade de garantir – através de meios e procedimentos ordinários e extraordinários – a permanência no tempo dos valores que caracterizam esses conjuntos. A restauração não se limita, portanto, a operações destinadas a conservar unicamente os caracteres formais de arquiteturas ou de ambientes isolados, mas se estende também à conservação substancial das características conjunturais do organismo urbanístico completo e de todos os elementos que concorrem para definir tais características. (CARTA DO RESTAURO, 1972)

Esta declaração rascunha o que viria futuramente a ser conhecida e difundida nos anos 1990 como “Paisagem Cultural”, onde os elementos físicos, a

distribuição espacial e as relações sociais que particularizam uma área transformam-na, em conjunto e completamente vinculados, num ambiente de interesse patrimonial (CASTRIOTA, 2009, Pág. 01). A Recomendação de Paris em 1972 avança ainda na percepção da função urbana dos sítios históricos, afirmando que, além de garantir as particularidades do local, os conjuntos devem apresentar uma *“função na vida da coletividade”*, assumindo um papel vivo na cidade. É justamente pela necessidade de participar ativamente da vida coletiva que essa Recomendação de Paris sugere *“integrar a proteção desse patrimônio nos programas de planejamento geral”*.

O patrimônio edificado deixa então de ser considerado como um monumento de representação estática, para ter acrescido como valor a sua dinâmica urbana, bem como os usos e funções que contam do conteúdo humano ali existente. A ênfase na exploração turística, defendida pelas Normas de Quito (1967), é posta cada vez mais de lado pelas cartas internacionais, para enfatizar a necessidade de se empenhar esforços para a garantia de relações sociais que não se limitem ao entretenimento e promovam uma real e múltipla vitalidade.

Apresentando-se como motor fundamental para o cumprimento dessa tarefa, as políticas para o fomento da habitação nas áreas centrais tornam-se presentes em todos os discursos que envolvam uma conservação plena, ou integrada, dos centros antigos. Observamos essa postura a partir da Resolução de São Domingos, em 1974:

A salvação dos centros históricos é um compromisso social além de cultural e deve fazer parte da política de habitação, para que nela se levem em conta os recursos potenciais que tais centros possam oferecer. Todos os programas de intervenção e resgate dos centros históricos devem, portanto, trazer soluções de saneamento integral que permitam a permanência e melhoramento da estrutura social existente. (RESOLUÇÃO DE SÃO DOMINGOS, 1974)

A Resolução de São Domingos (1974) não só aponta a habitação como promotor do arcabouço social, como atribui aos núcleos de interesse histórico a responsabilidade de responder aos problemas habitacionais da cidade, em virtude da potencialidade que eles apresentam para o fim. O discurso de variabilidade de usos e a moradia como promotora dessa diversidade assume sua consolidação

teórica na Declaração de Amsterdã (1975), onde o termo “conservação integrada” passa a ser empregado. A reabilitação, nessa carta, deveria não só respeitar a “*composição social dos habitantes*”, como deveria promover benefícios a todas as camadas da sociedade.

A conservação integrada surge a partir das experiências urbanísticas em fins da década de 60 na cidade de Bolonha-Itália, conduzidas por gestões ligadas ao Partido Comunista Italiano (ZANCHETI, 2000). O objetivo das ações consistia em implementar um caráter social ao urbanismo, focado em suprir de forma igualitária as necessidades fundamentais do homem, como educação, saúde e trabalho (CERVELLATI e SCANNAVINI, 1976). Seguindo esta finalidade, as políticas de intervenção no centro antigo de Bolonha tinham como meta a manutenção da população residente, bem como garantir aos artesãos e pequenos comerciantes condições de sustentabilidade econômica.

[o centro é um] assentamento onde estão presentes edifícios, organismos, homens e ambientes que se pretendem conservar e no qual é necessário que estejam também presentes vínculos e normas de cunho jurídico em oposição, e como alternativa, ao funcionamento normal do mercado.¹ (CERVELLATI e SCANNAVINI, 1976, Pg. 10)

Para Starling (2012), a partir da percepção integrada da conservação, os conceitos de patrimônio “*se deslocam dos valores históricos e artísticos para os valores culturais e urbanos*”. Ao passo em que os primeiros valores são perenes e sua preservação envolve apenas minimizar seus desgastes, os segundos estão em inevitável transformação e requerem uma gestão que apreenda estas particularidades (CASTRIOTA, 2009).

A Declaração de Amsterdã (1975), influenciada pelas ideias dos planejadores bolonheses, acaba se portando como uma sistematização dos princípios da Conservação Integrada (ZANCHETI, 2000). Nela, a conservação do patrimônio deixa de ser um problema marginal para assumir o status do “*maior objetivo do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial*”. A cidade, portanto, se beneficiaria ao assumir como prioridade o resgate da

¹ Do original em espanhol: “[el centro es un] asentamiento donde están presentes edificios, organismos, hombres y ambientes que se pretenden conservar y en el cual es necesario que estén también presentes vínculos y normas de tipo jurídico en oposición, y como alternativa, al funcionamiento normal del mercado.”

vitalidade nos centros antigos, a partir do seu e para o seu arcabouço cultural. Para essa Declaração, o planejamento não só deve voltar seus esforços para a conservação integrada dos núcleos iniciais da cidade, como também deve usá-los como espelhos das medidas assertivas no passado:

Um novo urbanismo procura reencontrar os espaços fechados, a escala humana, a interpenetração das funções e a diversidade sócio-cultural que caracterizam os tecidos urbanos antigos. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975)

Para alimentar esta relação de entrega mútua entre a cidade e seu centro antigo, a Declaração de Amsterdã aponta para a necessidade de diálogo estreito entre conservadores e planejadores. As decisões de ordenamento urbano que, nas Normas de Quito (1967), deveriam lembrar-se de promover a integração da cidade com seu centro, em Amsterdã (1975) não apenas devem ter como prioridade a conservação da área central, como a gestão do patrimônio deve participar ativamente do processo. É cada vez mais observada a impossibilidade de se garantir uma eficiente salvaguarda sem atuar nas ações sobre o conglomerado urbano. Nesta Declaração, a atuação dos poderes locais nos núcleos antigos é reforçada, sempre abrangendo o aspecto físico (arquitetônico, morfológico), suas funções (que perduram e que poderiam ser resgatadas) e a diversidade social ali inserida. O Estado deveria, inclusive, assumir a responsabilidade pela especulação imobiliária que inevitavelmente surge com a reabilitação, criando mecanismos para a manutenção de várias faixas de rendas na área.

Para evitar que as leis do mercado sejam aplicadas com todo o rigor nos bairros restaurados, o que teria por consequência a evasão dos habitantes, incapazes de pagar aluguéis majorados, é necessária uma intervenção dos poderes públicos no sentido de moderar os mecanismos econômicos, como sempre é feito quando se trata de estabelecimentos sociais. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975)

Esta preocupação na manutenção das camadas sociais nos centros antigos se mantém nas Recomendações de Nairóbi (1976), onde é sugerido até o pagamento de indenizações para compensar possíveis altas do aluguel. Nestas recomendações, os elementos que compõe um conjunto histórico compreendem *“tanto as atividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes”*. Para que estes quatro eixos sejam supridos em equilíbrio, é, então,

ressaltada a importância da participação da comunidade local nas decisões do poder público, garantindo que as ações do estado beneficiem a população residente.

Algumas cartas e documentos internacionais que sucedem a Declaração de Amsterdã consolidam o discurso da necessária intrínseca relação entre a cidade e seu núcleo inicial. Na Carta de Machu Picchu (1977), a integração das zonas monumentais ao processo de desenvolvimento urbano é o *“único meio que possibilite o financiamento da operação (de conservação)”*. Na Carta de Washington (1986), os traçados rodoviários devem atuar para *“permitir um fácil acesso”* e facilitar o tráfego nas cercanias das áreas históricas. A Carta de Washington no ano seguinte, 1987, complementa o tema afirmando que *“a forma urbana definida pela malha fundiária e pela rede viária”* determina a imagem do patrimônio histórico das cidades.

Nas discussões nacionais, passa-se a apontar com veemência a necessidade de inserção da habitação nas políticas de conservação das áreas centrais. Na Carta de Petrópolis (1987), a moradia é enaltecida como *“função primordial do espaço edificado”* e as iniciativas para crescimento do acervo habitacional nas áreas centrais um dever, haja vista o problema do déficit habitacional no Brasil e as potencialidades que apresentam seus núcleos iniciais. A Declaração de São Paulo (1989) também menciona o tema, reforçando a necessidade das iniciativas públicas abarcarem principalmente a comunidade local marginalizada, garantindo à esta moradia digna.

Que populações marginalizadas, ocupantes de centros históricos urbanos de todas as nações, devem poder alcançar melhoria real na qualidade de vida de seu cotidiano, através de projetos de restauração e reciclagem que considerem, também, sistemas habitacionais de padrão condizente com a dignidade e cidadania das populações. (DECLARAÇÃO DE SÃO PAULO, 1989)

Essa bandeira segue a preocupação de Santos (1986), que considera ter sido a camada mais pobre ocupante das áreas centrais quem impediu a ruína dos centros antigos no Brasil, pois garantiram um uso contínuo da área. Privilegiá-la em intervenções na área também seria, portanto, uma contrapartida do poder público pelo papel exercido.

Ninguém pensa que seções inteiras de nossas cidades não estariam aí, em pé, se não fossem usadas por hoteizinhos, oficinas, lojinhas, prostitutas, bares, depósitos, manufaturas, clubes e associações, cabeças-de-porco... Pardieiros sim, mas vivos, funcionando. (...) Temos de agradecer, portanto, as camadas mais pobres. Há quase duzentos anos são os maiores guardiães do nosso patrimônio. Já é tempo de tentar retribuir-lhes o favor, dignificando os espaços em que vivem e trabalham, sem espoliá-los. (SANTOS, 1986, Pág. 16)

As Cartas Patrimoniais, no período em que dissertaram, trouxeram diagnósticos e diretrizes que demonstraram ser inviável a análise de um sem considerar o outro como variável dependente. Essa perspectiva se mostrou presente, ao menos em teoria, no documento lançado em 2008 pelo Ministério das Cidades, intitulado *Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais*, que se propunha a balizar os esforços de recuperação da chamada vitalidade do centro. Nele, é afirmada a necessidade de se resgatar as particularidades das áreas centrais, em relação ao território na sua totalidade:

É necessário, portanto, a identificação de que habilidade cada centro perdeu, levando em consideração as características que são particulares de cada cidade e, para tanto, deve ser trabalhado o território urbano como um todo e não apenas as políticas e intervenções setoriais de maneira isolada. (BRASIL, 2008)

A percepção diacrônica desta aproximação assinala a necessidade de que os estudos analíticos em áreas centrais, bem como as reflexões para sua conservação, devam possuir a mesma postura de constante busca correlacional com a dinâmica urbana das cidades, sendo este um pressuposto fundamental para a sua compreensão.

1.2 A Sintaxe Espacial: forma, fluxos e movimento natural

*Andando por todos os cantos
E pela lei natural dos encontros
Eu deixo e recebo um tanto.
(Mistério do Planeta – Novos Baianos)*

Se os desenhistas urbanos e planejadores da cidade pudessem realizar uma descoberta sequer, possivelmente escolheriam a da previsibilidade urbana: a capacidade de intervir no espaço e saber exatamente de que modo este será ocupado, percorrido, apreendido pelas pessoas que por ali convivem e transitam. Enquanto essa incansável busca segue evidentemente sem obter o procurado, a importância de se encontrar e decifrar as pistas nesta relação causa-e-efeito cresce na mesma medida em que as cidades se expandem e acumulam patologias.

Para Hillier (1996), um dos entraves à percepção da influência do construído nas relações sociais é a existência de uma “*fissura*” que separa dois grupos, persistentes em manter abordagens isoladas: os que põem seus esforços na observância dos “*processos sociais e econômicos*” existentes na cidade e os que discutem, analisam e intervêm física e espacialmente o ambiente urbano. Estes últimos, apesar de perceberem as transformações urbanas influenciando nos usos, funções e deslocamentos, na prática não se mostram seguros em apontar como se dá efetivamente essa influência. Jacobs (1961), em percepção semelhante, atribui essa deficiência ao pouco interesse dos desenhistas urbanos em buscar perceber, ao longo da história das cidades, o que gerou os erros e acertos do passado:

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o desenho urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias. Ao contrário, os especialistas e os professores dessa disciplina (se é que ela pode ser assim chamada) têm ignorado o estudo do sucesso e do fracasso da vida real, não têm tido curiosidade a respeito das razões do sucesso inesperado e pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades, subúrbios, sanatórios de tuberculose, feiras e cidades imaginárias perfeitas – qualquer coisa que não as cidades reais. (JACOBS, 2009 [1961], Pág. 05)

Medeiros (2006) afirma que raramente os estudos urbanos ultrapassam a “*intenção físico-descritiva da forma urbana*” e que, quando o fazem, estes ganham um viés mais “*sociológico, historiográfico, geográfico, político, que arquitetônico*”, caindo novamente nas duas vertentes sugeridas por Hillier. Hillier e Hanson (1984) acreditam que a dificuldade de interseção parte da conceituação de espaço enquanto atributo apenas físico e por onde permeia um âmbito social, mas sem levar em consideração que existem “*leis de determinação*” entre ambos os elementos. Sobre isso, Santos (2004) adverte:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. (SANTOS, 2004, p. 63)

O primeiro mote, então, na busca pelo mínimo de previsibilidade entre a paisagem construída e os eventos que ali ocorrem, parte da ideia de que espaço e relações sociais são atributos indissociáveis. Foi justamente a busca pela compreensão desta relação intrínseca que se fez desenvolver o que conhecemos como a teoria descritiva da Sintaxe Espacial, promovida por Hillier e Hanson a partir do livro *The Social Logic Of Space* (1984). Sua principal postulação é a de que a organização do espaço possui conteúdo social e que, mutualmente, a organização social possui conteúdo espacial.

Ao tentar perceber esta relação de influência, Jacobs (1961) detecta um padrão (uma pista) que ela toma para si como regra: primeiro, aponta como principal busca do planejamento urbano a de responder “*de que forma as cidades podem gerar uma mistura – uma diversidade – suficiente de usos*” (Pág. 158); posteriormente, ao apontar condições indispensáveis para se gerar esta diversidade de usos nos bairros, ela afirma que “*a maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser bem frequentes*” (Pág. 165). Ao fazer esta afirmação, Jacobs assume que o traçado urbano, ou a configuração espacial das cidades, influencia no modo como os usos e funções de um bairro são construídos e as relações são formadas (conteúdo social). As esquinas, mencionadas pela autora como promotoras de uma “*escolha ampla de percursos*”, fariam crescer a oferta de “*pontos viáveis para o comércio*”, culminando numa maior diversidade de usos.

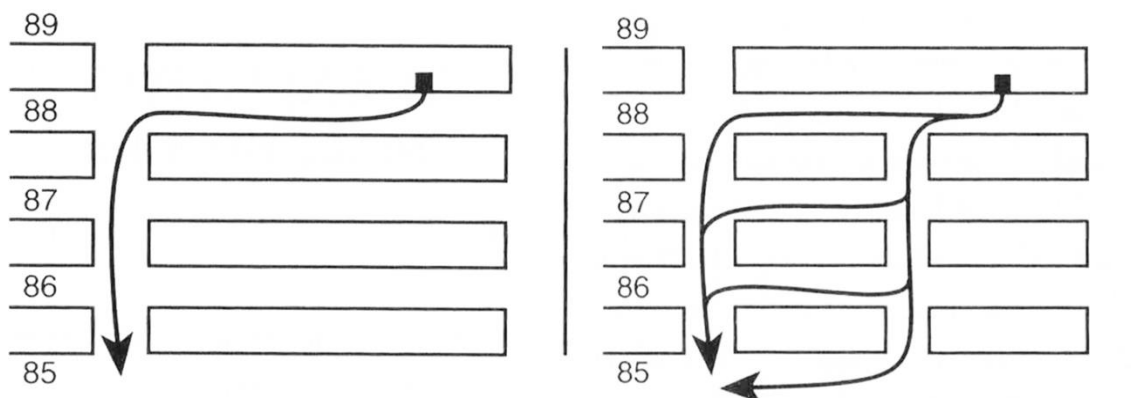


Figura 05 – Representação de escolhas de percursos em quadras longas e quadras curtas. Fonte: JACOBS, 2009.

Essa observação empírica de Jacobs aponta uma evidente relação causa-e-efeito envolvendo a variedade de percursos e a promoção de comércio na localidade. Villaça (2001) também se aproxima desse conceito ao defender que as centralidades são formadas a partir da “*disputa pelo controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos*”, sendo a facilidade de fluxo a maior propulsora do desenvolvimento comercial (Pág. 238). Para a Sintaxe Espacial, este fenômeno acontece porque o principal elemento que resulta do modo como o espaço urbano se configura é o *movimento*.

(...) a estrutura da malha urbana, considerada puramente como configuração espacial, é, em si, o mais poderoso determinante do movimento, tanto de pedestres quanto de veículos, se considerado individualmente. (HILLIER, 1996, Pág. 04)

Assumindo como verdadeira esta proposição, o modo como a cidade é distribuída espacialmente influenciaria diretamente no movimento de pessoas e, conseqüentemente, no modo como elas convivem, ocupam e habitam a paisagem urbana. Isto é o que Hillier (1996) vem chamar de *movimento natural*. Para Hillier, o espaço apresenta-nos um conjunto de potencialidades a serem exploradas por nós. Estas potencialidades seriam, então, pistas importantes para se imaginar como se deu ou como se dará a dinâmica social de determinada área.

(...) todas as funções relacionam-se com a forma da cidade através de dois fatores funcionais genéricos: como nós, enquanto indivíduos, achamos a cidade inteligível, e como nos movemos nela. Esses fatores genéricos são tão poderosos que todos os outros aspectos funcionais passam por eles e influenciam a forma urbana através deles. (HILLIER, 1996, Pág. 04)

Esta relação estreita entre forma urbana e movimento também é defendida por Santos (2002), quando ele resume o espaço em dois elementos que se complementam: a “materialidade” e as “relações sociais”. Para Santos (2004), a materialidade – ou os elementos fixos – apresenta as possibilidades para a instalação das relações sociais (ou fluxos) e estas, ao passo em que são resultantes direta ou indiretamente da materialidade, também a modifica, numa constante troca.

A partir do momento em que eu crio objetos, os deposito num lugar e eles passam a se conformar a esse lugar, a dar, digamos assim, a cara do lugar, esses objetos impõem à sociedade ritmos, formas temporais do seu uso, das quais os homens não podem se furtar e que terminam, de alguma maneira, por dominá-los. (SANTOS, 2002)

Zorzo (2012), ao discorrer sobre a teoria foucaultiana do dispositivo de poder, aponta que Foucault considera os fluxos como integradores das atividades sociais e formadores de agenciamentos coletivos. A cidade seria, portanto, o resultado dos desejos sociais refletido no movimento das pessoas.

O fluxo seleciona e organiza o território, como um desejo coletivo que extrai as forças do trabalho e da exibição cultural. Os movimentos e as linhas de trânsito formam redes interconectadas ineludivelmente com as redes de poder e circulação de bens. Os fluxos promovem um verdadeiro agenciamento coletivo de necessidades, afetos, demandas e desejos. (ZORZO, 2012, Pág. 66)

Acompanhando este raciocínio, a Sintaxe Espacial buscaria perceber a influência da composição da malha urbana – a materialidade, o fixo – na formação de fluxos potenciais de movimento e a relação entre essas potencialidades e as estruturas sociais ali construídas. Para Hillier e Hanson (1984), o primeiro passo para esta percepção configuracional seria o de considerar a cidade como uma mescla de barreiras – sejam edificações, quadras ou qualquer outro obstáculo ao movimento – e permeabilidades, os espaços abertos que possibilitam livres fluxos. O artefato urbano seria, então, o “sistema de relações” entre os espaços gerados por estas permeabilidades (FIGUEIREDO, 2004).

Deste modo, quando se afirma que será analisada a “forma”, a “forma urbana” ou a “morfologia urbana” das cidades, no âmbito da Sintaxe Espacial, não estão sendo abordados os aspectos volumétricos do construído, como sua

densidade, proporção, escala, gabarito ou estilo arquitetônico. Figueiredo (2004) explica que o artefato arquitetônico e suas variáveis estilísticas não possuem função definida: por mais que certas edificações sejam mais compatíveis com determinadas funções, a ocupação delas depende exclusivamente do contexto e da atribuição do observador.

Deste modo, para a Sintaxe Espacial, a *forma urbana* que se apresentaria como detentora de conteúdo social, passível de ser mensurada e analisada, **seria àquela que reside no sistema formado pelos espaços abertos** – geradores de fluxos de movimento. Este método descritivo, por não se ater às particularidades edilícias da cidade, permite a comparação entre *morfologias urbanas* distintas, em qualquer contexto cultural ou período histórico no qual estavam inseridas (figura 06). As características volumétricas do ambiente construído podem ser observadas e comparadas juntamente com a análise sintática do espaço, mas são consideradas variáveis distintas.



Figura 06 – Barreiras e permeabilidades em trechos das cidades de Roma, Itália; São Francisco, EUA; Londres, Inglaterra e Paris, França. A forma urbana, neste panorama, pode ser observada comparativamente antes de ater-se ao ambiente construído. Fonte: Portal Bricoleurbanism.org

Na tentativa de compreender quantitativamente o potencial de movimento nas permeabilidades do espaço urbano, a Sintaxe Espacial parte do pressuposto elementar de que as pessoas tendem a se deslocar em eixo e, se assim pudessem, seus percursos compreenderiam uma linha reta entre o local onde se está e o destino para onde se quer chegar: *“o homem que luta na tempestade da vida se traça um eixo”*, evoca Hillier (1996) ao citar Le Corbusier. O eixo seria, então, o modo palpável de percepção dos fluxos nas cidades.



Figura 07 – Eixo Monumental, Brasília-DF. Destaque para os caminhos de pedestres no gramado, em eixo. Fonte: Google Earth, acesso em 03.08.2015.

Hillier (1996) considera esses eixos, chamados também de *“linhas de movimento”*, como os elementos fundamentais de transformação dos usos do solo, e não a zona ou o quarteirão (pág. 13). O objeto da análise do potencial de movimento seria esses eixos, traçados nos espaços abertos até resultar no conjunto do menor número de linhas retas que cruzam todas as permeabilidades (HILLIER e HANSON, 1984). A esse conjunto, damos o nome de Representação Linear ou Mapa Axial.

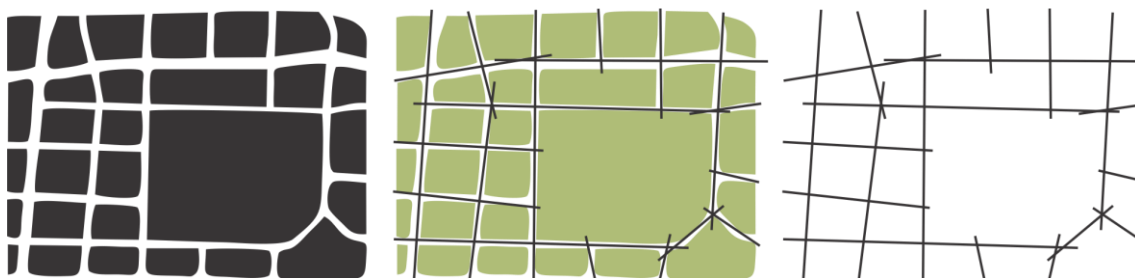


Figura 08 – Exemplo de elaboração do Mapa Axial em trecho de malha urbana. Da esquerda para direita: sistema de barreiras e permeabilidades; inserção das linhas nos espaços abertos; Mapa Axial resultante. Fonte: Elaboração própria.

O modo como os eixos se conectam, no Mapa Axial, acaba apresentando hierarquias sobre o potencial de movimento que cada eixo exerce em relação aos demais. Esta hierarquia é obtida em termos de mudanças de direção: quanto menos mudanças de direção forem necessárias para se chegar a um eixo, contadas a partir de todos os eixos, mais *integrado* ele é em relação aos demais, agregando maior potencial de movimento; ao contrário, quanto mais mudanças de direção forem necessárias para se chegar a um eixo, contadas a partir de todos os eixos, mais *segregado* ele é em relação aos demais, agregando menor potencial de movimento. Medeiros (2006) explica que os eixos mais integrados acabam sendo “os mais permeáveis e acessíveis no espaço urbano, de onde mais facilmente se alcançam os demais” (Pág. 126).

O potencial de movimento que os eixos exercem um sobre os outros no Mapa Axial é descrito pelo que chamamos de valor de integração. Este valor, usualmente calculado com auxílio de softwares especializados, pode representar a hierarquia entre os eixos de forma numérica ou em escalas cromáticas. O método analítico mais comum apresenta os eixos numa gradação que parte do vermelho, para representar os eixos mais integrados, passando pelo amarelo, verde, até chegar ao azul, usado para os eixos considerados como de menor potencial de movimento.

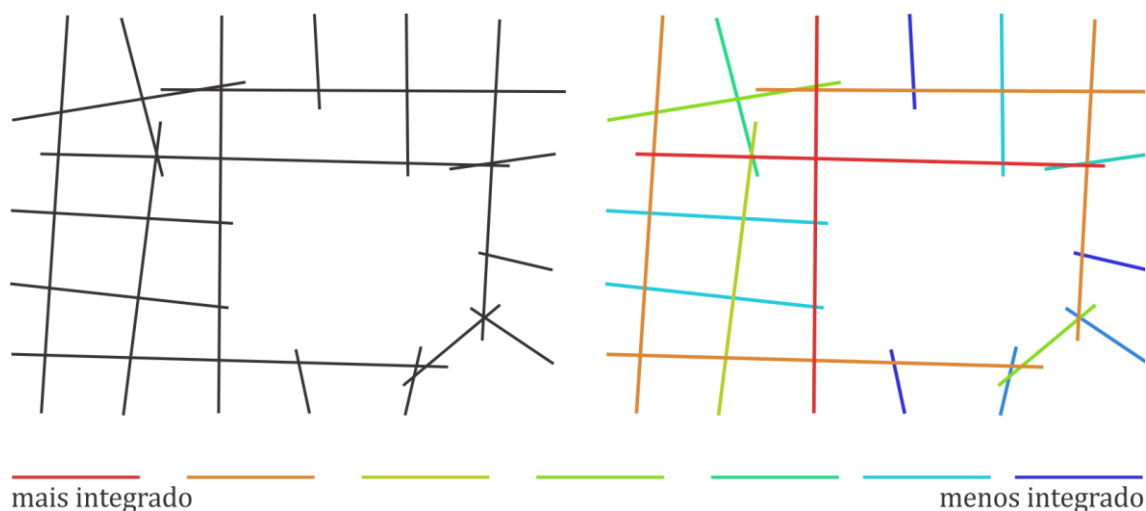


Figura 09 – Exemplo de obtenção do Mapa Axial (valor de integração) de trecho de malha urbana, com uso do Software Depthmap. Fonte: Elaboração própria.

A representação do Mapa Axial permite observar a cidade como um sistema de fluxos potenciais de movimento e, assim, perceber a influência desta

configuração com a organização social ali inserida. A análise sintática é essencialmente correlacional: necessita-se comparar os atributos morfológicos obtidos com outras variáveis, para então compreender a força do diálogo entre a malha urbana e suas relações sociais.

Quando fazemos isso percebemos que tudo parece relacionar-se com espaço e, portanto, com movimento de alguma forma: comércio varejista, densidade edilícia, a maioria dos tipos de uso do solo parecem ter uma lógica espacial que pode ser expressa como uma relação estatística entre as medidas espacial e funcional. Até mesmo crime pode ser espacialmente correlacionado. (HILLIER, 1996, Pág. 12)

Para Hillier (1996) a variável mais imediata de correlação com os fluxos de movimento é a de uso do solo. A lógica é simples: usos que se beneficiem de altos fluxos de movimento – como comércios e serviços – tendem a se instalarem nos eixos de maior integração, enquanto usos que preferem um menor fluxo de movimento, como o residencial, seriam mais passíveis de se instalarem em eixos de menor integração. Deste modo, via de regra, os eixos mais integrados do sistema atrairiam um potencial fluxo de movimento, que despertaria o interesse de comércios e serviços. Estes usos, ao se agruparem, também se tornariam atratores de mais movimento e, conseqüentemente, mais usos que se alimentam de fluxos acompanhariam a ocupação, promovendo a densidade da área. Como reforça Jacobs (1961), “a movimentação de pessoas a trabalho ou que procuram um lugar para comer e beber constitui em si um atrativo para mais pessoas”. A essa espécie de reação em cadeia damos o nome de *efeito multiplicador* e resume, para a Figueiredo (2004), o modo como o traçado urbano interfere nas atividades da cidade por meio de sua configuração espacial.

Uma atenção especial é dada ao conjunto de eixos mais integrados do sistema nas cidades, que damos o nome de *Núcleo de Integração*. Assim como os eixos mais integrados são aqueles mais permeáveis no espaço urbano, o agrupamento destes adquire uma posição de controle no movimento das cidades e, em virtude disso, costuma coincidir com a área de maior confluência de funções e atividades (MEDEIROS, 2006). Os Núcleos de Integração, por terem potencial de agregar usos com “maior grau de coletivização” (GURGEL, 2012), por meio do efeito multiplicador adquirem mais facilmente a posição de centralidade

econômica. Por esse motivo, observar a dinâmica do Núcleo de Integração numa malha urbana torna-se um importante mecanismo de compreensão – e, quiçá, previsão – das alterações nas funções daquele espaço.

Assumir que o modo como a malha urbana se configura influencia diretamente no modo como as cidades são ocupadas traz consigo a percepção de que não há uma realidade local isolada: todos os percursos, ou fluxos, estão inter-relacionados e qualquer alteração ou ampliação da estrutura espacial, por mínima que seja, implica em mudanças na dinâmica dos fluxos de movimento da cidade como um todo. Uma das importantes contribuições da análise sintática do espaço seria, portanto, a apresentação de uma variável – a morfológica – que nos dá uma pista tanto de como as transformações urbanas influenciaram as relações sociais ali inseridas, como de imaginar o processo de apropriação de determinada solução urbana, antes mesmo dela ser implementada (figura 10).

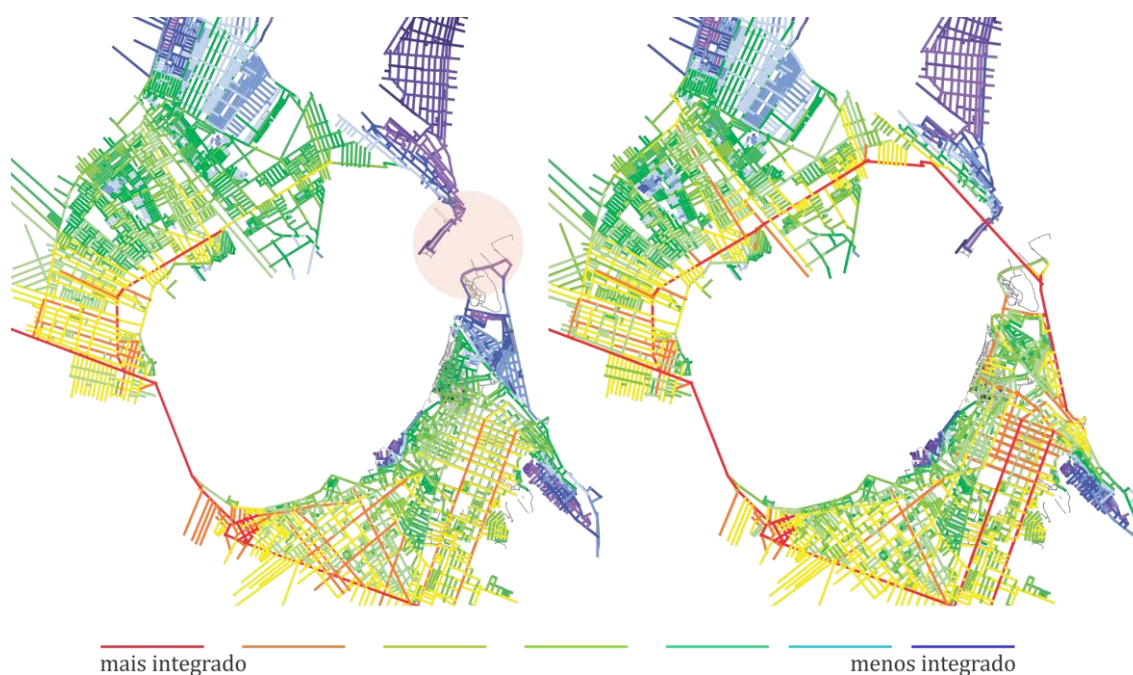


Figura 10 – Trecho do Mapa de Axial da cidade de Natal-RN (valor de integração) em dois estágios: à esquerda, a situação anterior, com destaque para a área circulada, por onde se planejará a inserção de uma ponte; à direita, simulação do Mapa Axial após a inserção da ponte. Observa-se a variedade de alterações nos fluxos potenciais de movimento, inclusive em eixos distantes do ponto de alteração. Muitos eixos tornaram-se mais integrados, enquanto outros, surpreendentemente, perderam potencial de movimento em relação ao resto da malha. Fonte: MUa – PPGAU/UFRN.

Medeiros (2006) adverte que a análise sintática do espaço não possui pretensões de oferecer uma compreensão total das configurações urbanísticas, mas apresenta-se como mais um atributo de importante auxílio nesta percepção.

Ele exorta também que, embora a relação causa-e-efeito entre configuração espacial e movimento seja considerada invariável, o movimento natural, ou as consequências do movimento nas práticas sociais, não são manifestas de forma comum a todas as culturas e regiões do mundo, assumindo características próprias. Há, por isso, a necessidade de se buscar os próprios padrões locais, sempre correlacionando os atributos morfológicos com outras variáveis para, deste modo, perceber com nitidez as relações de movimento naquele espaço urbano.

1.2.1 Métodos de análise

A Sintaxe Espacial apresenta em seu escopo um método para extração de medidas a partir da forma urbana. Nesta dissertação, os principais valores utilizados foram aqueles que apresentariam uma leitura dos fluxos potenciais de movimento contidos na estrutura espacial: as medidas de integração. Foram então escolhidos os seguintes atributos:

***Integração Global (Rn)** – Medida padrão de integração, obtida em termos de mudanças de direção, que detecta a permeabilidade e acessibilidade dos eixos no espaço urbano analisado, como um todo. Maiores valores indicam maior potencial de movimento, enquanto menores valores, menores potenciais de movimento. O “R” representa o raio de abrangência das conexões de um eixo, ou quantos eixos se quer levar em consideração em relação ao eixo analisado. O “n” significa que o raio, ou o número de eixos, é ilimitado: cada eixo é analisado em comparação a todos os demais. Em termos práticos, o valor de integração mostra o quão fácil é para se chegar em um eixo, a partir de todos os outros eixos.*

***Integração Raio-raio (RR)** – Medida de integração que determina um raio específico para análise da permeabilidade de um eixo, apresentando uma medida de integração mais local. Este raio, agora limitado, é medido a partir da distância topológica média entre o espaço mais integrado do sistema e os demais eixos da malha. Algumas vezes acontece da medida de integração*

global (Rn) apontar núcleos de integração distantes de determinados aglomerados urbanos, que acabam possuindo uma dinâmica de movimento particular. A medida de integração raio-raio, por detectar mais facilmente centralidades locais, pode alcançar essas particularidades e apresentar uma leitura mais próxima da realidade. Ao se usar a integração raio-raio, usualmente informa-se também qual o raio estipulado. Por exemplo: Integração RR (R7) – Onde sete seria o número de eixos a se considerar para o cálculo das mudanças de direção.

***Núcleo de Integração** – É configurado pelo conjunto dos eixos mais integrados do sistema. A quantificação do Núcleo de Integração varia conforme alguns autores e as particularidades dos objetos. Esta pesquisa apegou-se ao contraste cromático: consideramos como o conjunto de linhas vermelhas e laranjas nos mapas que apresentam valores de integração.*

A representação linear – ou axial – do sistema é a base primordial para a análise da forma urbana na Sintaxe Espacial. A partir do Mapa Axial, porém, outros desdobramentos podem ser utilizados para potencializar a extração de medidas, de modo que a representação se aproxime ao máximo da realidade. Quanto a isso, requer explicar duas delas, utilizadas nas análises desta dissertação: as linhas de continuidade e a Análise Angular de Segmentos.

Linhas de continuidade no Sistema Axial

Ao analisar os Mapas Axiais, Figueiredo (2004) percebeu que, em virtude dos eixos serem linhas retas, algumas vias que possuem certa sinuosidade acabam sendo representadas no mapa por vários eixos, apesar de serem consideradas aos que por ali percorrem como um percurso só. Figueiredo (2004) desenvolveu então o que ele chama de **Linhas de Continuidade**. Tal método de representação ajusta esse problema estipulando um ângulo máximo existente em um percurso para que dois eixos sejam considerados como um só e se unam. Após simulações comparativas, percebeu-se que o uso das linhas de continuidade seria

imprescindível, em virtude da disposição sinuosa de muitas vias importantes no sistema axial da cidade de João Pessoa.

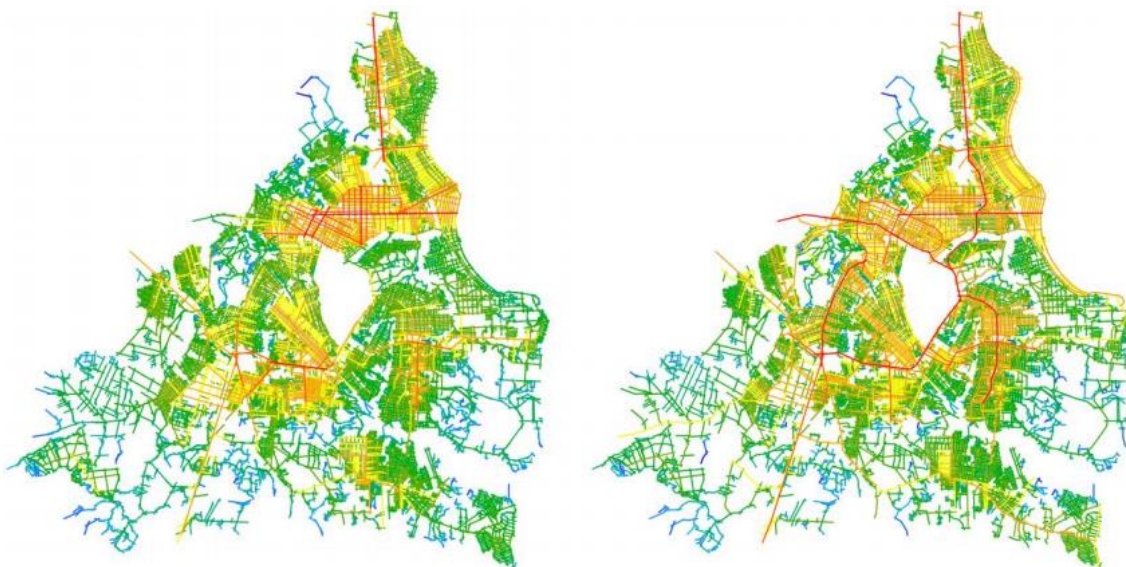


Figura 11 – Mapa Axial (integração RR-R7) de João Pessoa atualmente. À esquerda, gerado a partir de Mapa Axial; à direita, gerado a partir das Linhas de Continuidade, ambos utilizando-se do Software Mindwalk. Percebe-se que a partir da representação por linhas de continuidade, alguns eixos viários de grande importância na cidade são evidenciados, o que não ocorre no mapa axial. Fonte: MUsA – Laboratório de Morfologia e Usos na Arquitetura, UFRN, com alterações próprias.

Análise Angular de Segmentos

Além da representação axial convencional não abarcar satisfatoriamente a presença de vias sinuosas que na prática são percebidas como contínuas, fragmentando-as em vários eixos, o oposto também pode acontecer: uma via tida como contínua, representada no Mapa Axial por apenas um eixo, pode apresentar na prática trechos de importâncias distintas, a depender do modo como cada parte se conecta com as demais vias do sistema.

A análise Angular de Segmentos além de ponderar a sinuosidade das vias – apesar de não uni-las como nas linhas de continuidade – também considera as diferenças morfológicas no decorrer de um eixo. Essa análise é realizada subdividindo as linhas axiais em fragmentos, onde todos os encontros entre os eixos funcionam como “pontos de corte” para essa separação. Deste modo, os valores obtidos a partir da análise do Mapa Angular de Segmentos, como os de Integração ou Escolha, não são mais atribuídos aos eixos, mas a cada segmento

individualmente. Há também a possibilidade de se delimitar a análise em raios métricos, para a observação de fenômenos locais.

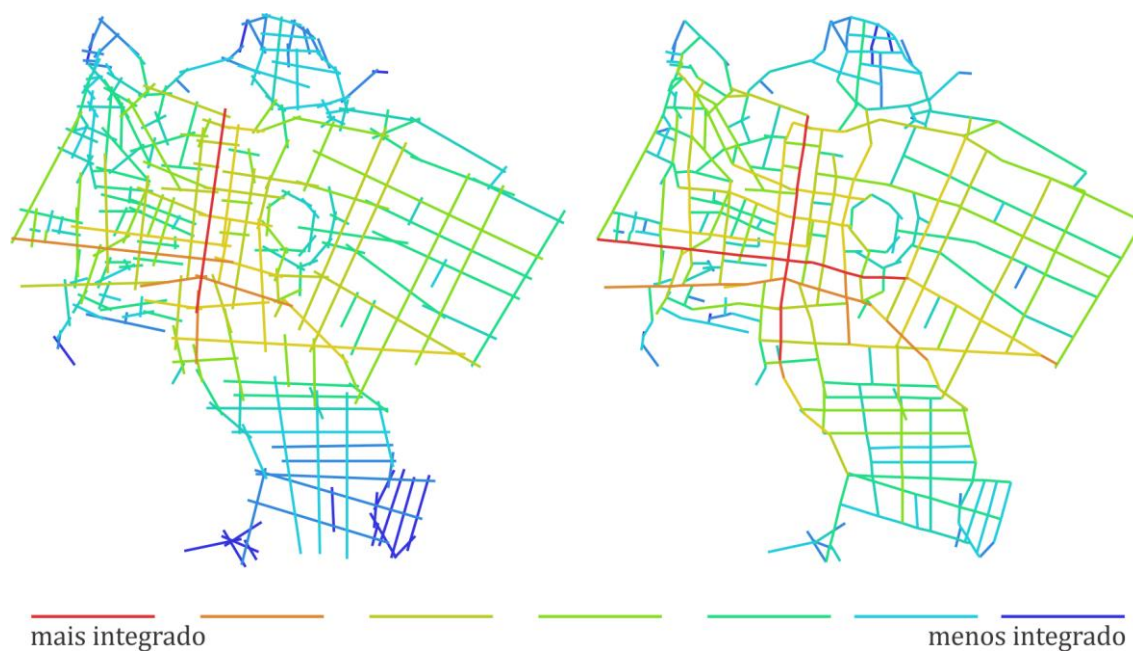


Figura 12 – À esquerda, Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1923. À direita, valor de Integração a partir do Mapa Angular de Segmentos. Fonte: Elaboração Própria através de Mapa de Reconstituição Urbana da Cidade de João Pessoa (OLIVEIRA, 2006).



Capítulo 02

*Do Sanhauá
às novas centralidades*

Capítulo 2

Do Sanhauá às novas centralidades

*“Do Centro à praia, da praia pro Centro
Eu vou, eu vou pegar o circular
Mangabeira Shopping e o Mil e Quinhentos
Do Centro à praia, da praia pro Centro.”
(Parahyba – Banda Macumbia)*

Ao observar que as Cartas Patrimoniais apontaram com cada vez mais ênfase a necessidade de se tratar o tema da conservação dos centros antigos sem dissociá-lo das dinâmicas urbanas na cidade, mostrou-se fundamental, para compreender como se formou a situação atual do Centro Antigo de João Pessoa, perceber como se deu a relação deste, ao longo dos séculos, com as áreas que fogem de seu perímetro.

Do mesmo modo, ao partir do pressuposto de que a forma urbana possui conteúdo social – como defende a Sintaxe Espacial –, analisar o processo de crescimento da estrutura morfológica de João Pessoa nos fornece uma pista para a compreensão do que acarretou estas mudanças de papel do Centro Antigo, com o surgimento de novas centralidades. A demonstração quantitativa e visual das variações dos fluxos potenciais de movimento na cidade traz uma possibilidade mais palpável de se perceber o diálogo entre forma e função no espaço urbano.

O presente capítulo apresenta, por esses motivos, uma leitura da expansão urbana da cidade de João Pessoa à luz da Sintaxe Espacial, onde se buscou perceber as relações de influência entre as transformações morfológicas na sua malha e os aspectos históricos e socioeconômicos de cada época, bem como os desdobramentos para a consolidação do panorama atual. Como já apontava Calvino (1990), a cidade é feita *“das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado”*.

A principal fonte para a análise diacrônica da forma urbana de João Pessoa foi a dissertação de Luciano Agra (2006), onde o autor elabora uma série de mapas que reconstituem o tecido urbano da cidade em diferentes estágios de desenvolvimento, sobre a base cartográfica de 2004. A partir dessa reconstituição, foram traçados mapas axiais para cada época analisada (figura 13), cujos eixos posteriormente se transformaram em linhas de continuidade.



Figura 13- À esquerda, mapa de reconstituição da cidade de João Pessoa em 1923; À direita, mapa axial elaborado com base neste mapa, representado por linhas de continuidade. Fonte: À esquerda, OLIVEIRA, 2006; À direita, elaboração própria, a partir do Mapa Axial de João Pessoa fornecido pelo MUaA – Grupo de Pesquisa em Morfologia e Usos na Arquitetura, UFRN, com alterações próprias.

As medidas sintáticas apresentadas são as de Integração, variando entre a Integração Global (Rn) e a Integração Raio-Raio (RR). Quase sempre os valores de Integração Raio-Raio se apresentaram como mais próximos à realidade de movimento potencial na cidade, motivo este de optarmos por apresentar com maior ênfase esta medida na análise. Medeiros (2006), ao analisar os valores de Integração Global em dezenas de cidades brasileiras, inseriu a de João Pessoa como uma das poucas que apresenta divergências entre as principais vias da cidade e os seus eixos mais integrados – situação esta que não ocorre quando analisados os valores de Integração Raio-Raio. O modo espreado que se deu a ocupação da cidade ao longo dos séculos – acarretando na formação de núcleos urbanos relativamente distantes uns dos outros –, a sinuosidade de vias importantes e a presença de barreiras com extensões significativas – como a Mata do Buraquinho, reserva ambiental de 515 hectares – contribuem para que a leitura dos valores de integração seja mais satisfatória quando observada a nível local.

2.1 Filipéia, Frederica e Parahyba: a cidade nos primeiros séculos

Ao ano de 1585, João Pessoa já nasce cidade, sob o nome de Nossa Senhora das Neves. Aliás, fazendo parte das tentativas Ibéricas para consolidar a posse de áreas brasileiras que estavam ameaçadas de invasão ou ocupadas por indígenas

(TINEM, 2006). Foram então estrategicamente escolhidas as margens do Rio Sanhauá para que se iniciasse o desenvolvimento da cidade sede da Capitania Real da Paraíba – que tornou-se Filipéia de Nossa Senhora das Neves, homenagem ao então rei espanhol Felipe II.

Na área que beirava o Rio, conhecida como Cidade Baixa, se instalaram estabelecimentos comerciais e institucionais que davam suporte às atividades portuárias do atracadouro – aonde viria a ser o Porto do Capim. O alto da colina, ou Cidade Alta, foi escolhido como região onde o núcleo urbano propriamente dito se instalaria, com seus conjuntos religiosos, edifícios administrativos e as residências das classes mais abastadas (CASTRO, 2006).

A partir de 1631 (OLIVEIRA, 2006), deu-se início ao período de dominação dos Holandeses, permanecendo em posse da Capitania da Paraíba até 1654. Foram os registros iconográficos e cartográficos deste período que nos deram as primeiras informações visuais mais precisas sobre a configuração urbana do núcleo inicial da cidade, que em 1634 – já batizada pelo nome de Frederica – possuía cerca de 1500 habitantes portugueses e aproximadamente 1400 aborígenes (RODRIGUES e DROULERS, 1981).



Figura 14 – Cidade Frederica, em 1640. Destaque para a Rua Direita. Fonte: ARAUJO, 2008.

O mapa holandês apresenta apenas a Cidade Alta enquanto malha urbana definida e traçada ortogonalmente, além de retratar os caminhos que a ligava com a área portuária. Os atributos morfológicos de João Pessoa no Século XVII (figura 15) apresentavam a Rua Direita como o principal eixo de integração espacial da cidade, correspondendo na época a ligação entre o Convento São Francisco e a Igreja da Misericórdia. Também era partindo da Rua Direita que se encontraria o Largo do Erário, centro administrativo da Cidade, onde se instalava a antiga Casa de Câmara e Cadeia e o antigo Açougue (IPHAN, 2005). Talvez influenciada por sua potencialidade espacial de movimento, a Rua Direita comportou-se como principal via de expansão (TINEM, 2006) do então pequeno núcleo urbano da Cidade da Parayba – assim chamada após expulsão dos Holandeses.

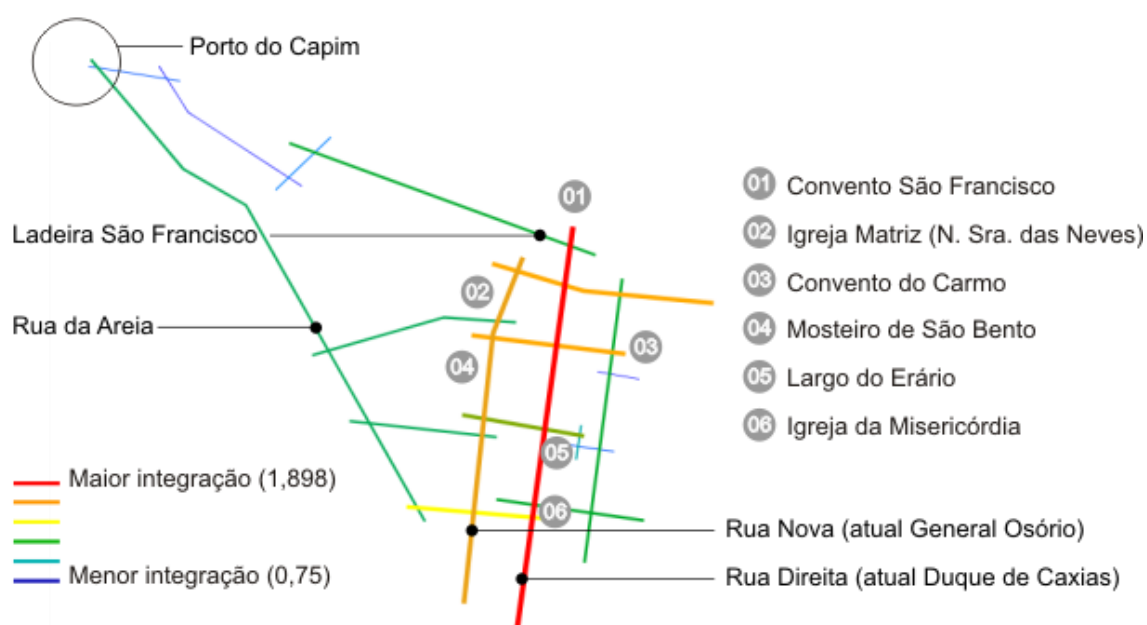


Figura 15 – Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1640. Fonte: Elaboração Própria através de mapa holandês do século XVII (ARAUJO, 2008) e Mapa de Reconstituição do arruamento em 1640 (OLIVEIRA, 2006).

A aglomeração urbana chamada de Cidade Baixa – ou Varadouro, apresentada inicialmente como de menor integração espacial ao núcleo central, se comportou durante bom tempo de modo heterogêneo em relação a Cidade Alta, com suas atividades estritamente relacionadas ao Porto do Capim. Com a posterior expansão da malha, este contraste foi minimizado. O mapa axial, todavia, não mensura a importante ligação do porto com a Europa, que tornava a Cidade Baixa o principal elo com o velho mundo e, conseqüentemente, dotava de constante

movimento não apenas a área como os caminhos que a conectava com a Cidade Alta.

Durante o século XVIII, seja por sofrer os efeitos da decadência do setor açucareiro, seja pela subordinação político-econômica à Capitania de Pernambuco (CAVALCANTE, 2009; OLIVEIRA, 2006), a malha urbana da cidade de João Pessoa permaneceu praticamente estagnada. Tinem (2006) explica ainda que de meados do século XVII até meados do século XIX a falta de registros – principalmente visuais – impossibilitou melhores percepções acerca da evolução da cidade durante esta época.

Para Maia (2007), foi perceptível que esta evolução, até meados do século XIX, limitou-se à condensação urbana entre a Cidade Alta e o Varadouro, expandindo-se principalmente a partir de “ruas tortuosas, becos e ladeiras” (p. 05). A cidade da Parayba correspondia, então, a um aglomerado tipicamente colonial, menor até que outras cidades paraibanas, como Areia e Mamanguape (CASTRO, 2006).



Figura 16 – Mapas da Cidade da Parayba (esquerda) e de reconstituição dos arruamentos de 1855 sobre base atual. Fonte: OLIVEIRA, 2006.

A Cidade Baixa, morfologicamente, passa a assumir no século XIX maiores níveis de integração com a Cidade Alta, tornando o núcleo urbano mais homogêneo. O Varadouro se consolidava como polo comercial da cidade, característica ainda mais efetivada com a instalação da estrada de ferro em 1881, ao lado do porto (CPDCHJP, 2007). Uma rua então passaria a se destacar na

estrutura morfológica da cidade: a Rua das Convertidas – atual Maciel Pinheiro. Iniciando nas proximidades do Porto do Capim, esta rua se conectava praticamente com toda a Cidade Baixa e era diretamente ligada à Cidade Alta através de três eixos: a Rua Barão do Triunfo, a Av. Guedes Pereira e a Rua da República.

Observando as medidas de integração local da cidade em 1855 (figura 17), já se percebia que a Rua Maciel Pinheiro assumia altos valores de integração, cuja influência se observava pela mudança gradativa do uso em seus imóveis – que de residenciais passariam a ser cada vez mais comerciais, confirmando seu potencial de movimento agregado.

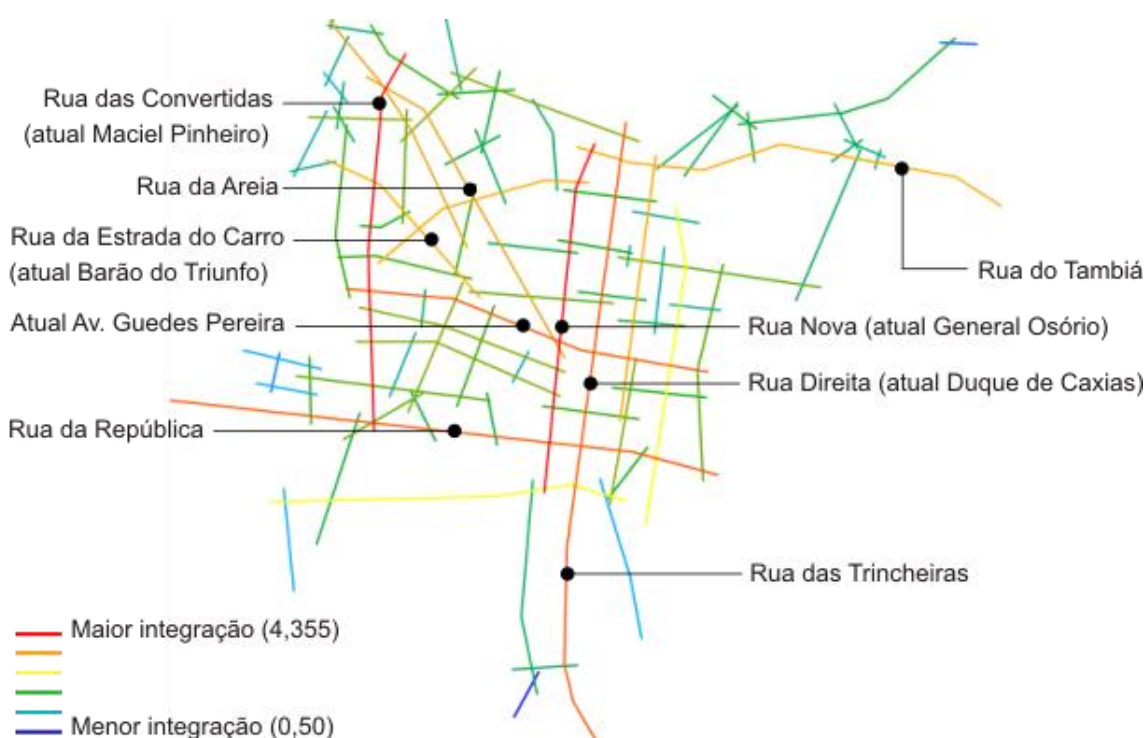


Figura 17 – Mapa Axial (Integração RR/R2) de João Pessoa em 1855. Fonte: Elaboração Própria a partir do Mapa de Reconstituição Urbana da Cidade (OLIVEIRA, 2006).

Ao fim do século XIX, a Rua das Convertidas já era tida como “Rua do Comércio”, considerada o centro econômico da cidade (TINEM, 2006). Sua atividade comercial – com destaque aos artigos importados – pode ser observada a partir dos anúncios em jornais da época, a exemplo:

Alem do grande e variado sortimento de fazendas de apurado gosto, que acaba de chegar em direitura de Paris, na galera franceza Adele, á loja das Convertidas n. 24, de Antonio Rodrigues da Costa e C. ^a, veio mais um completo sortimento de capas de pano fino denominado Saut- embarques e basquines, as quaes estõ no ultimo rigor da moda,

e os anunciantes chamam a atenção dos senhores chefes de família, e dos amadores do bom gosto para as referidas capas, visto que os anunciantes as estão vendendo pelo custo da factura; (Jornal “O tempo”, 1865 apud MAIA, 2007)

A Cidade Alta, até então principal núcleo de integração da cidade, se consolidava como polo administrativo e religioso. Nas vias mais integradas – Rua Nova e Rua Direita – concentravam-se as principais mudanças de uso do solo e infraestrutura. Nelas, já passariam a surgir variedades de prestações de serviços, como advogados, dentistas, professores e barbeiros (MAIA, 2007). A Rua Direita foi a primeira da Cidade Alta a ser calçada e a receber um Jardim Público, por volta de 1870 (TINEM, 2006). Nesta época, também já se pode perceber os primeiros esboços do que no início do século XX se constituiria como dois novos núcleos habitacionais da classe dominante, ambas partindo da Rua Direita: A Rua das Trincheiras, antigo caminho para os engenhos, em direção sul e a Rua do Tambiá, eixo de expansão leste da cidade.

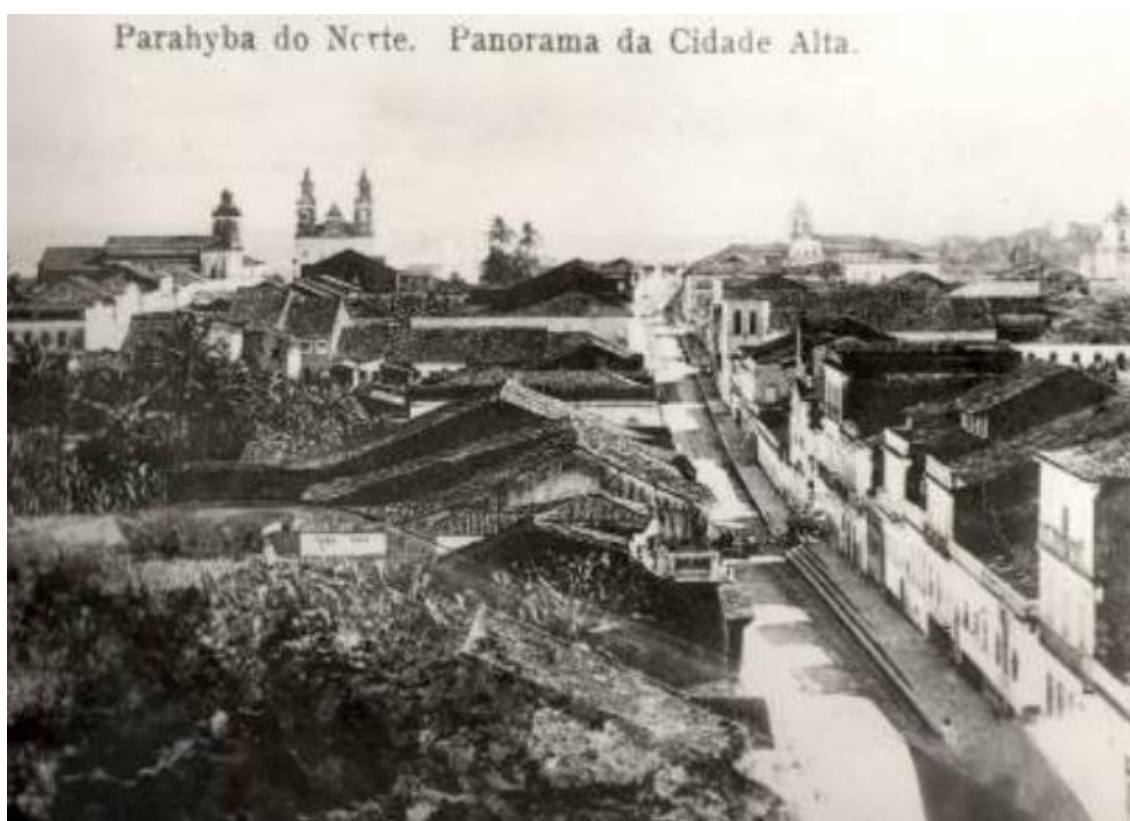


Figura 18 – Rua Direita, 1902. Fonte: Acervo Humberto Nóbrega.

Na medida em que novos usos iam se agregando às Ruas Nova e Direita, outras vias viriam assumir características prioritariamente residenciais. Nesse

âmbito, é importante mencionar a Rua da Areia que, apesar de historicamente desempenhar um papel fundamental como caminho entre a Cidade Alta e o Varadouro, por ser o acesso mais direto ao porto, seguiu abarcando essencialmente moradias, sem grandes alterações em sua função – refletindo seu pouco protagonismo morfológico.

Por outro lado, o eixo morfológicamente mais integrado de ligação entre as cidades Alta e Baixa, a Rua do Fogo (atual Av. Guedes Pereira), ao fim do século XIX já era considerado o principal dos acessos, passando por reformas de alargamento, alinhamento e pavimentação (MEDEIROS, 2012). De fato, preferiu-se que o primeiro percurso do bonde a burro, em 1896, inicialmente percorresse toda a Rua da Areia, havendo em seguida, todavia, sofrido um desvio até assumir outro caminho, cuja descida para a Cidade Baixa partia da Rua do Fogo até desembocar na Rua do Comércio, a Maciel Pinheiro (figura 19) – duas das vias mais integradas do sistema.

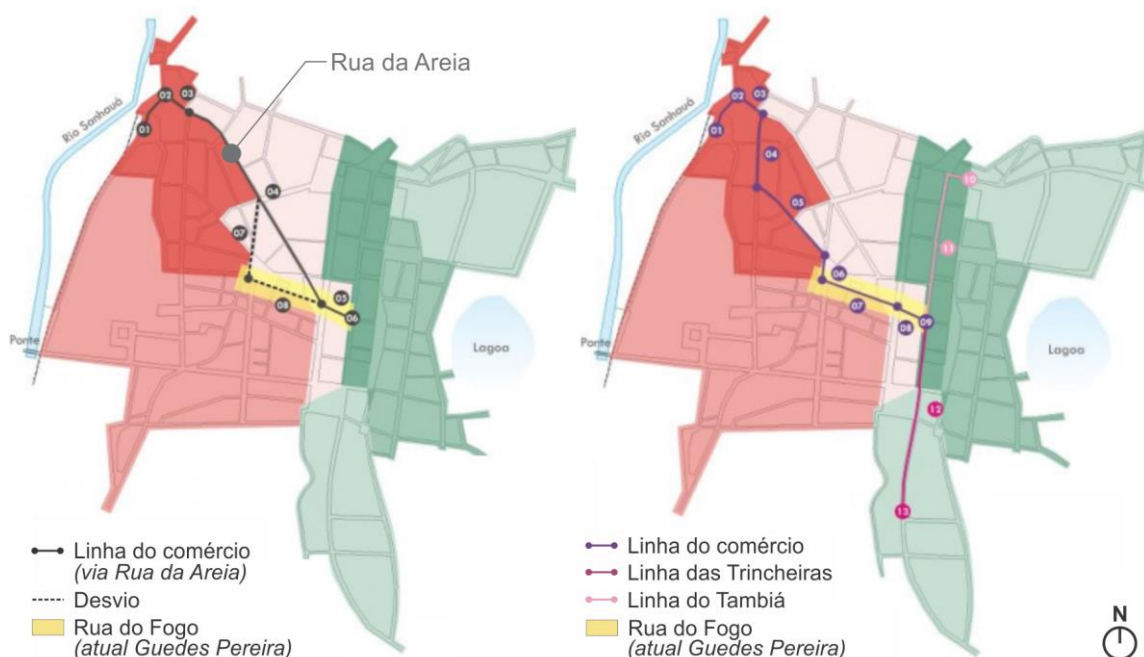


Figura 19 – À esquerda, primeiro percurso do bonde a burro, em 1896. À direita, as três primeiras linhas do bonde a burro, com a alteração na Linha do Comércio. Fonte: MEDEIROS, 2012.

Nas últimas décadas do século XIX, a economia da cidade passa a crescer de modo mais acelerado, impulsionada pelo aquecimento da produção algodoeira. Entretanto, a sua expansão urbana limitou-se, até o final do século, à ocupação dos espaços vazios ainda existentes entre as cidades alta e baixa (CAVALCANTE, 2009), com destaque aos esforços de Beaurepaire Rohan, que realizou trabalhos de

alargamento, nivelamento e alinhamento de vias, em meados do século. A cidade, deste modo, recebeu a república com poucos indícios de desenvolvimento urbano (OLIVEIRA, 2006).

2.2 Primeira metade do século XX e a modernização de João Pessoa

A cidade da Parayba na República permanecia com sua malha ainda concentrada ao redor de seu núcleo inicial (VIDAL, 2004) e sem o desenvolvimento urbano esperado de uma capital com mais de trezentos anos. Castro (2006) apresenta o seguinte relato do Ministério do Comércio e da Sociedade de Geografia Comercial de Paris, em visita à cidade no ano de 1900:

Parahyba é uma cidade modesta e um pouco atrasada (...). A cidade atravessa ainda a idade do petróleo; as ruas mais ou menos calçadas são iluminadas por lâmpadas a petróleo, suspensas por colunas ou postes de madeira e que não funcionam em noites de luar. Não existe ainda nem rede de esgotos nem serviço de água potável convenientemente organizado. (Paul Walle in CASTRO, 2006 p. 10)

Como relembra Castro (2006), a riqueza econômica advinda do algodão só refletiu na modernização urbana da capital a partir do governo de João Machado, entre 1908 e 1912, onde foram implementados serviços de água encanada, iluminação e tração elétrica (VIDAL, 2004). Em 1913, Saturnino de Brito é convidado pelo governo estadual de Castro Pinto para elaborar um plano à instalação de uma rede de esgotos, apresentado com acréscimo de um planejamento para expansão urbana. Conflitos políticos (VIDAL, 2004), falta de recursos (OLIVEIRA, 2006) e a iminência da Primeira Guerra mundial (ANDRADE, 2007) são apontados como motivos pelos quais este plano tenha sido implantado – parcialmente – apenas na década de 1920.

Da intervenção proposta por Saturnino, pode-se destacar a implementação de duas medidas que tiveram importante interferência na organização morfológica da cidade, direcionando seu processo de expansão: a abertura da Av. João Machado e o ordenamento da antiga Lagoa dos Irerês – onde posteriormente se instalaria o Parque Sólon de Lucena (figura 20).



Figura 20 – Projeto de alguns melhoramentos e de expansão da cidade da Parayba do Norte, elaborado por Saturnino de Brito em 1913. Em azul, a Lagoa dos Irerês; em verde, Avenida João Machado. Fonte: VIDAL, 2004.

A Lagoa se tornaria, então, o anel por onde sairiam todos os eixos de expansão da cidade: era o ponto de partida para os novos traçados dos bairros que surgiriam, com vias ortogonais e quadras mais largas – a proposta de disposição triangular das novas quadras ao leste da Lagoa não foi aplicada. A Avenida João Machado, nesse processo, teve o papel de reforçar a tendência da expansão da cidade na direção sul (VIDAL, 2004), sendo balizador, inclusive, de novas vias, que surgiriam traçadas paralelamente a ela – na formação do Bairro Jaguaribe.

No Mapa Axial da cidade em 1923 (figura 21), já conseguimos perceber os efeitos da nova configuração: o núcleo de integração da cidade, que permeava as Cidades Alta e Baixa, se desloca às imediações da Lagoa e algumas novas vias traçadas, como a Av. João Machado, já aparecem agregando altos valores de integração – ao contrário do Varadouro, que perde relevância morfológica. Os eixos mais integrados do sistema, que se atravessam em forma de cruz, são justamente os que apontam a direção das novas ocupações na cidade: ao Sul, com a Rua Direita e seu prolongamento, a Rua das Trincheiras; e ao Leste, partindo da Rua da República – antigo elo da cidade com o interior da província – até seu

prolongamento, que viria ser a Av. Pedro II (via que se tornaria uma das principais artérias em João Pessoa).

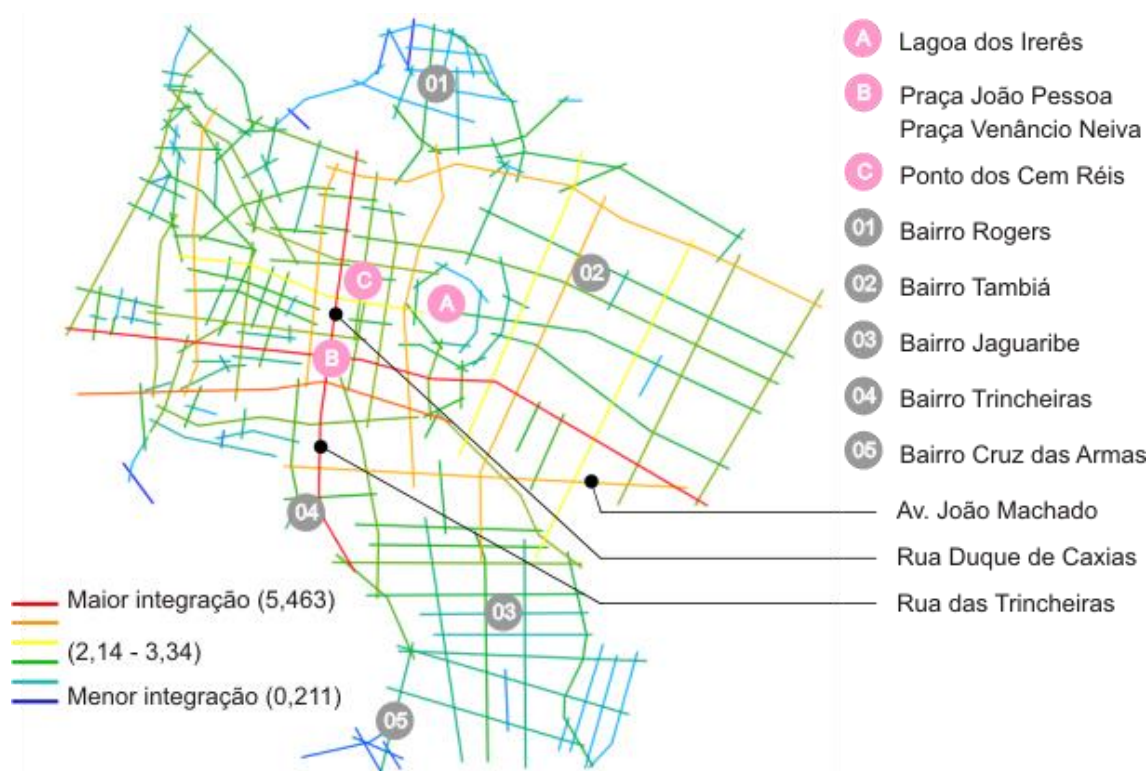


Figura 21 – Mapa Axial (Integração Rn) de João Pessoa em 1923. Fonte: Elaboração Própria através de Mapa de Reconstituição Urbana da Cidade (OLIVEIRA, 2006).

A Rua Direita, então via mais integrada, que passara a se chamar Duque de Caxias, continuava agregando ainda mais relevância na vida da cidade e participando ativamente do processo de modernização, renovando seu sistema de transportes e iluminação. Da Rua Duque de Caxias, foram instalados os principais espaços públicos na época: a Praça Vidal de Negreiros (1924), conhecida como “Ponto dos Cem Réis”, praça mais movimentada da cidade – onde se encontrava a estação principal dos bondes e o Parahyba Palace Hotel; a Praça Venâncio Neiva e a Praça João Pessoa (1929), no qual se encontrava o Palácio do Governo e onde Santos (1935) considerava como “recanto onde se toma o pulso da cidade” (TINEM, 2006). Vale apontar que estas duas últimas praças foram locadas exatamente no cruzamento entre as duas vias mais integradas do sistema (figuras 22 e 23).

As intensas atividades político-econômicas no núcleo central da cidade, aliadas à sede pelos ideais de modernidade representados pelas novas áreas que se expandiam, a classe alta – e a classe média, aos poucos – migra suas residências

cada vez mais para os eixos sul e leste. Ao sul, consolidava-se a Rua das Trincheiras – via que se iniciava imediatamente após a Praça João Pessoa, uma continuidade da Rua Duque de Caxias – como principal trecho residencial das classes mais abastardas, por onde surgiram as famosas “mansões do algodão”. Sua importância morfológica, aliada à da Av. João Machado, também foi direcional para a ampliação do Bairro Jaguaribe e suas mediações. Ao leste, o Bairro Tambiá tornava-se à época o mais populoso da cidade, onde os sítios e chácaras antes existentes davam lugar a “ricas e elegantes residências” (TINEM, 2006).

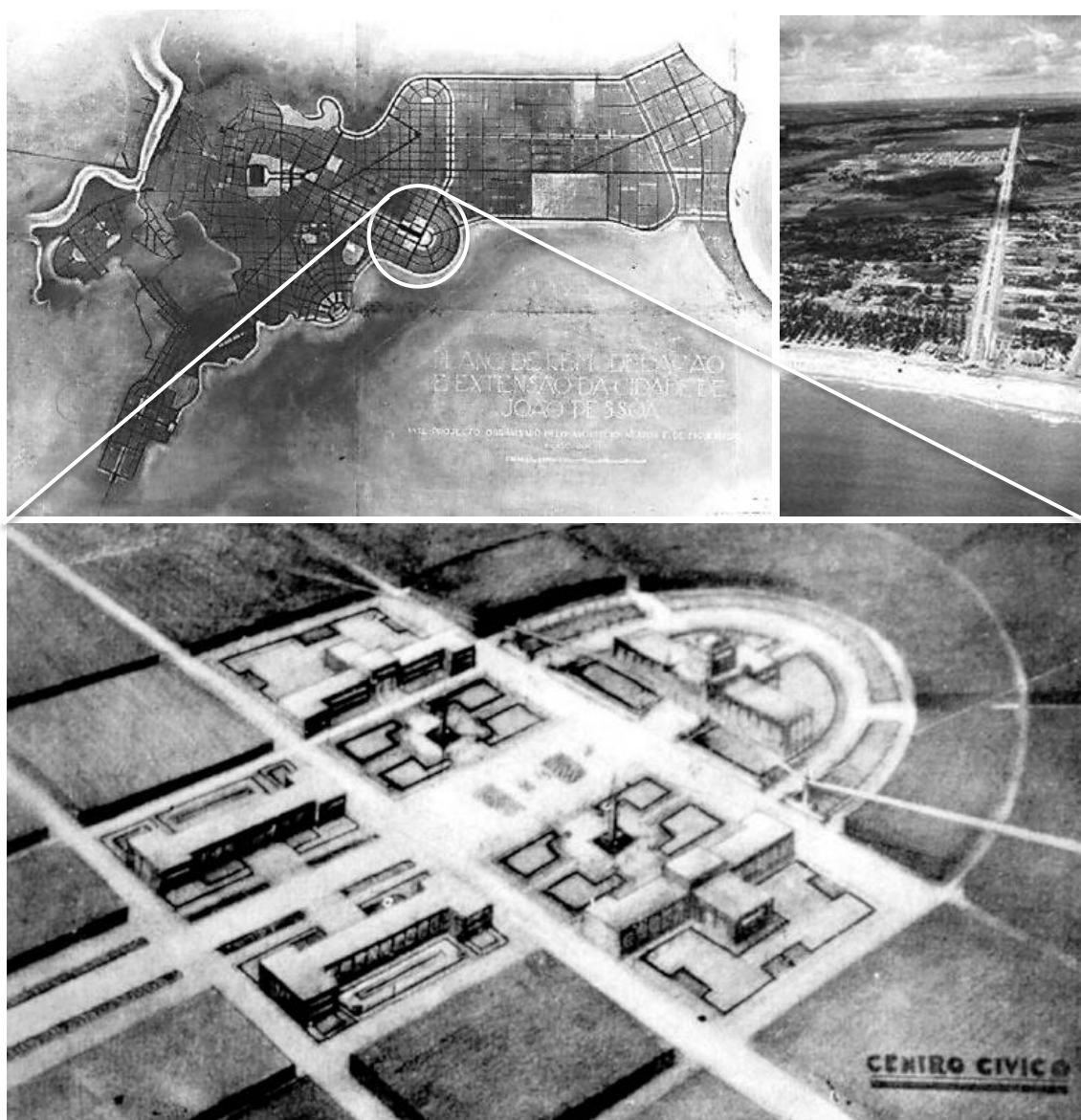


Figuras 22 e 23 – À esquerda, Ponto dos Cem Réis; À direita, Praça João Pessoa. Fonte: Acervo Humberto Nóbrega e Maia (2006) apud Domingos (1974), respectivamente.

Os trechos mais segregados da cidade, nas extremidades norte e sul da malha, foram ocupados justamente pelos de menor poder aquisitivo: ao norte da antiga Rua do Tambiá, se desenvolvia o Bairro Rogers; ao sul, após a Rua das Trincheiras, surgia o Bairro Cruz das Armas, considerada a área periférica mais antiga da cidade da Parahyba – na década de 1920 contava com 1 265 casas, ocupadas por 6 325 moradores (CHAGAS, 1996).

Castro (2006) explica que só a partir da década de 30 a região central de João Pessoa toma enfim sua fisionomia urbana mais semelhante à dos dias atuais, com a implementação das intervenções urbanísticas planejadas pelo arquiteto Nestor de Figueiredo. Além das alterações moderadas de ordenamento na malha já existente, suas maiores contribuições englobavam seu plano de expansão da cidade, que tinha na criação do Parque Sólon de Lucena – antiga Lagoa dos Irerês – o ponto focal de conexão entre o núcleo consolidado e as novas áreas urbanas (OLIVEIRA, 2006).

Figueiredo então atribui a Av. Epitácio Pessoa – rua aberta na década de 1920 – o papel de principal eixo de ligação e expansão da cidade em direção ao mar e define a Av. Rui Carneiro como via facilitadora da expansão urbana na direção das áreas praias (figuras 24 e 25). Em sua proposta, também desenha o traçado do que se tornaria o bairro da Torre, desembocando onde planejava ser instalado o Centro Cívico do que ele mesmo chamava de “Cidade Futura” (figura 26).



Figuras 24, 25 e 26 – Em cima: à esquerda, Plano de Nestor de Figueiredo e à direita, Av. Epitácio Pessoa, desembocando no mar. Embaixo: Proposta para o novo Centro Cívico. Fonte: Vidal, 2004 e Acervo Humberto Nóbrega (em cima); SALES, 2013 (embaixo).

A implementação de parte do traçado urbano projetado por Nestor de Figueiredo teve impacto significativo na estrutura espacial da cidade nos próximos

anos. Direcionando a expansão da malha em direção ao mar – pela Av. Epitácio Pessoa – e impulsionando o desenvolvimento do Bairro da Torre, mais ao sudeste, se deu início ao processo de deslocamento do núcleo de integração da cidade, saindo gradativamente das Cidades Alta e Baixa. O Mapa Axial de João Pessoa em 1946 (figura 27), percebemos que boa parte das vias mais integradas do sistema já se encontra além do perímetro da Lagoa, concentrando-se na densa e ortogonal malha do Bairro da Torre – que acabou não recebendo o Centro Cívico, apesar de ter sido desenhada para este fim. Algumas das vias mais integradas neste Bairro, ainda na primeira metade do século XX, se tornariam das artérias mais importantes em João Pessoa atualmente, a exemplo da Av. Beira Rio e a Av. Dom Pedro II.

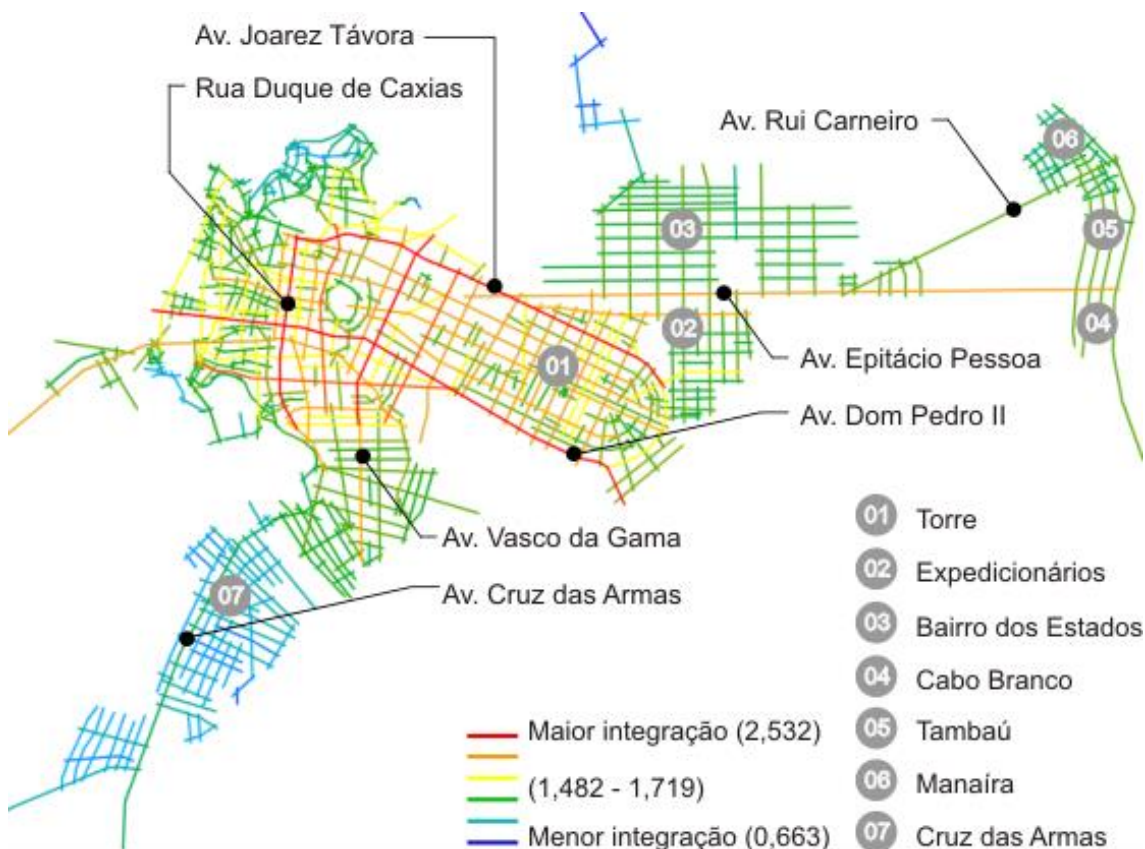


Figura 27 – Mapa Axial (Integração RR/R3) de João Pessoa em 1946. Fonte: Elaboração Própria com base no Mapa de Reconstituição urbana da cidade, realizado a partir de mapa do Ministério do Exército, em 1946 (OLIVEIRA, 2006).

A Av. Epitácio Pessoa, mesmo ao início de sua ocupação – que se intensificaria apenas em meados da década de 1950 (CASTRO, 2006) – já se apresentava espacialmente com grande potencial de integração; um largo

boulevard linear, partindo do centro da cidade até desembocar no litoral – este ainda ocupado apenas por casas de veraneio. As primeiras habitações, em fins da década de 1940, culminaram no desenvolvimento dos Bairros dos Estados e Expedicionários, ainda no primeiro trecho da Avenida (OLIVEIRA, 2006).

A esta altura, a Cidade Alta agregava cada vez mais usos comerciais (que não mais se resumiam ao Varadouro) e principalmente de serviços. A Rua Duque de Caxias – ainda a via mais integrada do sistema – continuava sendo onde as atividades sociais eram mais intensas. Na época destacava-se a presença dos botequins e clubes elegantes e – posteriormente, a inserção do primeiro cinema da cidade, o Cine REX (TINEM, 2006).

O deslocamento do núcleo de integração para o leste fazia com que, gradativamente, a Cidade Baixa perdesse sua força topológica e, simultaneamente, sua dinâmica econômica em relação a outras áreas da cidade. Durante meados da década de trinta, um fato influiria diretamente na sua vida ativa: em virtude das limitações geográficas do Rio Sanhauá (CPDCH, 2007), ocorreu o processo de transferência das atividades portuárias de João Pessoa para o Porto de Cabedelo, que desencadearia um processo de desaceleração econômica da área, passando a desenvolver suas atividades comerciais sem o vínculo direto com o porto. Para TINEM (2006), este fato marcaria a quebra, já anunciada, das relações interdependentes entre a cidade e o seu nascedouro.

2.3 Segunda metade do século XX: o mar como pano de fundo

O início dos anos 1950 é marcado pelo início da ocupação da Avenida Eptácio Pessoa que, a partir da conclusão das suas obras de infraestrutura em 1952 (ANDRADE, 2007) passaria nos próximos anos a ser uma importante escolha residencial para as classes mais abastadas – e as suas adjacências para a classe média. Simultaneamente ao interesse pela Eptácio, a região litorânea torna-se opção além de apenas local para veraneio, mas região aprazível a se fixar residências, iniciando o processo de desenvolvimento dos bairros da Orla Marítima – que viria se tornar nas décadas futuras a área mais valorizada da cidade. Tais fatos sucederam o crescimento da importância destas áreas na estrutura

morfológica da cidade: em 1954, a Av. Epitácio Pessoa já apontava como a via de maior integração local (figura 28).

Enquanto as classes alta e média optavam pelos bairros alimentados pelo mais novo eixo de integração – Av. Epitácio Pessoa –, as classes menos favorecidas ocupavam as regiões mais segregadas de João Pessoa, como o Roger, Mandacaru, Cruz das Armas e Oitizeiro. A partir dos fins da década de 1970, à medida que acontecia a expansão da cidade em direção ao mar, a Av. Epitácio Pessoa passou a ser preferida cada vez mais às atividades comerciais, de serviços e institucionais, diluindo gradativamente seu uso residencial.

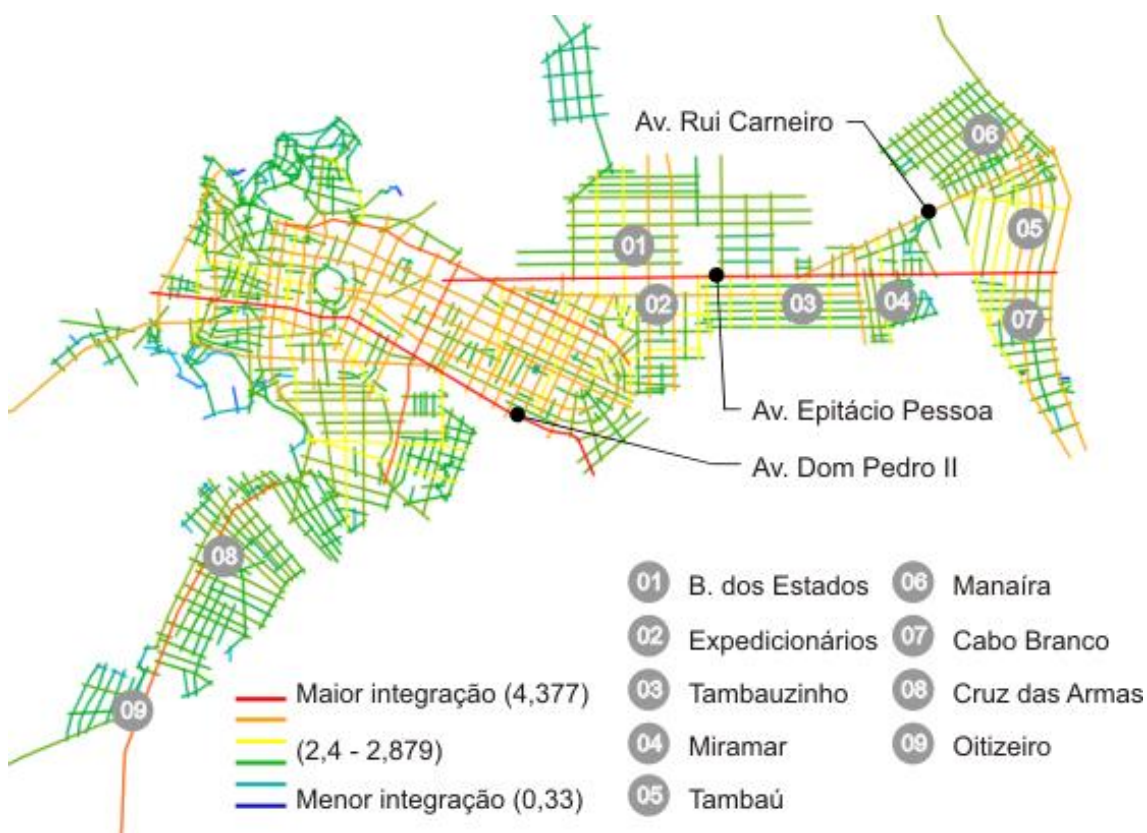


Figura 28 – Mapa Axial (Integração RR/R3) de João Pessoa em 1954. Fonte: Elaboração Própria com base no Mapa de Reconstituição urbana da cidade, feito a partir da Planta da Cidade de João Pessoa - 1954 (OLIVEIRA, 2006).

Durante o Regime Militar, instaurou-se o BNH (Banco Nacional de Habitação) – órgão que fomentava a implementação de conjuntos habitacionais (CASTRO, 2006). Além de consolidar a ocupação dos bairros perimetrais à Av. Epitácio Pessoa, as ações do BNH estimularam o espraiamento urbano da cidade ao longo das décadas seguintes, principalmente nas regiões sul e sudeste, por onde surgiria a maioria dos mais novos conjuntos habitacionais. A implantação do Campus da UFPB (Universidade Federal da Paraíba) nesta região, ainda na década

de 1960, contribuiria diretamente para alavancar a expansão destas áreas nos próximos anos (CAVALCANTE, 2009). A Avenida Dom Pedro II, que já vinha assumindo altos valores de integração era então a segunda via mais integrada do sistema, foi o eixo principal de expansão da cidade nesta direção.

Na mesma época, linhas de financiamento destinadas às classes mais elevadas – através do SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo) – contribuíram ao crescimento da densidade habitacional no litoral, que aos poucos passava a apresentar importantes níveis de integração local, com sua malha crescendo cada vez mais na direção norte. Entre as décadas de 1960 até fins de 1970, o crescimento populacional, bem como a expansão urbana da cidade, atingiu percentagem superior a cem por cento (ANDRADE, 2007, pág. 89). Ressalta-se também que as expansões urbanas à época foram alimentadas pela construção do anel viário correspondente às BR-101 e BR-230, que ampliaram as possibilidades de desenvolvimento para as novas áreas, visando uma mais acelerada ocupação da malha.

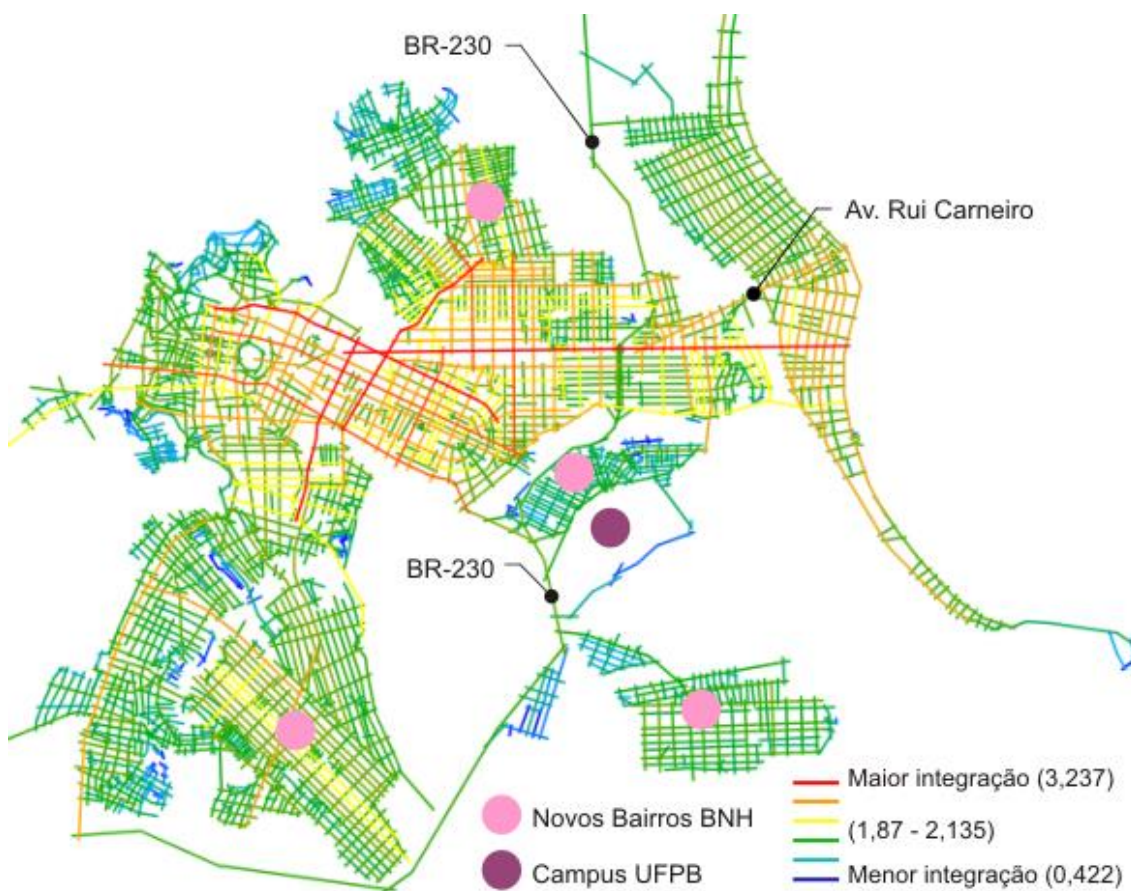


Figura 29 – Mapa Axial (Integração RR/R5) de João Pessoa em 1978. Fonte: Elaboração Própria com base no Mapa de Reconstituição urbana da cidade, feito a partir da Proposta de estrutura urbana – Jaime Lerner Planejamento Urbano, em 1978 (OLIVEIRA, 2006).

Observando os valores de integração de João Pessoa em 1978, percebe-se que nesta época o núcleo das vias mais integradas do sistema não mais englobava as áreas do centro antigo da cidade, grande parte concentrando-se em vias interligadas à Av. Epitácio Pessoa. A Rua das Trincheiras aos poucos foi perdendo sua importância topológica, à medida que as vias mais integradas se afastavam de seu perímetro. A Rua, que não fazia parte dos novos núcleos de expansão da “cidade moderna” em direção ao mar, foi perdendo também a preferência dos ricos que ali habitavam. Deste modo, observou-se o processo de abandono das mansões por seus herdeiros (TINEM, 2006), muitas em ruínas atualmente.

As atividades econômicas no centro da cidade se deslocavam ainda mais para as mediações do Parque Sólon de Lucena – ao passo em que o núcleo de integração se deslocava para o leste. A centralização de intensas atividades (comerciais, de serviços e administrativas) acarretou um processo de verticalização no entorno da Lagoa, onde foi inserida a maioria dos edifícios com mais de cinco pavimentos da cidade (ANDRADE, 2007). O intenso fluxo de movimento nesta área, que não possuía estrutura viária para abarcar a crescente quantidade de veículos que por ali circulava, foi a justificativa para abertura dos viadutos Damásio Franca (1969) e Miguel Couto (1973), que se tornaram o binário de distribuição do fluxo de veículos no centro da cidade e causaram significativo impacto na dinâmica urbana da cidade (figuras 30 e 31).



Figuras 30 e 31 – Na seqüência, Viadutos Damásio Franca, cruzando o antigo Ponto dos Cem Reis e o Viaduto Miguel Couto, atravessando a Rua da Areia por cima. Fonte: OLIVEIRA, 2006.

2.4 Últimas décadas do século XX: as novas centralidades

As ações do BNH e as novas políticas habitacionais influenciaram diretamente na dinâmica espacial em uma cidade que durante séculos seguiu padrões sociais centralizados em um núcleo, onde existia, até o século XIX, “relativa convivência entre membros de distintas classes sociais” (TINEM, 2006). O intenso espraiamento urbano de João Pessoa, pela inserção de conjuntos habitacionais em áreas cada vez mais afastadas, gerava vazios urbanos, demandava uma infraestrutura que não acompanhava o ritmo das expansões e valorizava o solo ainda não urbanizado (CASTRO, 2006).

O maior espelho das políticas de habitação implementadas em João Pessoa – que continuou durante a década de 1980 – foi o Projeto Habitacional Mangabeira, planejado e executado pelo Governo Estadual através do CEHAP – Companhia Estadual de Habitação Popular. Durante os anos 1979 a 1985, foram construídas mais de 9.500 habitações populares numa área ao sudeste da cidade, “distante de seu núcleo de integração” (SILVA, 2005).



Figura 32 – Vista geral de Mangabeira em 1984. Fonte: SILVA, 2005.

Com sua densa e extensa malha urbana, o Bairro Mangabeira já nos anos 1990 assumiria importantes valores topológicos na estrutura morfológica da cidade (figura 33). A sua avenida principal, a Av. Josefa Taveira, em 1994 já era

uma das vias mais integradas do sistema. Esta avenida viria a ser um dos maiores polos comerciais da cidade, contribuindo para tornar a área em muitos aspectos autônoma em relação às demais áreas de João Pessoa. Para Andrade (2007), um exemplo da “força polarizadora” de Mangabeira se vê no fato da região sudeste na capital ser a segunda área de maior dinâmica imobiliária atualmente.

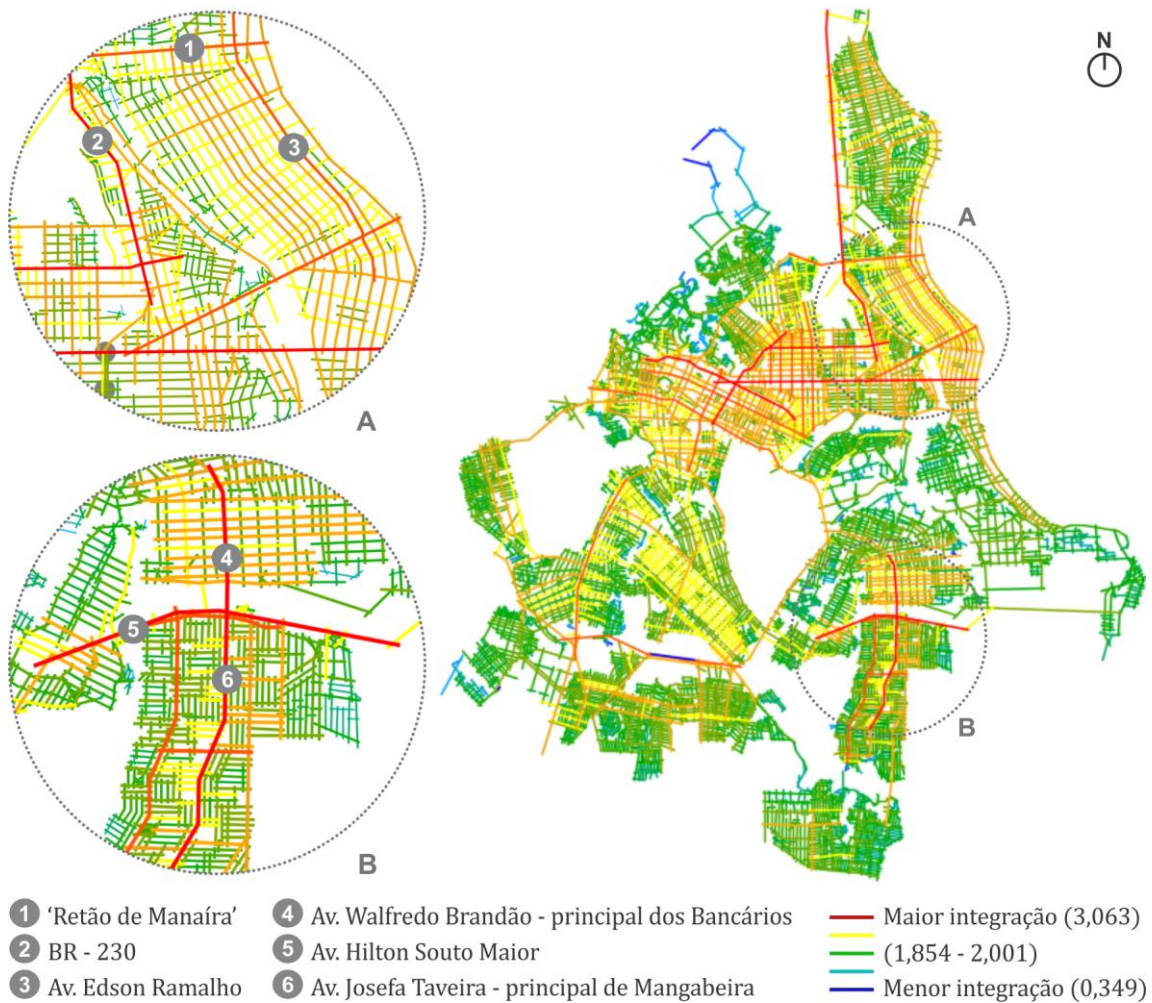


Figura 33 – Mapa Axial (Integração RR/R5) de João Pessoa em 1994. Destaque para trecho de Tambaú e Manaíra (01) e dos Bairros Bancários e Mangabeira (02). Fonte: Elaboração Própria através de Reconstituição Urbana da Cidade (OLIVEIRA, 2006).

Ao passo em que os menos favorecidos, impulsionados pelos subsídios governamentais, tratariam de ocupar as áreas mais segregadas da cidade, basicamente ao sul e sudoeste da capital, a sociedade de maior poder aquisitivo aquecia a área perimetral à Av. Epitácio Pessoa e, com maior intensidade, os bairros litorâneos – as duas outras regiões com forte fluxo potencial de movimento na cidade. Estes últimos sofreriam, a partir de fins da década de 1980, o processo de verticalização daquela área, hoje a de maior valorização imobiliária. O

desenvolvimento destes bairros culminou na multiplicação de atividades comerciais, de serviços diversificados e lazer, voltadas às classes média e alta. Destaque para a Av. Edson Ramalho e o “Retão de Manaíra” – ambos no Bairro Manaíra, onde se encontra o maior Shopping da cidade, inaugurado em 1989.



Figura 34 – Skyline dos Bairros Manaíra e Bessa. Foto: Cácio Murilo.

Alguns estudos (ANDRADE, 2007, p. 108; ANDRADE, RIBEIRO e SILVEIRA, 2009, p. 01) apontam que no final da década de 1990, a região correspondente aos Bairros de Mangabeira e Bancários e a área que engloba os Bairros Litorâneos se apresentavam como dois núcleos de dinâmica econômica independente do centro da cidade, podendo intitulá-las como novas centralidades. Acrescentando o Centro Antigo, seriam três, portanto, as centralidades existentes em João Pessoa, perdurando até os dias atuais. A percepção de que as novas áreas com altos valores de integração no sistema foram justamente as que desenvolveram sua ocupação ao ponto de se tornarem outras centralidades demonstra outra vez a influência da forma urbana no direcionamento das relações sociais e econômicas na cidade.

2.5 Situação atual e consequências ao Centro Antigo

O processo de expansão urbana de João Pessoa ao longo das últimas décadas do século XX, que culminou no desenvolvimento de novas centralidades – estas topológicas e econômicas – em áreas mais afastadas do centro antigo, contribuiu para que este perdesse gradativamente sua influência econômica para o resto da cidade. Os principais núcleos de comércio e serviços passariam cada vez mais a se concentrarem nas proximidades das centralidades morfológicas que surgiram desde os anos 1990 e se consolidaram nos anos 2000 (figura 35). Deste

modo, principalmente a partir da década de 1980, a sociedade pessoense não mais atribuía ao núcleo antigo da cidade atividades nas quais fora tido como área principal.

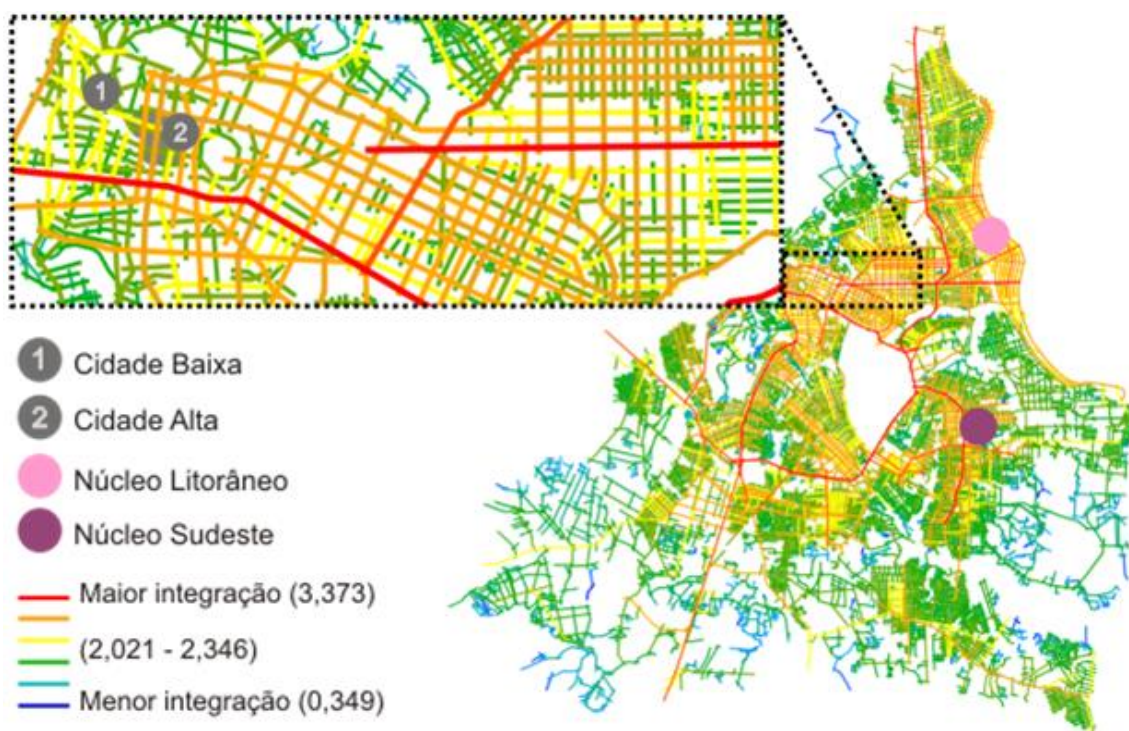


Figura 35 – Mapa de Axial (Valor de Integração RR/R7) de João Pessoa em 2004. Fonte: MusA – Laboratório de Morfologia e Usos na Arquitetura, UFRN, com alterações próprias.

O uso residencial no Centro Antigo foi praticamente descartado pelas classes média e alta da população, ocasionando o abandono de vários casarios ou a subutilização destes. A área correspondente à Cidade Alta, apesar de não mais integrar o núcleo de integração da cidade, ainda se encontra nas proximidades das vias mais integradas do sistema e atividades comerciais e de serviços mais intensas, voltadas principalmente às camadas mais populares. Usos que, no geral, não mantiveram relações de preservação do conjunto de valor histórico ali presentes, culminando na sua constante descaracterização (figuras 36 a 41).

A Cidade Baixa, área onde se encontra a maior quantidade de edificações de valor histórico em João Pessoa, passou a assumir baixos níveis de integração em relação às demais zonas da cidade, localizando-se como área periférica, segregada em relação aos fluxos potenciais de movimento. Apesar do aparente movimento durante o dia, foi nesse trecho onde se observou a maior perda de diversidades no uso e funções (ANDRADE, 2007), sofrendo com a desvalorização imobiliária, descaracterização e subutilização de seus imóveis. Onde antes se concentravam

todas as atividades comerciais na cidade, até mesmo no comércio varejista o Varadouro perdeu força, dando lugar a usos como oficinas mecânicas, comércio de peças automotivas, materiais de construção, serralharias, etc. É também onde reside a maior concentração de edificações abandonadas na cidade, principalmente no que tange às proximidades do antigo Porto do Capim (figuras 36 a 41).



Figuras 36, 37, 38, 39, 40 e 41 – Da esquerda para direita: sobrados com primeiro pavimento sem uso na Av. Guedes Pereira (36); estacionamento na Av. Maciel Pinheiro (37); imóveis descaracterizados para comércio de peças e serviços automotivos na Rua Rosário Di Lorenzo (38); distribuidora de plásticos na Rua Visconde de Inhaúma (39); imóvel em ruínas (40) e descaracterizado para fins comerciais na Rua Duque de Caxias (41). Fonte: Acervo Pessoal.

Na contramão destes acontecimentos, a artéria que se apresenta hoje como a mais integrada do sistema, a BR-230, é um dos eixos mais procurados para instalação de grandes empreendimentos, como shoppings centers, hipermercados, concessionárias, faculdades e condomínios fechados. Além destes, também se instalaram importantes edifícios institucionais como o Centro Administrativo da Prefeitura, a sede dos Correios e Telégrafos e da Energisa.

Do mesmo modo, o núcleo sudeste se consolidaria ainda mais como centralidade econômica da cidade, acompanhando o potencial de movimento que vinha agregando desde os anos 1990. Dois marcos que atestam essa realidade podem ser citados: a inauguração do Mangabeira Shopping, em 2014, que passou a ser a segunda maior incorporação para fins comerciais em João Pessoa; e a construção do Trevo das Mangabeiras, em 2015 (figura 42), justamente no cruzamento entre os eixos mais integrados da área – o correspondente à Av. Hilton Souto Maior e o das Avenidas principais dos Bancários e Mangabeira –, obra realizada para suprir o intenso tráfego naquele setor.



Figura 42 – Vista aérea do Trevo das Mangabeiras. A Av. Hilton Souto Maior – que dá acesso a BR-230 e ao Mangabeira Shopping – cruza o trevo por baixo, enquanto a ligação entre as principais dos Bancários e de Mangabeira acontece por cima. Fonte: Portal Paraíba Já.

2.5.1 Segregação municipal, integração metropolitana: o centro antigo ainda no centro morfológico

O núcleo inicial de João Pessoa hoje, apesar de ter se tornado morfológicamente mais segregado e economicamente mais desinteressante para o resto da cidade, ainda permanece com intenso tráfego de veículos e pessoas, bem

como uma vasta oferta de comércios e serviços – usualmente voltada às camadas mais populares. Nesse sentido, as cidades que compõem a área metropolitana de João Pessoa, principalmente Bayeux e Santa Rita pela proximidade do centro, contribuem efetivamente para esta ocupação. Consideradas “cidades dormitórios”, possuem uma parcela da população que mantém suas relações de trabalho e estudo na capital, retornando após o horário comercial. Em Bayeux, estima-se que mais de quatro mil passageiros transitam de ônibus entre Bayeux e o centro da cidade, todos os dias, sem contar os passageiros que utilizam o transporte alternativo, com mais de 40 automóveis percorrendo o mesmo trajeto entre 08 a 10 vezes ao dia (FELIX, 2014, pág. 40).

Dias (2013) percebeu que, para a compreensão das relações entre movimento e usos em algumas ruas do centro, seria essencial observar como a área se comporta morfologicamente em relação à sua região metropolitana. Elaborou, assim, um Mapa Axial contendo também os municípios de Bayeux, Santa Rita e Cabedelo (figura 43).

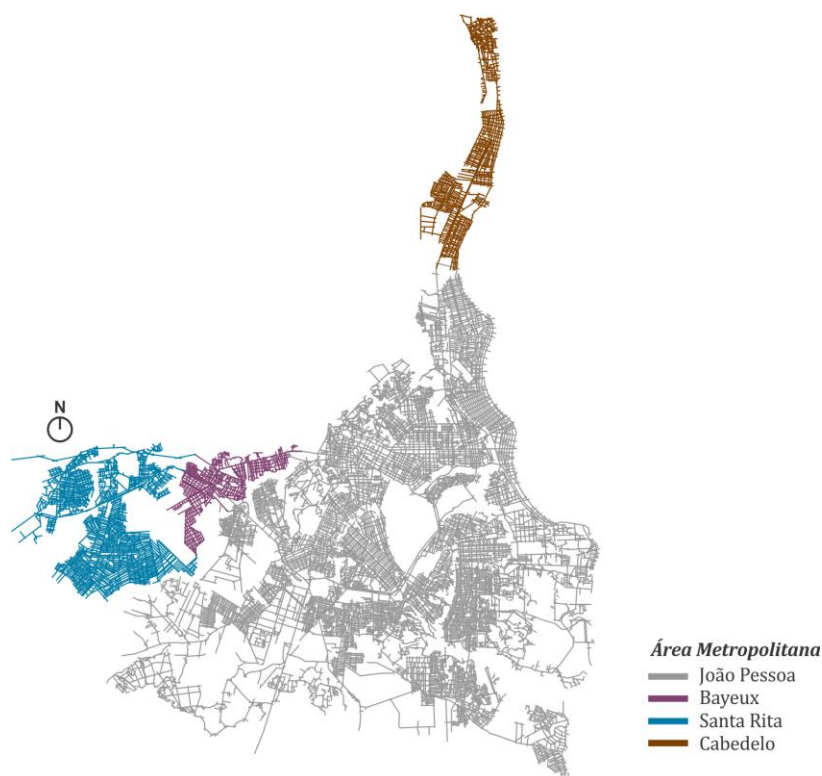


Figura 43 – Mapa Axial da Área Metropolitana de João Pessoa, composta pelas cidades de João Pessoa, Cabedelo, Bayeux e Santa Rita. Fonte: Elaboração própria a partir de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

Ao inserir na análise sintática as cidades de região metropolitana de João Pessoa, percebeu-se que a perda dos níveis de integração que o Centro Antigo sofreu em relação à sua cidade é minimizada, passando então a compor os eixos

mais integrados do sistema. O centro morfológico se aproxima do seu núcleo inicial, enquanto outras áreas, como os bairros litorâneos, perdem valores sintáticos (figura 44).



Figura 44 – Mapa Axial (linhas de continuidade) com valores de Integração RR/R7 (acima) e RR/R10 (abaixo) de João Pessoa e sua Área Metropolitana, respectivamente. Destaque para a área central de João Pessoa. Fonte: Elaboração própria a partir de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

Neste novo cenário, o fluxo potencial de movimento da área central cresce consideravelmente, convergindo para a realidade de constante circulação de pessoas e veículos durante o dia, bem como a predominância dos usos comerciais e de serviços. Pode-se afirmar que o Centro Antigo teria, portanto, duas situações topológicas:

- (1) Perimetral ao núcleo de integração, no contexto isolado da cidade João Pessoa, apenas tangenciando o conjunto das vias mais integradas;
- (2) Participe dos eixos mais integrados do sistema, no âmbito da Área Metropolitana, apontando a permanência de altos fluxos de movimento potencial nesta conjuntura.

A presença destes distintos panoramas é percebida também nas relações de ocupação do centro. A sua perda morfológica para outros trechos da cidade veio acompanhada do declínio econômico – as novas centralidades se tornaram prioridade – e, conseqüentemente, o esvaziamento de muitos dos seus imóveis. Ao mesmo passo, entretanto, a área seguiu permanecendo com alto fluxo de veículos e pedestres, além de intensas atividades comerciais – agora prioritariamente voltadas às camadas mais populares, com destaque para o intenso uso pela população de cidades vizinhas. Centralidades morfológica e econômica perduram, portanto, no núcleo inicial de João Pessoa quando a Área Metropolitana é levada em consideração, muito embora estejam desempenhando papéis diferentes em relação às décadas anteriores.

2.6 Considerações parciais: a forma como agente diacrônico da função

Ao observarmos a evolução morfológica de João Pessoa a partir dos Mapas Axiais aqui expostos, podemos perceber que existiram concordâncias entre o grau de importância topológica do centro antigo e sua importância econômica para a sociedade. Enquanto o núcleo de integração da cidade permeava as áreas do centro antigo, este mantinha sua relevância como polo comercial, administrativo, de lazer e serviços. Ao passo em que a malha urbana foi espraiando – e o centro antigo gradativamente perdendo seu valor na hierarquia morfológica da cidade –, estes usos passaram cada vez mais a se instalarem nas novas áreas mais integradas do

sistema, impulsionadas por seus altos fluxos de movimento. Atualmente, o valor de integração do Centro Antigo assumiu um papel morfológico de coadjuvante na cidade de João Pessoa, se distanciando de exercer a importância apresentada até meados do séc. XX. Neste sentido, a posição de relevância morfológica do Centro Antigo enquanto inserido na Área Metropolitana de João Pessoa pode ter garantido a este a permanência de um considerável movimento diurno, em boa parte devido ao fluxo dos moradores de cidades vizinhas.

Partindo do pressuposto de que a perda na hierarquia dos fluxos influenciou diretamente no processo de perda econômica do Centro Antigo, pode-se dizer que o *movimento natural* ali desenvolvido também inferiu nas transformações de uso do patrimônio edificado. Os imóveis da área, em sequência da reação em cadeia, receberam usos aos quais não foram originalmente pensados e teriam sofrido as patologias decorrentes destas novas ocupações – ou da falta de ocupação (figura 45).

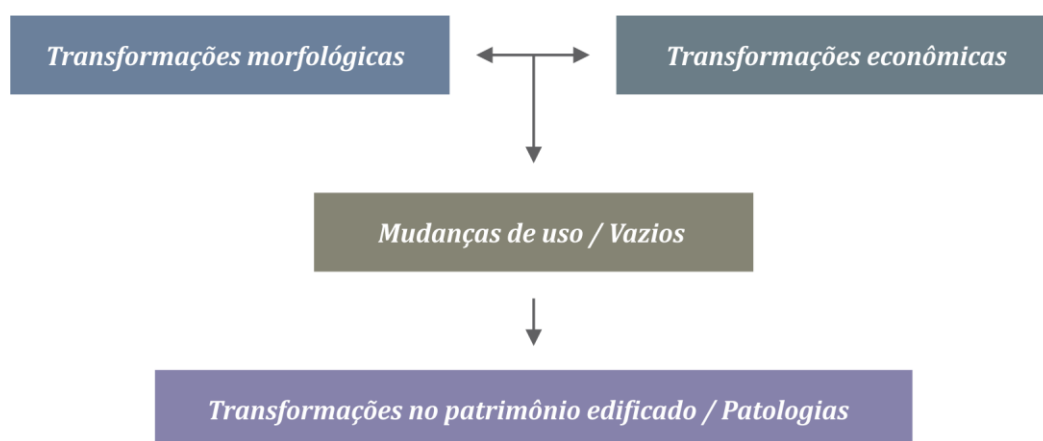


Figura 45 – Representação da reação em cadeia envolvendo forma urbana, relações sociais, usos e conservação do patrimônio edificado no Centro Antigo de João Pessoa. Fonte: Elaboração própria.

Importante ressaltar que, ao observar o processo de transformação morfológica em João Pessoa, percebem-se muitas paridades na relação causa-e-efeito entre forma e função que também se deu na cidade de Natal, Rio Grande do Norte, inclusive em períodos semelhantes (TRIGUEIRO, MEDEIROS e RUFINO, 2001; TRIGUEIRO e MEDEIROS, 2003). Analisada desde 1999 pelo MUa/UFRN (Base de Pesquisa em Morfologia e Usos da Arquitetura), a evolução diacrônica da configuração espacial de Natal apontou uma sequência similar de eventos:

(1) Até os anos 1940, o núcleo de integração se encontrava entre os bairros da Ribeira e Cidade Alta – primeiros bairros da cidade, equivalentes ao Varadouro e Centro em João Pessoa;

(2) A partir da segunda metade do século XX, o núcleo se desloca para os novos e projetados bairros da “Cidade Nova”, e se expande posteriormente nos anos 1970, acompanhando a intensa ocupação urbana na cidade;

(3) Esse processo de deslocamento e expansão do núcleo de integração torna o centro antigo de Natal um sub-centro periférico para o resto da cidade, reduzindo seu potencial gerador de movimento;

(4) Há uma transformação nos usos do solo da Ribeira e Cidade Alta, onde o primeiro, mais distante do núcleo de integração, sofre com o abandono dos casarões e decadência das atividades comerciais, enquanto o segundo, ainda próximo das vias mais integradas, sofria com fragmentação dos seus imóveis para a inserção de pequenos serviços e lojas de varejo;

(5) Todo este processo desencadeou na degradação e descaracterização do patrimônio edificado.

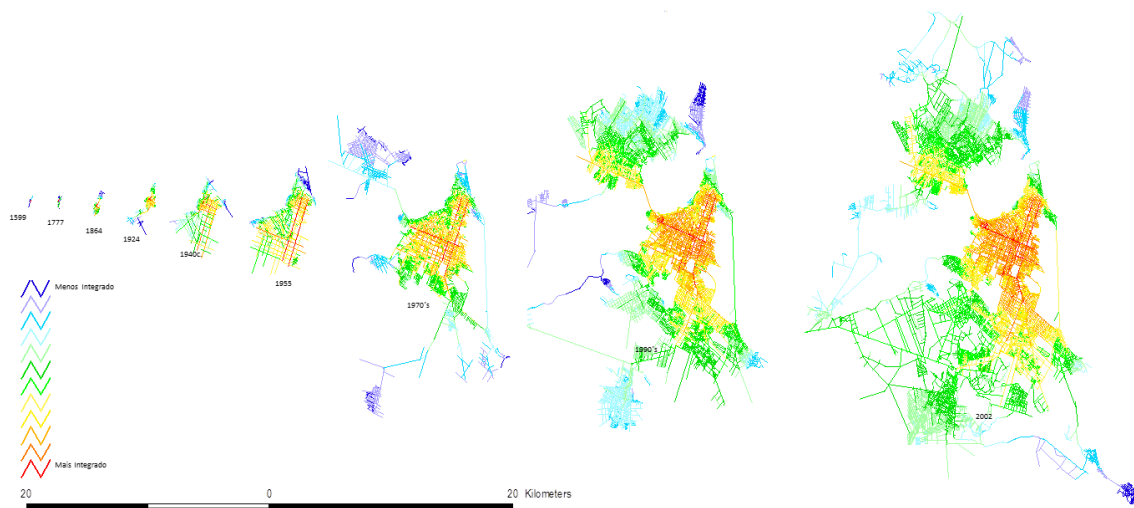


Figura 46 – Mapas Axiais que demonstram a evolução diacrônica da malha urbana de Natal-RN, desde 1599 até 2002. Fonte: MusA – Laboratório de Morfologia e Usos na Arquitetura, UFRN.

A percepção da existência de um padrão correlacional envolvendo as transformações na forma, as alterações de uso e a conservação do patrimônio edificado na cidade de João Pessoa ao longo dos anos – arquétipo descoberto de forma semelhante na cidade de Natal – além de demonstrar como a morfologia

urbana atuou de modo categórico para chegarmos à realidade atual do centro antigo, nos atenta outra vez para a necessidade de considerar o contexto global da cidade para discutir as questões locais de preservação, tecla de insistência gradativa nas cartas internacionais.

Torna-se essencial, portanto, compreender como a estrutura espacial da cidade dialoga hoje com a ocupação do seu núcleo inicial e, a partir disso, observar de que maneira cada um dos usos interfere na conservação edilícia para, assim, apontar as possíveis incompatibilidades que possam promover alguns dos problemas ali existentes.



Capítulo 03

*Forma, uso e
patrimônio edificado*

Capítulo 3

Centro antigo: forma, uso e patrimônio edificado

*“Dá um laço e lança o sal
Passa ao largo em João Pessoa
Tece a vida por um fio
Desce ao rio e fica à toa”*

(Mormaço – Os Paralamas do Sucesso)

O presente capítulo apresenta o resultado da análise correlacional entre forma, uso e conservação do patrimônio edificado no Centro Antigo de João Pessoa. O primeiro ponto de partida para esse estudo foi o morfológico, ao assimilar os princípios defendidos por Hillier (1996) de que a cidade e suas relações sociais se moldam a partir das transformações dos fluxos de movimento, potencializadas pela forma urbana. Deste modo, ao associarmos a configuração espacial de João Pessoa com sua recente ocupação e a preservação edilícia do seu núcleo inicial, não só é utilizada como base analítica a estrutura urbana atual, mas também são levadas em consideração as suas variações sintáticas ao longo dos séculos, bem como as influências que exerceram. Por perceber a influência morfológica da região metropolitana de João Pessoa em sua área central, *o Mapa Axial utilizado foi o que incluía as cidades de Bayeux, Santa Rita e Cabedelo* (DIAS, 2013).

Para a realização do estudo comparativo entre a estrutura espacial e seu conteúdo social, optou-se por coletar *in loco* todas as informações necessárias à leitura da situação funcional e de preservação do patrimônio edificado no Centro Antigo de João Pessoa, delimitado aqui pelo perímetro de tombamento rigoroso do IPHAEP. Também foram fotografados todos os imóveis da área em questão, apresentando um acervo fotográfico de quase quatro mil imagens. As informações foram a priori coletadas em fichas e, posteriormente, para melhor manipulação dos dados, transferidas para uma planilha do Microsoft Excel. A pesquisa de campo foi realizada entre os meses de Dezembro de 2011 a Julho de 2012. Seguem os dados coletados:

- a) Estado de Conservação dos imóveis. Foi utilizada a metodologia de classificação do IPHAEP, mas restringindo a análise à situação externa dos imóveis. Foram classificados em:

- i. *Bem Conservado*: imóvel que externamente apresenta coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em bom estado de conservação;
- ii. *Conservação Média*: imóvel que externamente apresenta apenas parte de sua coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em bom estado de conservação;
- iii. *Ruinosa*: imóvel que externamente apresenta a maior parte de sua coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em precário estado de conservação;
- iv. *Ruína Total*: imóvel cujo estado de conservação tornou-se precário ao ponto de seus elementos arquitetônicos se encontrarem irreconhecíveis.

b) Integridade da Fachada, classificada em:

- i. *Íntegra*: imóvel que possui todas as suas características de estilo preservadas em sua fachada. As esquadrias não foram consideradas como critério, por serem eventualmente modificadas com o passar dos anos;
- ii. *Pouco descaracterizada*: imóvel que sofreu alteração em parte de suas características de estilo originais, seja pelas ações do tempo ou por reformas;
- iii. *Descaracterizada*: imóvel cuja fachada, em virtude de sua intensa modificação, perdeu suas características de estilo originais;
- iv. *Imóvel Contemporâneo*: imóvel construído nas últimas décadas, seja em lotes vazios, seja a partir da demolição de fachadas antigas.

c) Uso do Solo: para garantir a máxima especificidade no que tange aos usos dos imóveis, não foi proposta catalogação inicial; os usos foram anotados incluindo os nomes dos estabelecimentos. Os usos coletados também foram separados por pavimentos.

A análise proposta para o Centro Antigo de João Pessoa requereu o uso de instrumentos que proporcionassem a melhor busca de correlações entre as variáveis estudadas. Deste modo, uma alternativa que trouxe maior facilidade na

manipulação e associação dos diversos dados inerentes à área de estudo foi o uso do SIG – Sistema de Informações Geográficas. De modo geral, o SIG é um conjunto de procedimentos que integram, através de bancos de dados, diversas informações referentes a um determinado espaço geográfico. Estes atributos então podem ser visualizados, consultados, editados e comparados segundo as necessidades do usuário.

A Prefeitura Municipal de João Pessoa-PB disponibiliza em seu site oficial um banco de dados com informações georeferenciadas da cidade, nominado “Jampa em Mapas” (PMJP, 2012). Esta foi a base utilizada para receber todos os dados coletados através da pesquisa de campo. Os softwares utilizados para a alimentação da base foram o QGIS e o OpenJUMP. Foram então inseridos todos os atributos necessários às leituras desta pesquisa e, lote por lote, preenchidos com os dados obtidos. Foram supridos 1781 lotes.

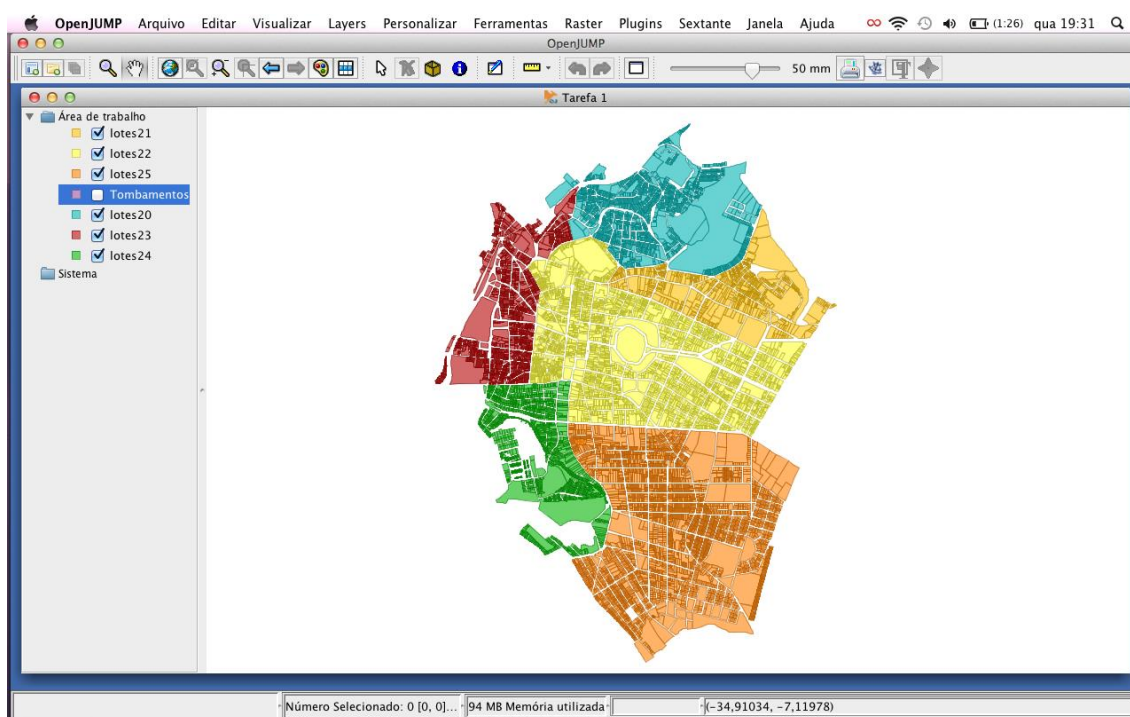


Figura 47 – Software Openjump, com arquivos da Base Georeferenciada da Prefeitura Municipal de João Pessoa. As diferentes cores correspondem aos bairros que englobam o perímetro estudado. Fonte: Elaboração Própria.

A utilização do SIG possibilitou a extração dos mapas temáticos utilizados neste trabalho, instrumento imprescindível para leitura visual das especificidades do Centro Antigo de João Pessoa. Também foi utilizado para a obtenção de muitos dos dados estatísticos que fundamentaram as argumentações aqui expostas. A

Base Georeferenciada elaborada por esta pesquisa apresenta-se como o mais completo e atualizado banco de dados sobre os imóveis do perímetro de tombamento estadual em João Pessoa-PB. A partir dela, tornou-se possível a comparação entre as três variáveis, na busca pela existência de padrões entre os dados encontrados e na tentativa de perceber, nesses padrões, possíveis conflitos causadores de patologias.

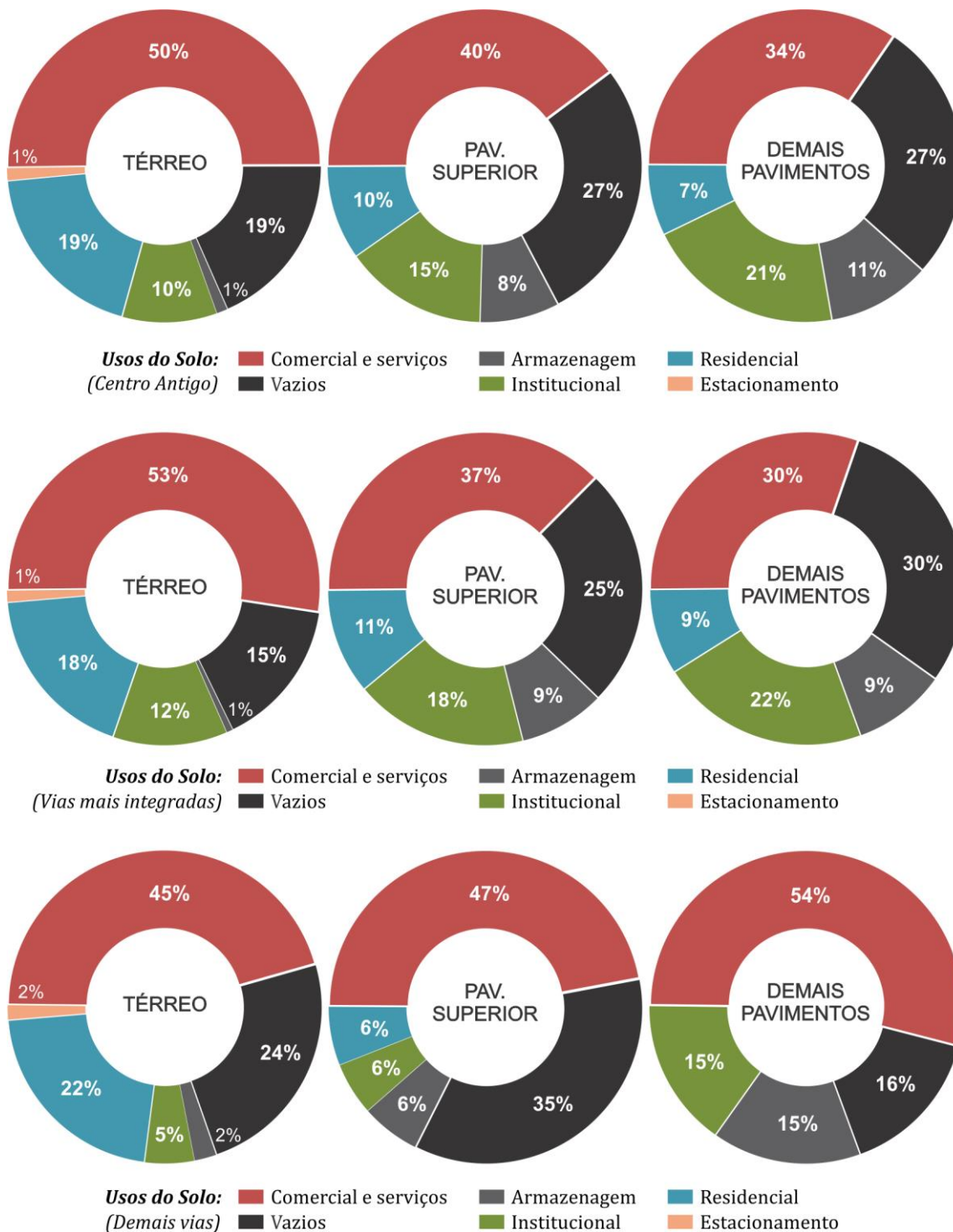
3.1 Centro Antigo de João Pessoa: um panorama geral

A observância dos usos no Centro Antigo de João Pessoa, catalogados e georeferenciados, apresentou quatro marcas principais que resumem a realidade da ocupação na área: (1) o massivo número de pavimentos vazios, como exposto na introdução da dissertação; (2) o uso comercial e de serviços tomando expressiva parte do perímetro, chegando a 50% da ocupação térrea (figura 48); (3) em contraste com as duas realidades anteriores, a baixa presença de moradias; (4) em decorrência das três últimas marcas, o caráter diurno da ocupação na área, com uma inexpressiva quantidade de imóveis sendo usada durante a noite. O centro antigo de João Pessoa pode ser considerado, portanto, como uma área essencialmente comercial e de serviços, de uso diurno e com substancial acervo de lotes sem efetiva ocupação.

Há também uma oscilação na ocupação dos imóveis quando são analisados por pavimentos (figura 48). Na medida em que os andares sobem, declina-se a quantidade de comércios e serviços e torna-se predominante a porcentagem de vazios e armazenagem – demonstrando a subutilização dos pavimentos superiores na área. A porcentagem de pavimentos vazios e usados para armazenagem sobe de 20% no térreo para 35% no pavimento superior, chegando a alarmantes 38% nos pavimentos acima.

Comparou-se também o uso do solo nas vias mais integradas inseridas no Centro Antigo – consideradas aqui como as que fazem parte dos 5% dos eixos mais integrados do sistema (figura 49) – em relação às demais vias. O maior contraste se dá na ocupação térrea, onde o número de comércios e serviços sobe para 53% contra 45% das demais vias. Inversamente proporcional, a quantidade de vazios,

que chega aos 15% nos eixos mais acessíveis, nas demais vias atinge 24% dos lotes térreos e até 35% nos pavimentos superiores, demonstrando que há mais interesse econômico nas vias com maior potencial de movimento. Percebeu-se também uma maior concentração de residências nas vias menos integradas, chegando aos 22% dos lotes contra 18% nas vias com maiores valores topológicos.



Figuras 48, 49 e 50 – Acima, usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa; ao centro, usos do Solo nos eixos mais integrados do Centro Antigo (consideramos os que fazem parte dos 5% dos eixos mais integrados do sistema); embaixo, usos do solo nas demais vias. Fonte: Elaboração Própria.



Figura 51 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (no térreo das edificações) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.
 Fonte: Elaboração Própria.



Figura 52 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (no pavimento superior das edificações) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.
 Fonte: Elaboração Própria.



Figura 53 – Mapa com Usos do Solo no Centro Antigo de João Pessoa (nos demais pavimentos das edificações) e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10.
 Fonte: Elaboração Própria.

3.1.1 Dia e noite: dois centros antigos

Dentre os lotes ocupados com comércios e serviços, apenas 40 deles – ou 2% dos lotes na área – funcionam também à noite, sendo estes compostos por bares e pousadas. Esta pouca oferta noturna, acrescida da baixa presença de residências e do já elevado número de imóveis sem uso, traz ao Centro Antigo uma realidade que distingue do intenso movimento durante o horário comercial: enquanto a ocupação dos edifícios chega aos 81% durante o dia, à noite a estatística se inverte e 79% dos lotes são encontrados fechados (figuras 54 e 55).

Percebe-se que a sensação de vazio à noite se agrava porque o uso residencial, que garante a ocupação noturna e reduz a impressão de insegurança, encontra-se agrupado principalmente em três setores distintos, nas extremidades norte, sul e oeste da área tombada (figura 54). Esta disposição acaba concentrando também os lotes fechados e, conseqüentemente, a quantidade de ruas sem movimento após o horário comercial.

Segundo o CENSO de 2010, os Bairros Varadouro e Centro ocupam apenas as posições 54^o e 55^o no ranking dos bairros mais populosos na cidade, em um total de 64, caracterizando-se como dois dos menos habitados em João Pessoa. Juntos, segundo o CENSO, totalizam 7 364 moradores. A falta da vigilância proporcionada pela presença de unidades de vizinhança e comércios a noite promove a sensação de insegurança, que desmotiva o trânsito de pedestres e a vinda de novos moradores à área. Este panorama acompanha acentuados casos de arrombamentos a estabelecimentos comerciais – fato relatado constantemente pelos comerciantes do local.

Como assinalado no II Encontro de Governadores (1971), a salvaguarda dos monumentos históricos não é plena quando não há a estes uma destinação viva, constante. A redução da vocação habitacional no Centro Antigo de João Pessoa, seja por fatores sociais, econômicos ou morfológicos, acaba amortizando a diversidade sócio-cultural da área – característica a ser latente nas áreas centrais. A Declaração de Amsterdã (1975) ressalta que a contenção deste fenômeno de esvaziamento habitacional deve ser alvo da intervenção governamental quando as leis do mercado não forem suficientes para garantir a variedade de usos necessária.



Figuras 54 e 55 – Acima, contraste entre a quantidade de usos comerciais e de serviços com o uso residencial. Abaixo, demonstração dos imóveis que possuem ou não uso noturno na área. Fonte: elaboração própria.

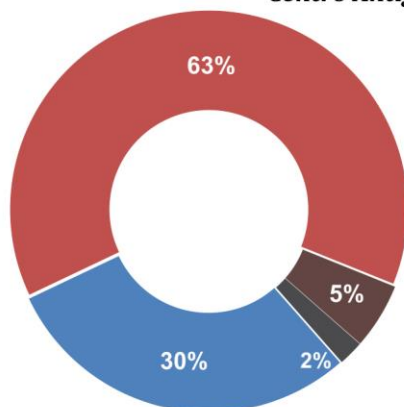
3.1.2 Conservação no centro: um patrimônio ameaçado

Os índices coletados nesta pesquisa sobre o estado de conservação e o grau de integridade das fachadas no Centro Antigo de João Pessoa (figura 56) demonstraram que o modo como a área foi e está sendo ocupada não se mostrou suficiente para garantir a adequada salvaguarda do patrimônio edificado. Segundo o levantamento, apenas 30% dos imóveis da área em questão se encontram bem conservados, o que reflete a aparência de desgaste do conjunto ali existente. Outro dado alarmante diz respeito à integridade das fachadas: 28% das edificações de valor histórico já sofreram descaracterizações parciais e 35% já foram totalmente descaracterizadas, restando apenas 26% de imóveis com suas características de estilo íntegras.

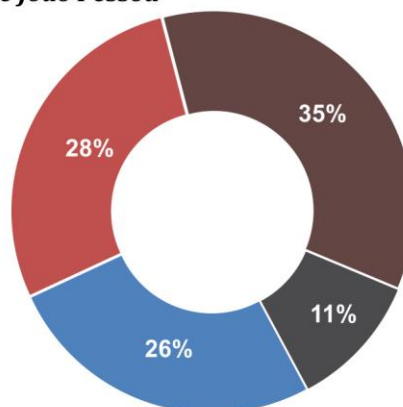
Ao comparar esta realidade entre as vias mais integradas e as demais vias, percebemos que a situação se agrava consideravelmente à medida que a área perde potencial de movimento. Os índices nas vias mais integradas são, inclusive, melhores que a média do Centro Antigo, chegando a 34% de imóveis bem conservados, enquanto que a quantidade de imóveis bem conservados cai para apenas 18% nas vias menos acessíveis (figuras 57 e 58), denotando um expressivo desgaste dos imóveis nestas vias. Estes dados se somam aos índices de usos para apontar que os eixos mais integrados do sistema no Centro Antigo de João Pessoa são justamente as áreas que agregam maior interesse econômico, tanto pelo menor índice de vazios, como pela maior concentração de imóveis bem conservados.

O número de edificações que sofreram descaracterização de suas fachadas no Centro Antigo parte de 60% nos eixos mais integrados e atinge 70% nas demais vias. Cabe assinalar, entretanto, que um dos trechos da área central que sempre permaneceu entre as vias mais integradas do sistema, os eixos concentrados nas mediações do Parque Solón de Lucena, passou por um intenso processo de descaracterização ao longo das últimas décadas. Em virtude do “desmantelamento” do patrimônio ali edificado, as vias periféricas à Lagoa – que desde o início do séc. XX faziam parte do núcleo urbano consolidado da cidade – sequer ingressaram no perímetro de tombamento rigoroso. Se levada em consideração, esta área demonstraria que a descaracterização do patrimônio edificado foi ainda mais concreta nos eixos com maior fluxo de movimento.

Centro Antigo de João Pessoa



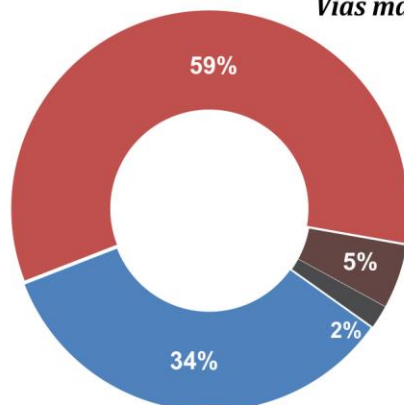
Estado de Conservação:



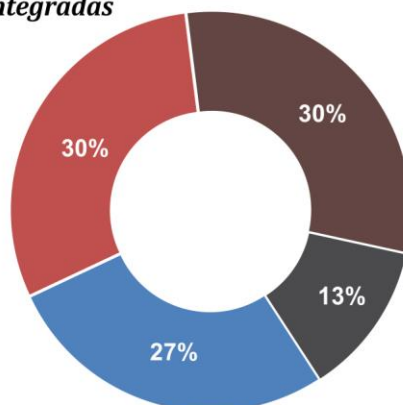
Integridade da Fachada:



Vias mais integradas



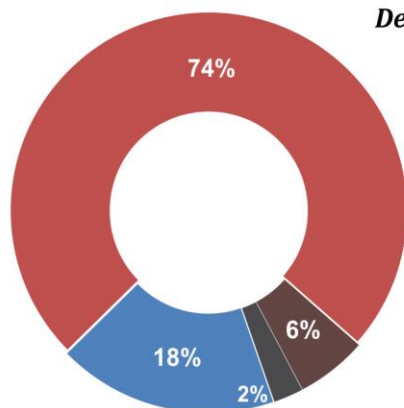
Estado de Conservação:



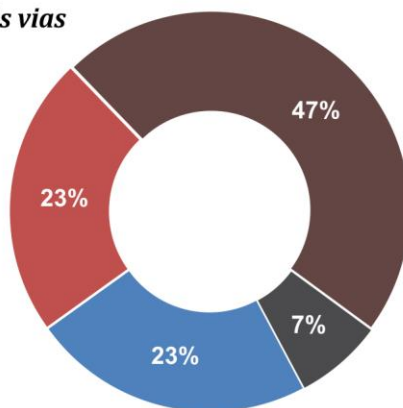
Integridade da Fachada:



Demais vias



Estado de Conservação:



Integridade da Fachada:



Figuras 56, 57 e 58 – Acima, Estado de Conservação e Grau de Integridade da Fachada no Centro Antigo de João Pessoa; ao meio, os mesmos dados, observando os eixos mais integrados do Centro Antigo (consideramos os que fazem parte dos 5% dos eixos mais integrados do sistema) e embaixo, os mesmos dados nas demais vias do sistema. Fonte: Elaboração Própria.



Figura 59 – Mapa com Estado de Conservação no Centro Antigo de João Pessoa e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10. Fonte: Elaboração Própria.



Figura 60 – Mapa com o grau de integridade das fachadas no Centro Antigo de João Pessoa e, sobreposto, o Mapa Axial (Linhas de Continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valores de Integração RR/R10. Fonte: Elaboração Própria.

3.1.3 Um Centro Antigo, três trechos

A análise diacrônica da evolução urbana de João Pessoa, com base na Sintaxe Espacial, mostrou que não apenas as transformações urbanas acompanharam o processo de alterações nos usos e funções do Centro Antigo, como estas mudanças também se deram de modo distinto entre a Cidade Baixa – ou Varadouro – e a Cidade Alta, correspondente ao Bairro Centro e mediações. Hoje, a diferença mais evidente ao observar os dois trechos se dá no estado atual do patrimônio edificado, onde se percebe uma pior conservação e um alto índice de descaracterização da Cidade Baixa, em comparação à Cidade Alta (figura 61). Enquanto 39% dos imóveis estão bem conservados no Bairro Centro, esse número é reduzido para 17% no Varadouro; o mesmo acontece com a integridade das fachadas, quando o valor cai de 32% para 18% na Cidade Baixa.

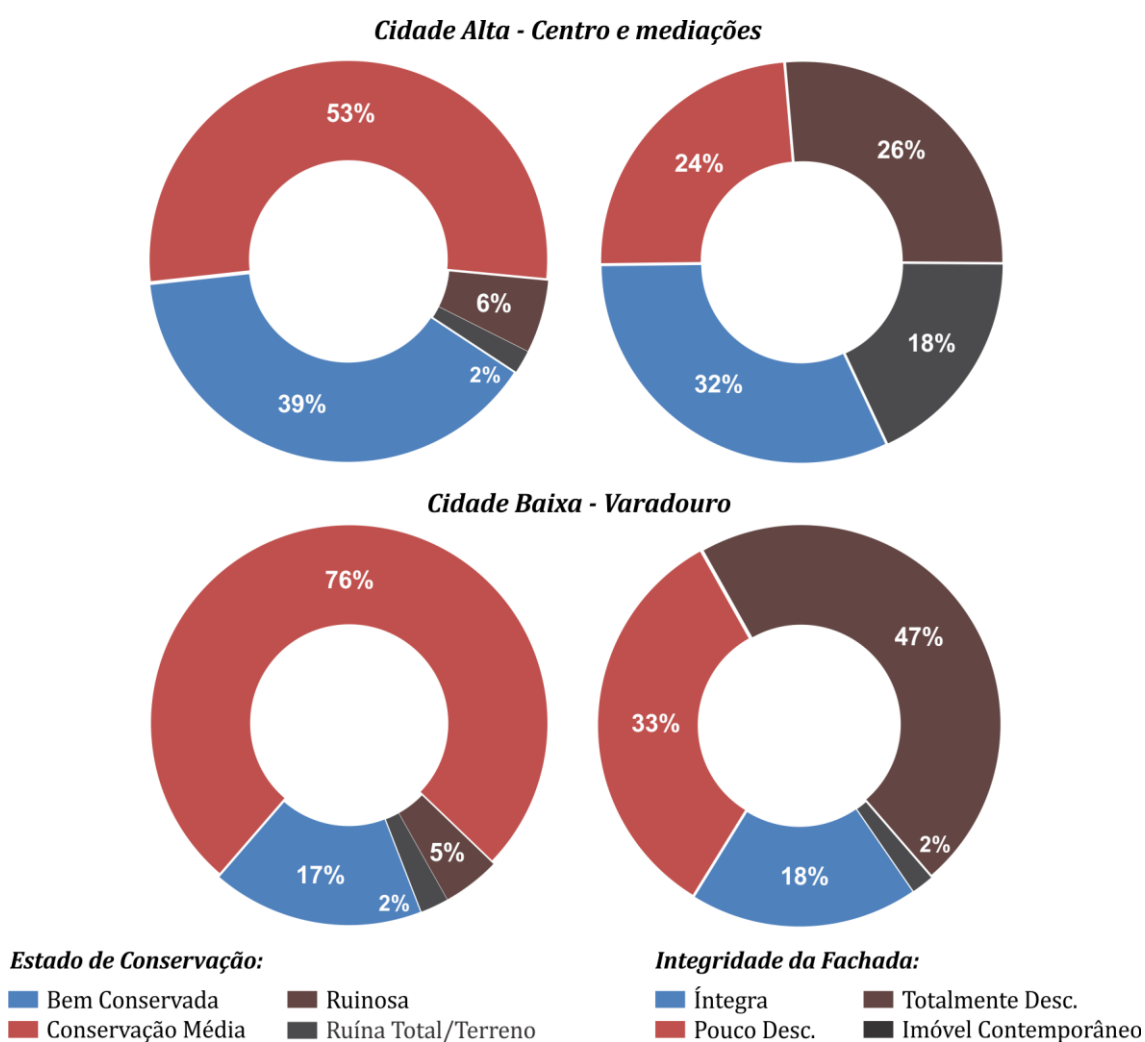


Figura 61 – Acima, Estado de Conservação e Grau de Integridade da Fachada na Cidade Alta; embaixo, os mesmos dados referentes à Cidade Baixa. Fonte: Elaboração Própria.

Após perceber algumas particularidades nos primeiros estudos correlacionais, estas duas áreas, de fluxos potenciais de movimento distintos, foram escolhidas para serem analisadas em separado e com maior detalhamento – nominamos então de Trecho 01 para a Cidade Baixa e Trecho 02 para a Cidade Alta. Além desses dois grupos, um terceiro – Trecho 03 – foi observado separadamente por apresentar características peculiares de uso e conservação do patrimônio: o trecho compreendido pelas Avenidas Trincheiras, João da Mata e João Machado (figura 62).

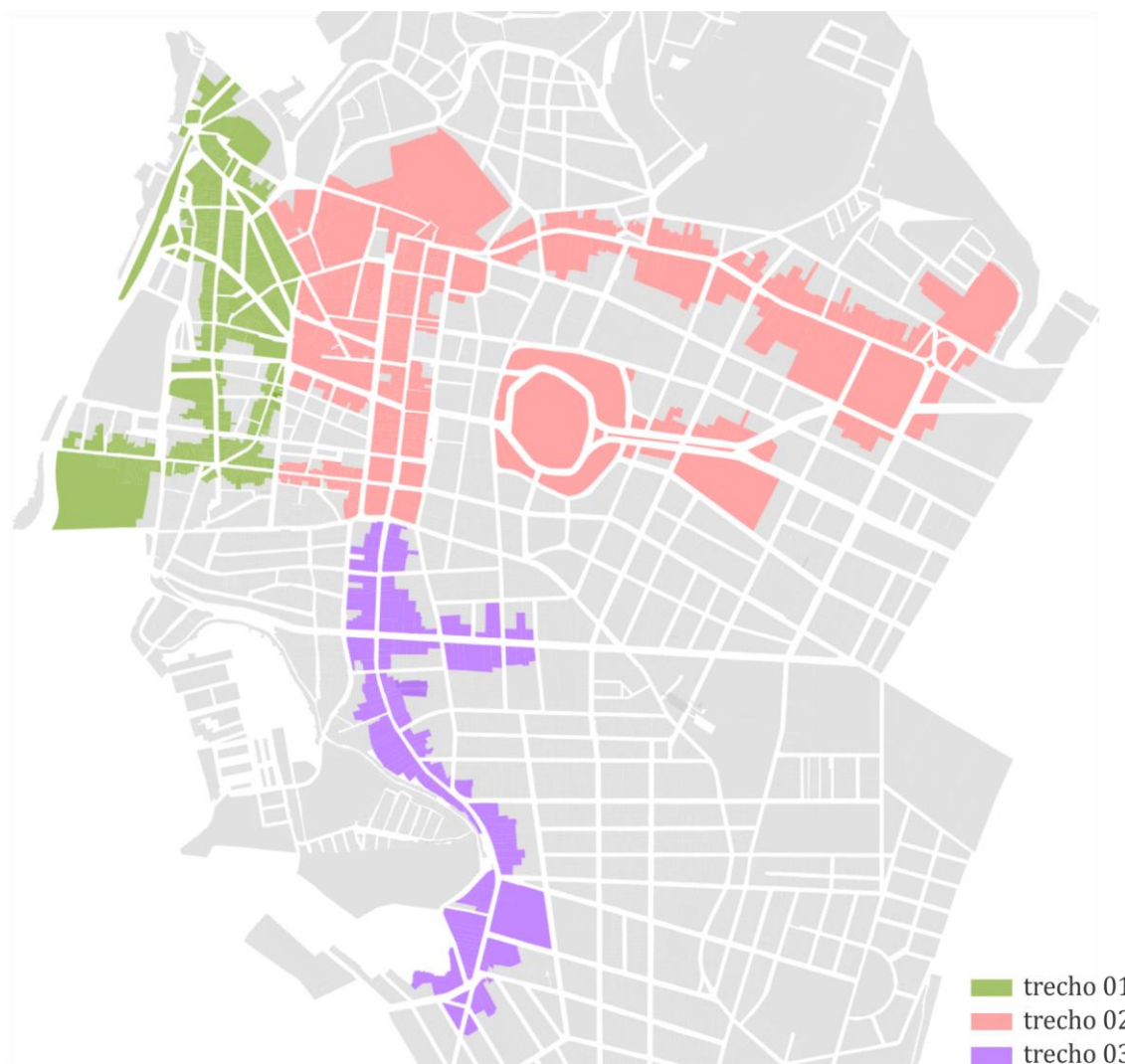


Figura 62 – Trechos a serem analisados separadamente. O trecho 01, correspondendo ao Varadouro; o trecho 02, inserido no Bairro Centro e mediações; e o trecho 03, correspondendo às Avenidas Trincheiras, João da Mata e João Machado. Fonte: elaboração própria.

3.2 Trecho 01: Varadouro, Cidade Baixa

O trecho denominado Cidade Baixa, correspondente imediato do bairro Varadouro, adquiriu desde a fundação da cidade características inerentes a uma área desenvolvida a partir de atividades portuárias: tendo o Rio Sanhauá como porta de entrada de mercadorias, possuía uso comercial intenso, sendo conhecida como a “área dos negócios” (CASTRO, 2006). Observando o mapa de reconstituição do Uso do Solo em meados do século XIX (figura 63), percebemos claramente esta distinção:

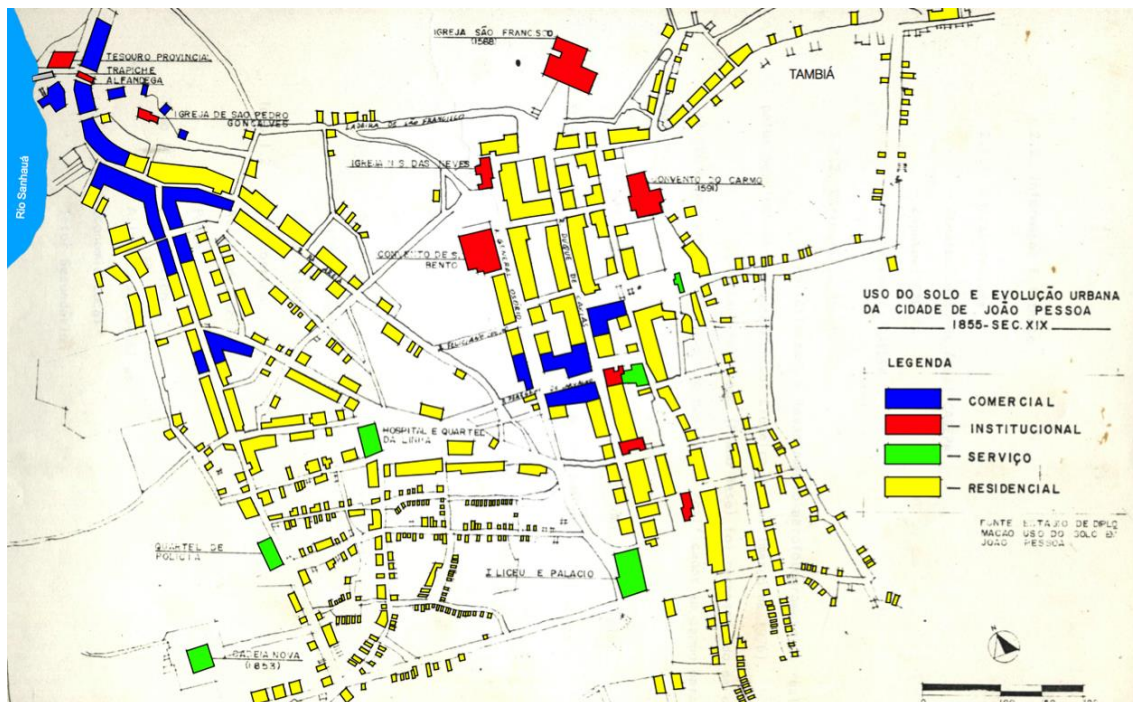


Figura 63 – Uso do Solo de João Pessoa em 1855. Em azul claro, o Rio Sanhauá, porta fluvial de entrada da cidade. Fonte: IPHAEP, 2002.

Segundo o mapa, as atividades comerciais no Porto do Capim iniciavam no atracadouro e se desenvolviam em direção à Rua das Convertidas, atual Maciel Pinheiro. Esta, como dito anteriormente, viria a se tornar já em fins do século XIX a rua principal do comércio, acompanhando suas predisposições sintáticas. Nesta rua, também se incorporava a função habitacional, embora acontecendo predominantemente de forma mista – comercial no térreo e residencial em pavimentos superiores (CAVALCANTE, 2009). Assim como em toda a cidade, até o início do século XX as residências eram presença enfática também na Cidade Baixa, muito embora de tipologia mais modesta. A área foi, então, gradativamente

transformando-se em essencialmente comercial e seus moradores migrando à Cidade Alta, na medida em que as novas vias iam surgindo.

Na década de 1930, o porto transfere-se para a cidade de Cabedelo-PB. Nos anos 1940, João Pessoa desenha sua expansão em direção ao mar. Estes dois fatores são apontados (CPDCHJP, 2007) como determinantes para o que se sucederia na Cidade Baixa durante a próxima metade do século XX. Ambos os eventos possuíram consequências morfológicas à área: a transferência do porto rompeu uma acessibilidade indireta – enquanto ligação do Varadouro com a Europa – e o espraiamento urbano deu por consequência a gradativa perda dos níveis de integração na área, fenômeno visível nos mapas a partir de 1923.

A análise sintática demonstra que a Cidade Baixa atualmente se situa imediatamente após o núcleo de integração do sistema, com poucas vias entre as mais integradas. Este fenômeno acontece mesmo quando observamos o mapa axial da Área Metropolitana de João Pessoa (figura 64), quando o Centro Antigo cresce em integração.

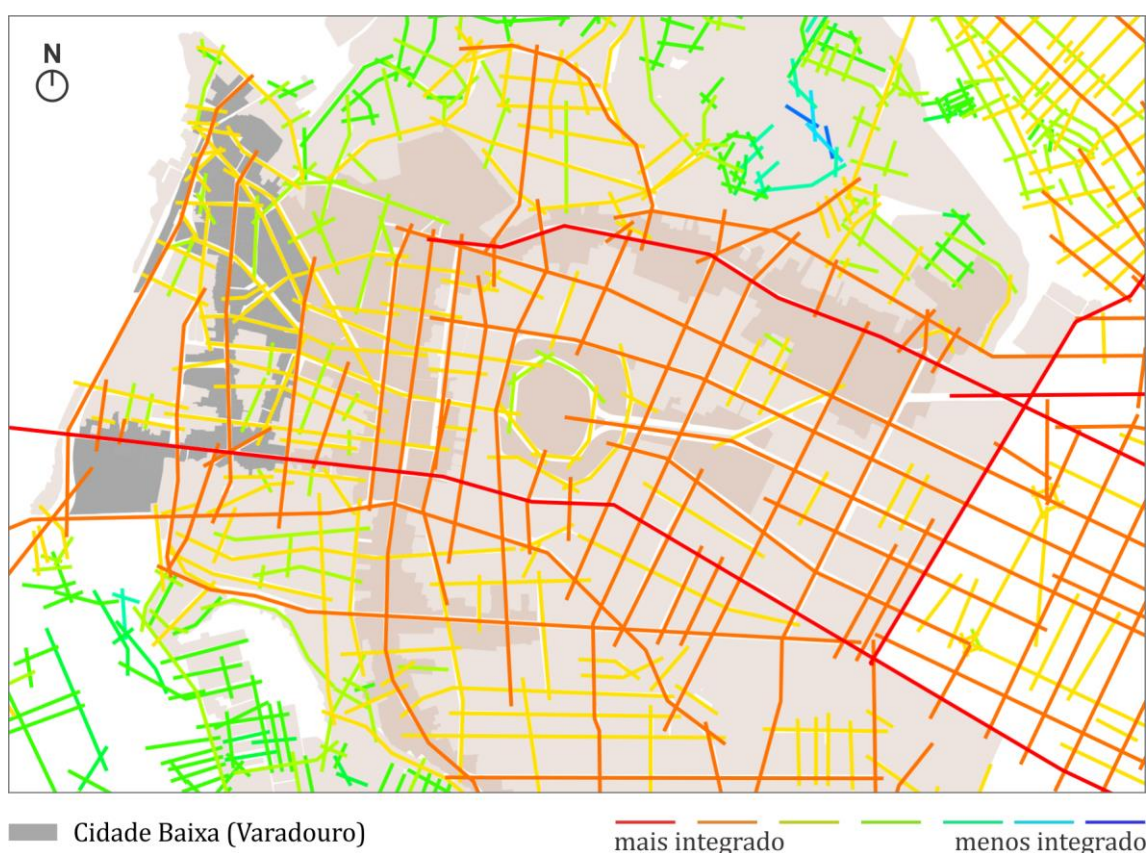


Figura 64 – Mapa Axial (linhas de continuidade) da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração RR/R10. Destaque para a área central de João Pessoa e o Bairro Varadouro. Fonte: Elaboração própria a partir de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

A análise angular de segmentos (figura 65), observada com raio métrico de 1200 metros (raio que abraça todo o Centro Antigo), detecta que os eixos de ligação entre a Cidade Alta e o Varadouro se mostram com altos índices de movimento potencial. Todavia, assim como na análise com linhas de continuidade, ao passo em que se “desce” à Cidade Baixa, os valores morfológicos também vão reduzindo até chegar a níveis segregados nas proximidades do Porto do Capim.

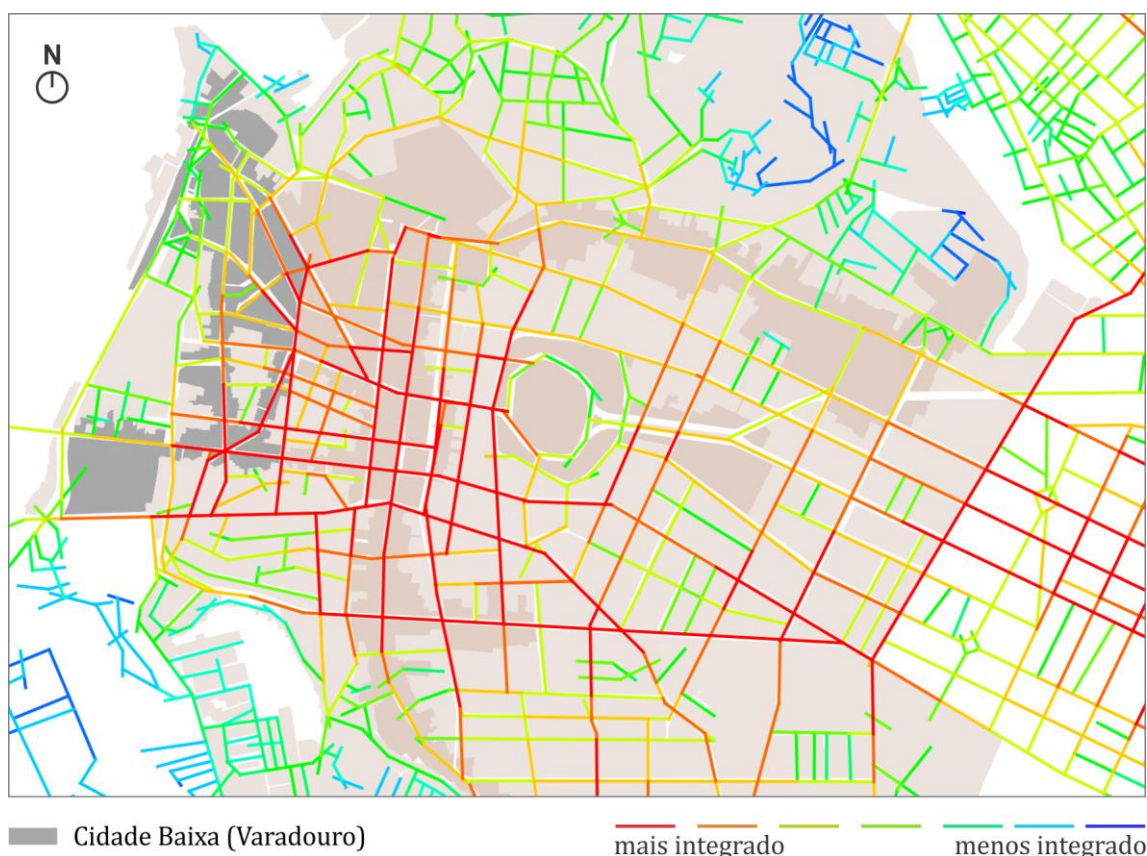
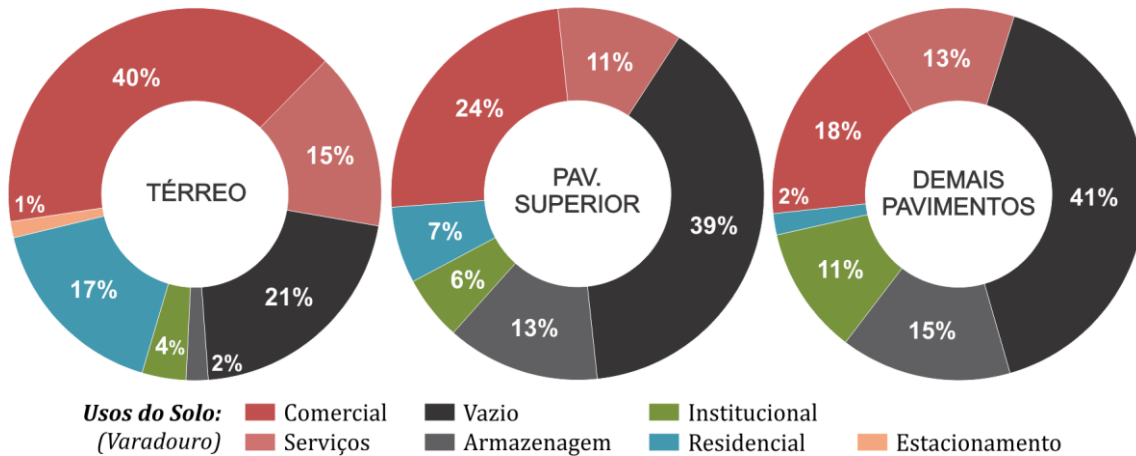


Figura 65 – Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Destaque para a área central de João Pessoa. Fonte: Elaboração própria a partir de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

A área com menor valor morfológico no Centro Antigo também se apresenta como a de menor interesse econômico, segundo as estatísticas levantadas. Os dados mostram que o caráter comercial seguiu sendo dominante (figura 66), mas o tipo de comércio foi se transformando ao longo dos anos e deixou de representar a pluralidade de mercadorias que lhe dava a alcunha de “comércio” da cidade. Os imóveis vazios ou usados como depósitos se tornaram, em sequência, os usos mais frequentes na área – somando-os, chegam a 52% nos primeiros pavimentos e até 56% nos pavimentos acima. Mais da metade dos andares superiores, portanto, se encontram subutilizados, situação que reverbera no péssimo estado do patrimônio

edificado. Ao comparar visualmente as características de uso e a integridade das fachadas (figura 67), percebe-se que há uma relação muito próxima entre os lotes destinados para comércio e serviços – além dos vazios – com a massiva presença de imóveis descaracterizados. Em contrapartida, é com uso institucional que está ocupada boa parte dos edifícios íntegros e bem conservados da área.



Usos do Solo (térreo)

- Comércio e serviços
- Vazios ou depósitos
- Institucional
- Residencial
- Estacionamento

Integridade da Fachada

- Íntegra
- Pouco descaracterizada
- Totalmente desc.
- Imóvel contemporâneo

Estado de Conservação:

- Bem Conservada
- Conservação Média
- Ruínosa
- Ruína / Terreno

Figuras 66 e 67: Acima, usos do solo no Bairro Varadouro (Cidade Baixa). Abaixo: usos, integridade da fachada e estado de conservação na mesma área. Fonte: Elaboração própria.

3.2.1 Porto do Capim

Com a perda do magneto que impulsionava economicamente a Cidade Baixa, ao passo em que perdia seus potenciais fluxos de movimento a área também recuou na sua condição de núcleo comercial. As edificações que beiravam o antigo Porto do Capim – com tipologia voltada ao comércio, armazenagem de matéria prima e administração do porto (CAVALCANTE, 2009) – foram as primeiras a sofrerem o abandono e a subutilização. Topologicamente, é o trecho mais segregado do Centro Antigo de João Pessoa.



Figura 68 – Imóveis sem uso na Rua Visconde de Inhaúma. Fonte: Acervo Pessoal.

O desinteresse pela decadente área da cidade, embora próxima ainda das atividades centrais, estimulou o processo de ocupação irregular da área, à beira do

Rio Sanhauá, propriedade da União. Entre os anos 1940 e 1970 (SCOCUGLIA, 2007) consolidou-se a Comunidade Porto do Capim, que hoje corresponde a cerca de 180 edificações de precário padrão construtivo e 1200 habitantes, numa área considerada de risco. As famílias possuem rendimento médio de um salário mínimo (CPDCHJP, 2007).



Figura 69 – Vista aérea do Varadouro. Imediatamente acima do Rio Sanhauá, percebemos a comunidade Porto do Capim, seguida pelos casarões antigos. Fonte: CPDCHJP, 2007.

A partir dos anos 1980, a área sofre um fenômeno que perceberemos ser frequente na Cidade Baixa: a ocupação em cada rua de um uso comercial ou de serviços específicos. No caso das Ruas Visconde de Inhaúma e Porto do Capim, as que estão inseridas no perímetro de tombamento, além dos imóveis vazios elas se tornaram as ruas das serralharias e madeireiras (figura 70). A maior parte destas lojas foi instalada de forma irregular, fruto de invasões a edifícios por muitos anos abandonados (CPDCHJP, 2007).

Ao contrário da média do Varadouro, predominam nesse trecho os edifícios de valor patrimonial que preservaram seus elementos de estilo, reflexo de um abandono que não passou por estágios de transformação dos usos no local – fenômeno comum nas vias mais integradas do sistema. As alterações mais comuns são a vedação das várias portas, típicas dos armazéns da época, para maior

aproveitamento do espaço. O declínio econômico do Porto do Capim, entretanto, é refletido na péssima conservação dos edifícios (figura 70).

Após o horário comercial, os estabelecimentos se fecham e, acrescidos à precária iluminação pública no local, acabam por deixar as ruas intransitáveis durante a noite, mesmo para os moradores da comunidade. A maior parte dos galpões antigos possuem fachadas posteriores, voltadas às residências da comunidade, mas todas elas estão vedadas. Não existe, portanto, relação entre os casarões no perímetro tombado e a comunidade Porto do Capim, exceto por alguns moradores que trabalham nos estabelecimentos citados.

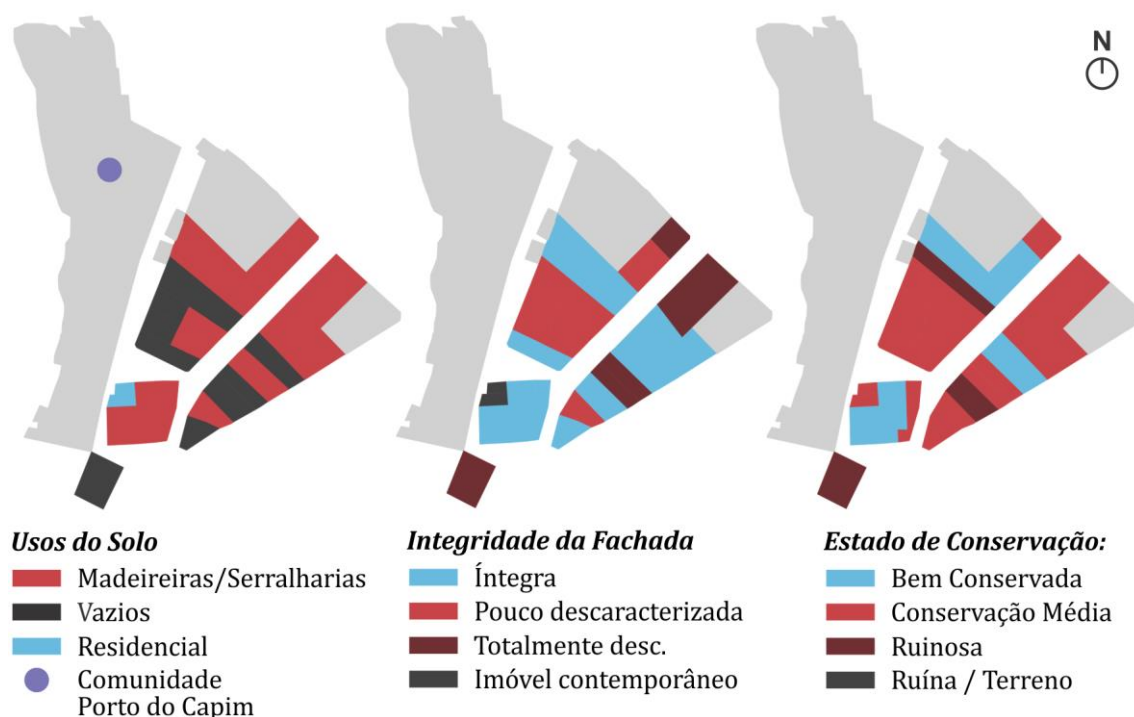


Figura 70 – Área conhecida como Porto do Capim. Da esquerda para a direita: integridade das fachadas, usos e estado de conservação. Fonte: Elaboração própria.

3.2.1.1 Projeto de Revitalização do Porto do Capim

A Comissão Permanente para o Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa elaborou uma série de propostas para o Porto do Capim e suas mediações desde fins dos anos 1980, culminando no que se chamou “Projeto de Revitalização do Antigo Porto do Capim”, cuja última versão data de 2007. A principal ação do projeto consta na relocação de toda a comunidade carente para outra área, para instalação da Praça Porto do Capim – um espaço com amplo apelo turístico, destinado à realização de eventos, além de servir como ponto de apoio ao retorno do transporte regular por via fluvial (CPDCHJP, 2007).

Além da retirada da comunidade e reformulação dos espaços públicos, o projeto previa a alteração das funções dos armazéns, alguns já desapropriados e em posse do poder público, para inserção de atividades voltadas à cultura, turismo, lazer e serviços. Também consta a intervenção em alguns imóveis que são de propriedade pública para implantação de “usos culturais que contribuam para atratividade turística” (CPDCHJP, 2007), como o Museu Colônia da Cidade de João Pessoa e o Centro de Cultura Popular. Embora a proposta não tenha sido executada, a discussão segue latente, principalmente porque a atual gestão da Prefeitura Municipal (2012-2016) retomou os esforços para realização de outro projeto com proposta semelhante – incluindo o viés turístico e a relocação da comunidade.



Figura 71 – Maquete eletrônica do antigo Projeto de Revitalização do Porto do Capim, com ênfase na praça de eventos, que seria posto em prática após relocação da comunidade. Fonte: CPDCHJP, 2007.

Calcado pelo discurso das Normas de Quito (1967) onde o monumento é também oferecido como produto, o poder público apresenta intenções que se encaixam no tipo de intervenção comumente denominado “*gentrificação de consumo e frequência*” (BIDOU-ZACHARIASEN, 2003) – quando se implantam ações para desenvolvimento econômico da área transformando-a num núcleo cultural voltado ao lazer e turismo. Torna-se questionável que, para a criação de um considerável equipamento turístico em área morfologicamente segregada – sem o potencial de movimento natural que reforce a perspectiva de ocupação da área – se opte por afastar do perímetro tombado o único aglomerado habitacional existente hoje, responsável há décadas pela manutenção da mínima vitalidade que ali

resiste. Esta ruptura de usos e das relações cotidianas, além da tendência de serem excludentes à população residente (CHOAY, 2006), vai de encontro com a Resolução de São Domingos (1974) quando ela aponta que as propostas de intervenção devem garantir “a permanência e melhoramento da estrutura social existente”.

3.2.2 Praça Anthenor Navarro e Largo de São Frei Pedro Gonçalves

Braço primeiro de desenvolvimento a partir das mediações do Porto do Capim, as áreas correspondentes ao Largo de São Frei Pedro Gonçalves e a Praça Anthenor Navarro também possuíam completa dependência econômica das atividades portuárias. As obras de modernização nas primeiras décadas do séc. XX deram à área a feição urbana que conhecemos hoje; os casarões ali existentes também datam da mesma época, cujo estilo eclético varia entre o Neoclássico e o Art Déco. A transferência do porto também enfraqueceu o interesse econômico dessa área. Nos anos 1980, a maior parte dos imóveis encontrava-se abandonada ou em precário estado de conservação (CPDCHJP, 2008). Uma demonstração emblemática do desinteresse no patrimônio cultural ali inserido foi a instalação irregular de um posto de gasolina no meio da Praça Anthenor Navarro (figura 72) que contribuía ainda mais para a degradação e desvalorização dos casarões ao seu redor.

Este foi, então, o trecho do Centro Antigo escolhido para iniciarem as séries de iniciativas que faziam parte do Plano de Reabilitação do Centro Histórico de João Pessoa, datado de 1987. O plano, surgido a partir de uma cooperação técnica entre o governo brasileiro e o espanhol, objetivava: o zoneamento do uso do solo; a requalificação dos espaços públicos; o reordenamento viário; a intervenção em imóveis e conjuntos monumentais de interesse cultural e a aplicação de normativas protetoras do patrimônio (CPDCHJP, 2008). Apesar da abrangência do plano, o zoneamento do uso do solo e o reordenamento viário – medidas imprescindíveis para a gestão de uma conservação integrada na área – não foram aplicados.

A maior contribuição das ações previstas no Plano de Reabilitação foi a restauração de alguns imóveis emblemáticos e conjuntos homogêneos, localizados principalmente no Varadouro. Entre os anos de 1994 a 2002, neste trecho, foram restaurados o Antigo Hotel Globo (1994); treze imóveis na Praça Anthenor

Navarro e a própria praça (1998); reurbanização do Largo e Ladeira de São Frei Pedro Gonçalves (2001); Antiga Recebedoria de Rendas (2002); Igreja de São Frei Pedro Gonçalves (2002) e Fábrica de Vinhos Tito Silva (2002).



Figura 72 – Acima, Praça Anthoner Navarro em 1996. Ao centro, Antigo Hotel Globo antes e depois da restauração; Abaixo, Praça Anthoner Navarro antes e depois da restauração. Fonte: CPDCHJP.

Como mencionado, a área desde os anos 1990 já possuía posição morfológica coadjuvante na cidade, condição que permanece até hoje também analisando a área em âmbito local (figura 73). Diferencia-se da condição ainda mais segregada do Porto do Capim pela presença de um eixo com maiores fluxos potenciais de movimento tangenciando a Praça Antenor Navarro – correspondente à Avenida João Suassuna, prolongamento da Avenida Cardoso Vieira.

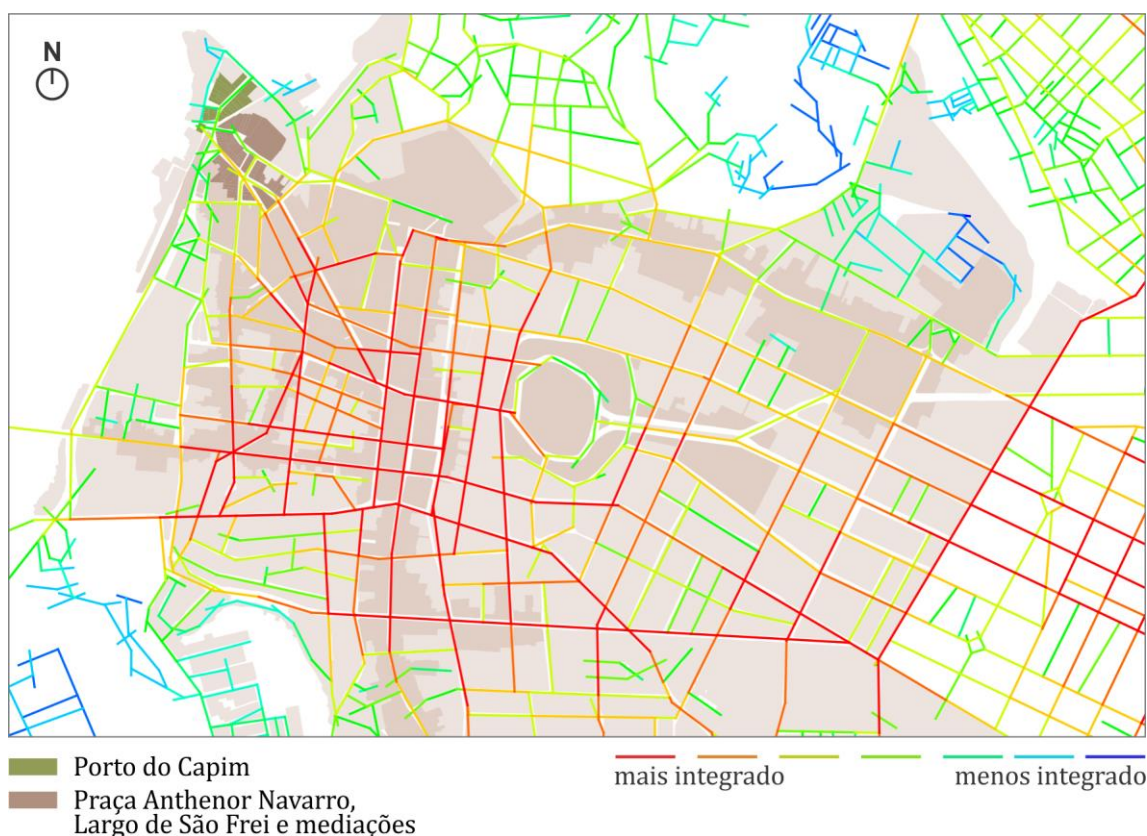


Figura 73 – Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Destaque o trecho correspondente ao Porto do Capim, Largo de São Frei Pedro Gonçalves, Praça Antenor Navarro e mediações. Fonte: Elaboração própria a partir de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

Conforme os objetivos do Plano de Reabilitação, as intervenções na área objetivavam o viés turístico, sendo destinados aos imóveis recém-restaurados usos voltados ao lazer e atividades culturais, tendo como carro chefe o bar Paraíba Café. Castro (2006) afirma que a ocupação do casario obteve “sucesso passageiro”, pela pouca frequência rotineira da área – acompanhando, portanto, seu baixo potencial de movimento. Até fins dos anos 2000, o trecho passaria a ser utilizado efetivamente apenas nos fins de semana e à noite, com a presença de shows e

eventos, estando boa parte dos casarões fechados durante os demais dias da semana.

Apesar do considerável interesse turístico pela Praça Anthenor Navarro e pelo Largo de São Frei, as atividades designadas para este fim não agregaram características de permanência no local, resumindo-se quase sempre à breve visitação por meio de empresas de turismo – apenas um cenário para fotografias. Reflexo disso é a inexistência de qualquer função que se beneficie do movimento de turistas neste trecho – como lojas de artesanato e lembranças do local, por exemplo. Esta realidade confronta o discurso das Normas de Quito (1967), quando elas defendem a teoria de que a atenção do visitante “aumentará a demanda de comerciantes interessados em instalar estabelecimentos apropriados à sua sombra protetora”.

Scocuglia (2007) aponta também que as intervenções na área não promoveram mudanças nas condições de vida dos moradores do Porto do Capim, ou sequer afetou para melhor ou pior nas suas condições de trabalho e renda – opinião, segundo a autora, atestada pelos próprios habitantes da comunidade. Sendo assim, pode-se afirmar que as obras de intervenção por si só não produziram satisfatoriamente a atração efetiva da população da cidade pela área, não promoveram sua responsabilidade social, muito menos movimentaram economicamente. O trecho aparentemente permaneceu acompanhando as características morfológicas de um núcleo segregado em relação à cidade, não produzindo um movimento natural que atraísse a população diariamente e sem oferta de atrativos que possibilitassem o uso pela população local – restrita, atualmente, à Comunidade Porto do Capim.

A “sobrevida” existente nesse trecho deve-se a atuação do movimento cultural, a partir de coletivos que, nos últimos anos, se apropriaram do valor cultural agregado aos casarões para esporadicamente utilizá-los. Podem ser citados: os Coletivos Mundo e Sanhauá, a Fundação Casa de Cultura Cia da Terra, a Casa de Musicultura, o Grupo Ser Tão Teatro e a Paralelo Cia de Dança. O IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil, nos últimos dois anos também retoma a ocupação do imóvel no Largo e passa a promover atividades culturais em sua sede, além de ocupar aquele espaço público em eventos voltados à discussão urbana.



Figura 74 – Largo de São Frei Pedro Gonçalves em evento do IAB. Fonte: Acervo Pessoal.

Apesar dos esforços dos movimentos culturais, os mesmos coletivos consideram que tais iniciativas não são suficientes para frear o abandono da área, estampado através das dezenas de imóveis fechados mesmo nas mediações da Praça e do Largo em questão (figura 75). Erick de Almeida, um dos fundadores do Coletivo Sanhauá, afirma em documentário:

Espero que o varadouro não vire um bairro de prédios maravilhosos, restaurados, muito bem iluminados e tudo muito bonito, e que não tenha ninguém. Não tenha ninguém morando, que não tenha ninguém vivenciando o Bairro. Acho imprescindível para um bairro pulsar, para um bairro viver, as pessoas estarem no local (...) não podemos compor apenas um cenário turístico. (VARADOURO PULSA, 2012)

Ao observarmos a realidade de ocupação da área e sua relação com o patrimônio edificado (figura 75), percebemos um fator importante: os conjuntos em bom estado de conservação correspondem essencialmente a imóveis que sofreram intervenção do poder público e seguiram recebendo manutenções ao longo dos anos, através de parcerias público-privadas. Desde a época da reabilitação destas áreas, ao final dos anos 1990, as iniciativas públicas e a reocupação dos casarões não foram suficientes para alavancar um processo de valorização dos imóveis nas redondezas. Exemplo disto é que imediatamente após a Praça Anthenor Navarro, na Rua João Suassuna, encontra-se o maior conjunto homogêneo de sobrados abandonados e arruinados no Centro Antigo (figura 76).

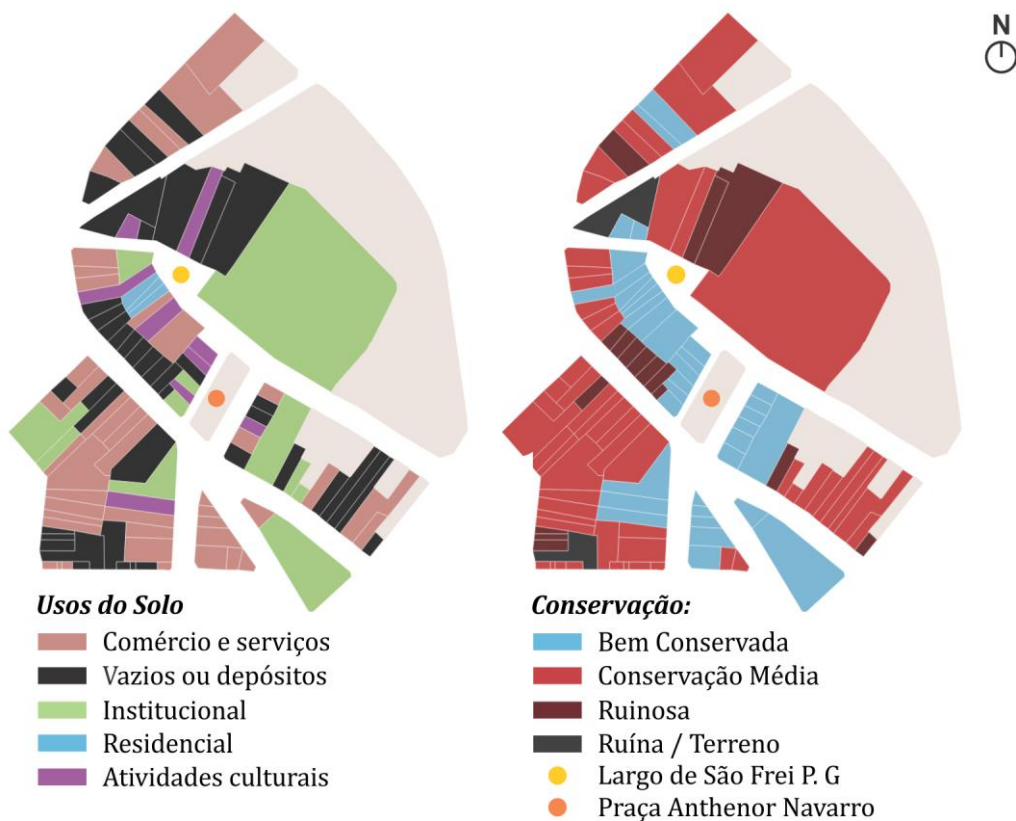


Figura 75 – Praça Anthenor Navarro e Mediações. Da esquerda para a direita: usos e estado de conservação. Fonte: Elaboração própria.



Figura 76 – Conjunto em ruínas na Rua João Suassuna. Fonte: Portal G1.

3.2.2.1 Projeto Moradouro

No ano de 2007, a Prefeitura Municipal de João Pessoa – na gestão de Ricardo Coutinho – lançaria o Projeto Moradouro, que propunha uma reocupação habitacional do Centro Antigo de João Pessoa através da restauração de imóveis de interesse patrimonial. A proposta foi lançada com base em estudo do CECI (2004), em que foi constatada a aceitação da população em morar na área. Os imóveis escolhidos para iniciar a implantação do programa foram os da Rua João Suassuna há pouco mencionados: sete imóveis arruinados, que se transformariam em 35 unidades habitacionais de dois quartos. O projeto não foi executado, mas a gestão atual da Prefeitura Municipal (2012-2016) retomou a ideia em uma nova proposta para uso misto, com 17 unidades habitacionais e 06 pontos comerciais no térreo. No momento, a ação encontra-se em processo de escavações arqueológicas e já houve a abertura de edital para seleção de interessados.

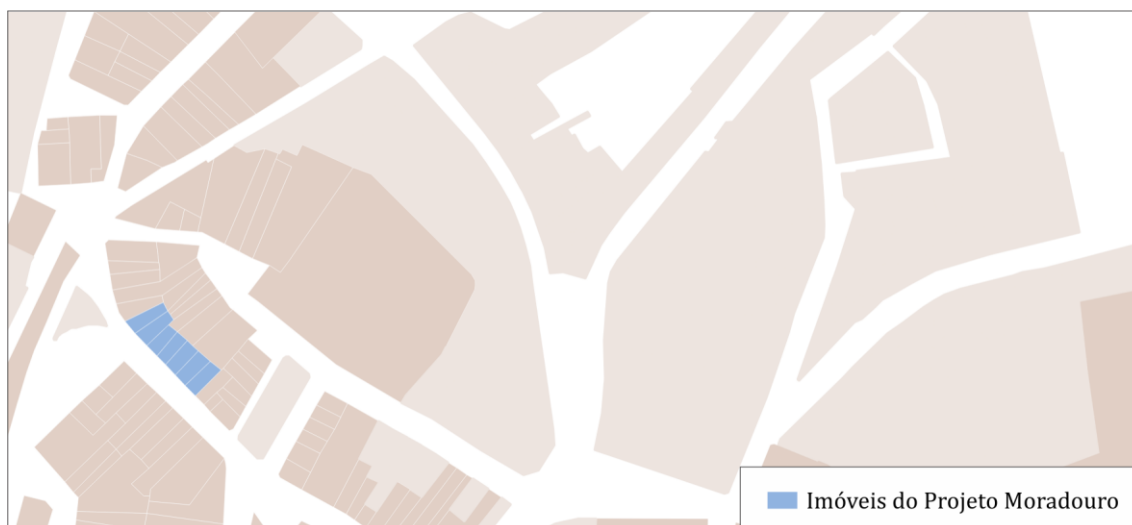


Figura 77 – Imóveis da Rua João Suassuna destinados ao projeto Moradouro. Fonte: Portal G1.

Com previsão de entrega para 2017, sua execução criaria o primeiro aglomerado homogêneo de habitações naquela área do Varadouro. Ao contrário do Projeto Porto do Capim e das ações realizadas na Praça Anthenor Navarro, cujo objetivo partia da animação econômica através do turismo, a proposta de inserção habitacional converge para o discurso consolidado nas cartas patrimoniais a partir dos anos 1970, quando apontam que os centros antigos devem fazer parte da política de habitação (RESOLUÇÃO DE SÃO DOMINGOS, 1974) e garantir a variedade das suas funções (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975).

A promoção de moradias poderia promover um uso diário durante a noite, reduzindo a sensação de insegurança e possibilitando uma retomada do interesse por moradia no local. Neste âmbito, a permanência da Comunidade Porto do Capim tangenciando a malha tombada contribuiria para a consolidação de uma unidade de vizinhança no Centro Antigo, possibilitando a abertura de comércios e serviços para atender a uma demanda local mais ampla, num efeito multiplicador. Ações do poder público para a inserção de moradias na área demonstram ser essenciais não apenas para que haja uma variedade de usos como também para inserir no trecho funções compatíveis com suas características morfológicas atuais.

3.2.3 Rua Maciel Pinheiro

Após perder a importância econômica, a Cidade Baixa, área que outrora comercializava artigos finos, foi agregando outros tipos de comércio e serviços que aproveitavam a redução no valor dos aluguéis para ali se instalarem. Estes usos foram se agrupando pela particularidade dos produtos, transformando as ruas do Varadouro em temáticas, cada uma com sua especificidade de ofertas. A Rua Maciel Pinheiro, eixo que surge imediatamente após a Praça Anthenor Navarro, é o exemplo mais categórico deste processo.

Ainda hoje a principal via comercial da área, a Rua Maciel Pinheiro trocou sua variedade de produtos e artigos de luxo por um comércio parte essencialmente voltado à construção civil, parte essencialmente voltado aos equipamentos automotivos. Em um trecho da rua, agrupam-se lojas de tintas, equipamentos elétricos, de iluminação, marcenarias, vidraçarias e materiais de construção. Em outro trecho, surgem as borracharias, vendas de peças, máquinas e serviços para carros e motocicletas.

O Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, observado com abrangência local, apresenta a Rua Maciel Pinheiro com diferentes níveis de integração (figura 78). Iniciando-se com baixos índices nas proximidades da Praça Anthenor Navarro, na medida em que se direcionam ao sul os seus segmentos crescem em fluxo potencial de movimento até atingir altos valores no seu trecho final – já fora do perímetro de tombamento rigoroso. Sobrepondo o mapa de segmentos com os dados de uso e conservação, pode-se perceber um

padrão de correlação entre os estágios morfológicos da rua e suas características de ocupação. O mais imediato diz respeito ao agrupamento dos usos: a fragmentação morfológica no logradouro coincide com a divisão entre as lojas voltadas à construção civil – ao norte da rua – e o comércio e serviços de equipamentos automotivos no trecho sul, imediatamente após a Av. Barão do Triunfo – eixo de ligação para a Cidade Alta – cruzá-la transversalmente.

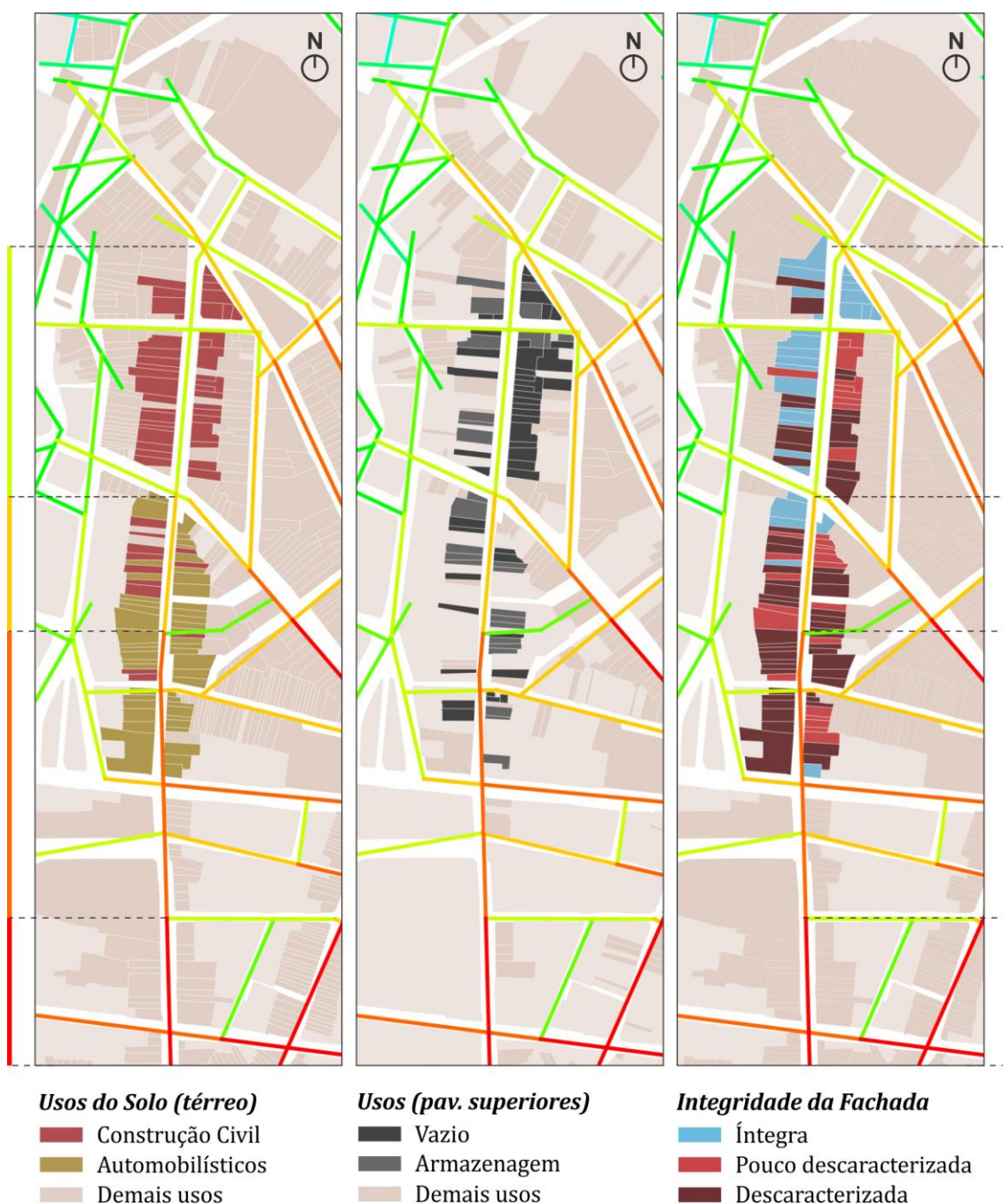


Figura 78 – Avenida Maciel Pinheiro: usos predominantes no térreo; vazios e armazenagem nos pavimentos superiores e grau de integridade da fachada. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

O grau de integridade da fachada também possui correlação direta entre os usos e as gradações sintáticas na Maciel Pinheiro. Tanto o comércio da construção civil quanto o comércio e serviços de equipamentos automotivos apresentam consideráveis índices de descaracterização nos seus imóveis – além da poluição visual que percorre toda a área. Todavia, percebe-se que a quase totalidade dos casarões que mantiveram íntegras suas características de estilo estão situadas no trecho norte, mais segregado e utilizado para o comércio da construção civil. Nesse sentido, a proximidade desse trecho da rua com a área de apelo turístico – Praça Anthenor Navarro e Largo de São Frei – pode ter contribuído para salvaguarda do patrimônio ali existente.

Por outro lado, foram os usos voltados à manutenção de veículos que se mostraram mais degradantes para o patrimônio edificado, apresentando metade dos seus casarões plenamente descaracterizados (figura 78), não só com a abertura dos seus vãos – característica presente em toda a rua – como também na inserção de novos elementos, como coberturas de alumínio (figura 79). O trecho com maior índice de integração na rua, atualmente um dos acessos mais utilizados para quem parte de Bayeux e Santa Rita em direção ao Centro, sequer foi inserido no perímetro de tombamento, tamanha a sua descaracterização. Outras ruas nas mediações apresentaram o mesmo problema de descaracterização do patrimônio através do comércio e serviços de peças automotivas (figura 81), confirmando uma relação de ocupação incompatível com o estilo dos casarões ali existentes.

Os usos que se apropriaram da Maciel Pinheiro atribuíram à rua uma sensação de ocupação intensa, pelo constante congestionamento e lotação de veículos ali estacionados. Todavia, essa é uma das ruas que mais apresentam vazios e subutilizações escondidas nos pavimentos superiores (figura 78), principalmente no trecho norte da rua. Estas lojas – maior parte delas instaladas por regime de aluguel – se utilizam quase sempre apenas do térreo, deixando os demais andares abandonados ou utilizados como depósito. Os pavimentos superiores na Maciel Pinheiro, portanto, não se apresentam interessantes para as características comerciais da área e, em virtude de comerciantes alugarem o imóvel por inteiro, este acaba não sendo ocupado em sua totalidade. Alguns destes imóveis com uso apenas no térreo, inclusive, possuem entrada independente para os pavimentos superiores, demonstrando a possibilidade de serem utilizadas para outro fim, com o devido investimento.



Figura 79 – Exemplos constantes de descaracterização dos imóveis na Rua Maciel Pinheiro.
 Fonte: Acervo Pessoal.



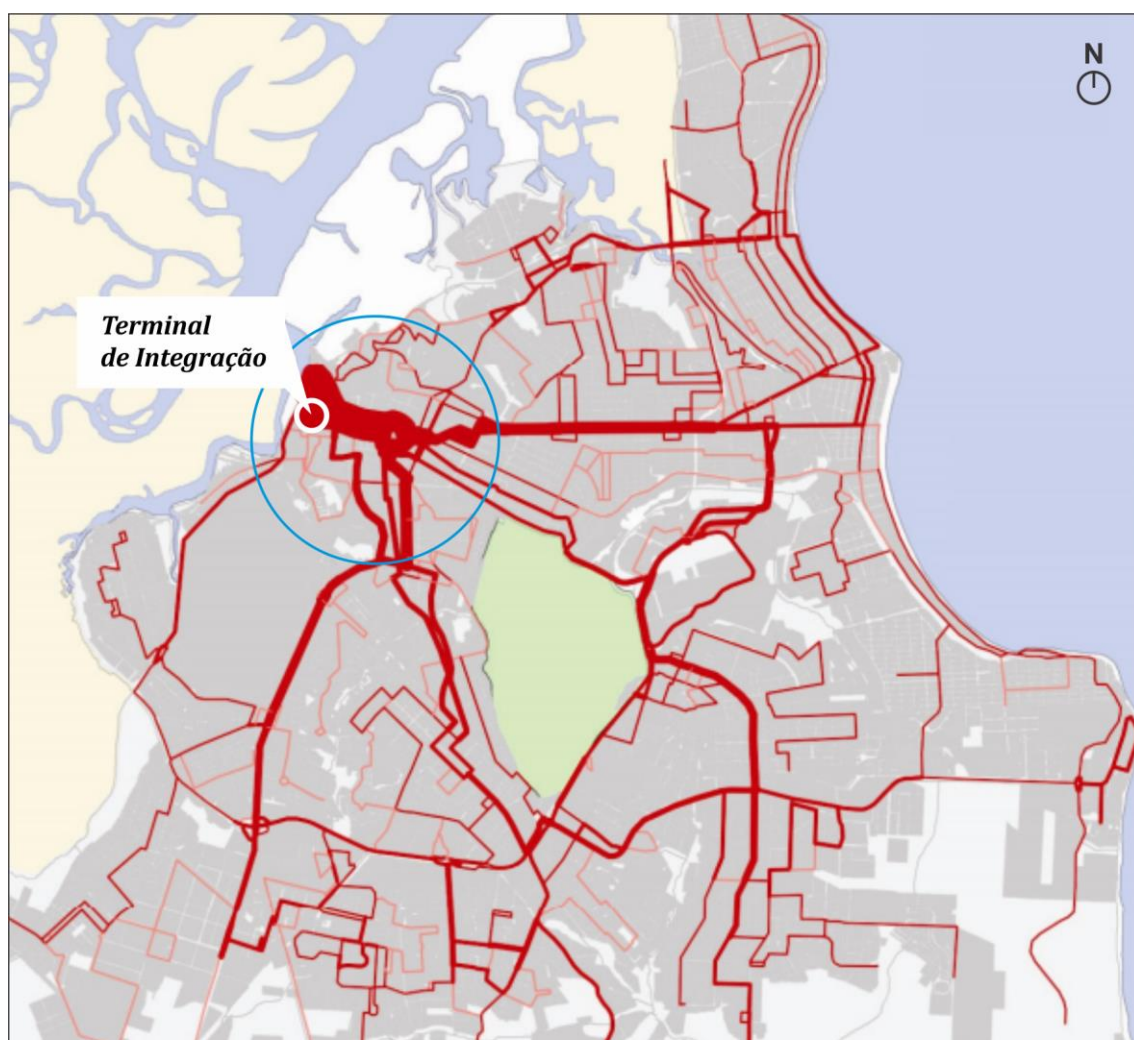
Figura 80 – Exemplos de descaracterização dos imóveis para uso de comércio e serviços automotivos nas ruas Sá Andrade (três primeiras figuras) e Rozário di Lorenzo (três últimas figuras). Fonte: Acervo Pessoal.



Figura 81 – Pavimentos superiores subutilizados na Rua Maciel Pinheiro. Fonte: Acervo pessoal.

3.2.4 Transporte público e o cenário dos altos fluxos

Uma das presenças mais marcantes na paisagem do Centro Antigo de João Pessoa diz respeito ao intenso fluxo dos ônibus que ali circulam diariamente. Assim como a expansão da malha urbana se deu essencialmente a partir de vias que saíram do núcleo inicial da cidade, o sistema de transporte público também teve no Centro o seu ponto de distribuição (OLIVEIRA, 2006). Atualmente 69 linhas de ônibus percorrem a área central de João Pessoa, correspondendo à maior densidade do sistema (ARAÚJO, 2014), contrastando com as demais áreas da cidade (figura 82). Para fins de comparação, a segunda área com maior densidade de ônibus, a Av. Epitácio Pessoa, possui 35 linhas – praticamente a metade.



Quantidade de linhas de ônibus em sobreposição

01 05 10 20 30 49 63 69

○ Centro Antigo de João Pessoa

Figura 82 – Mapa representando a quantidade das linhas de ônibus presentes em cada via de João Pessoa. Fonte: ARAÚJO (2014), com alterações próprias.

As 69 linhas de ônibus que percorrem o Centro Antigo realizam o mesmo trajeto: descendo em direção ao Varadouro, passam pela Via São Miguel, tangenciam as praças Anthenor Navarro, Álvaro Machado e Napoleão Laureano até ingressarem no Terminal de Integração; para saírem da Cidade Baixa, sobem pela Rua Padre Azevedo até encontrar a Cidade Alta pela Rua Guedes Pereira (figura 83). Inaugurado em 2005, o Terminal de Integração do Varadouro é o principal conector entre as linhas urbanas da cidade, além de ser a área de embarque/desembarque para os que se utilizam do Terminal Rodoviário.

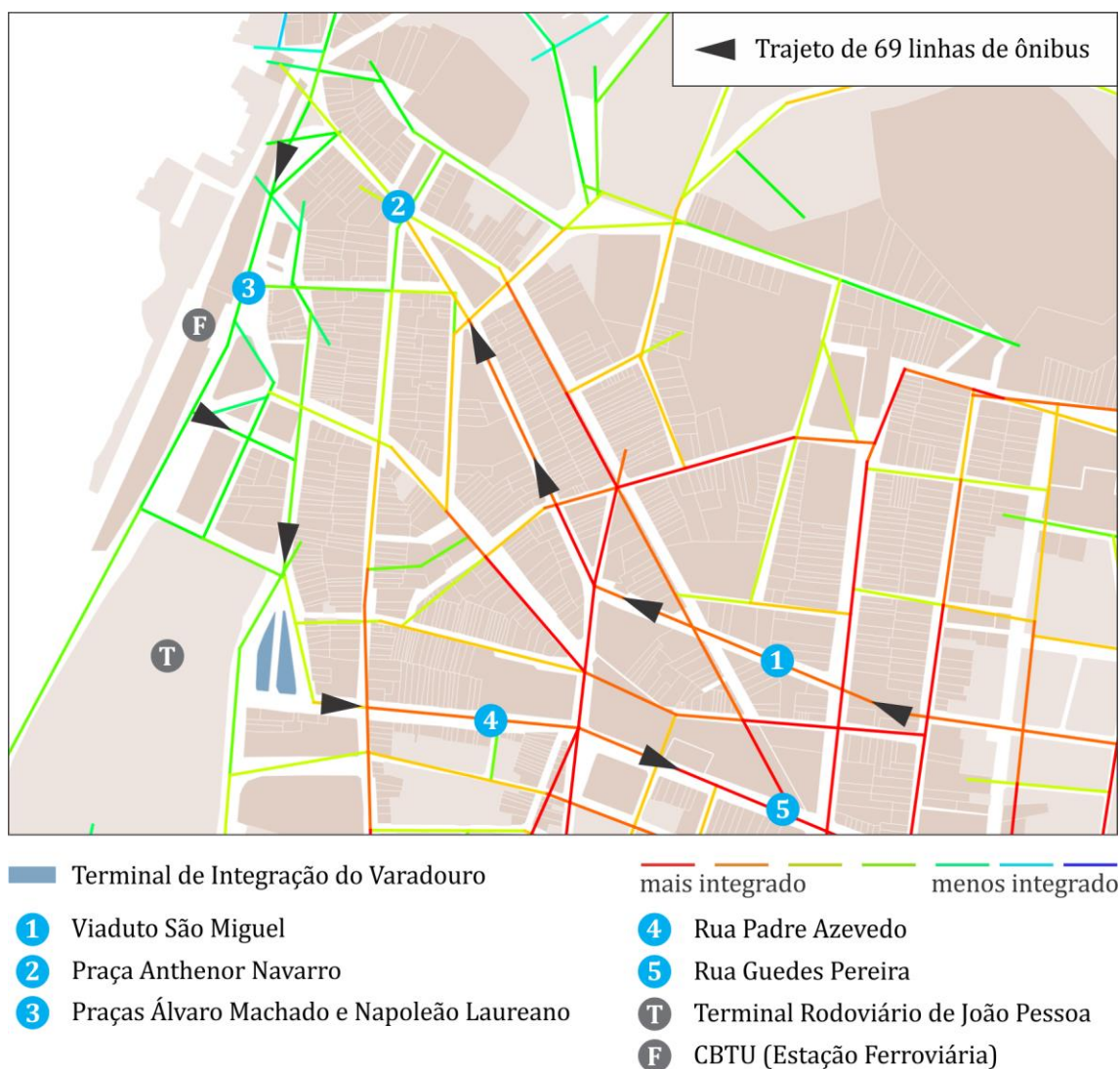


Figura 83 – Trajeto das 69 linhas de ônibus. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria a partir de mapa cedido por Dias (2013).

Para Freire (2008), esta configuração do sistema de transporte público – com parte considerável das linhas da cidade distribuídas a partir do Centro –

contribui consideravelmente para a presença frequente de engarrafamentos na área central e, conseqüentemente, acaba por comprometer a mobilidade dos usuários do transporte público na cidade. Acima deste problema, percebeu-se que a concentração destes fluxos pesados acompanha, em todo o seu trajeto, um cenário de degradação do patrimônio edificado.

No percurso inicial, em declive desde a saída da Via São Miguel até o fim da Rua João Suassuna (trecho 01 da figura 84), percebe-se uma massiva concentração de imóveis vazios, principalmente na face direita do trecho – por onde as linhas de ônibus transitam. Apesar dos altos índices de movimento potencial, o intenso fluxo, a poluição e o barulho provocado pelas 69 linhas desmotivam a ocupação daqueles casarões, apresentando naquela face 63% de imóveis totalmente vazios – além dos 43% de vazios na outra face. Estas porcentagens de casarões abandonados são as maiores em todo o Centro Antigo, totalizando 45 imóveis sem uso (figuras 85), demonstrando a inviabilidade da apropriação das edificações ali existentes no contexto atual.

A continuação do caminho até a chegada ao terminal de integração (trecho 02 da figura 84), percurso plano, é marcada pela presença da Estação Ferroviária em uma das faces e, no outro lado, das Praças Álvaro Machado e Napoleão Laureano – bem como os imóveis que as circundam. Neste trecho, há a maior concentração de um mesmo uso específico no Centro Antigo: 63 imóveis, ou 74% dos casarões estão ocupados com comércio e serviços automotivos, contra 20% de vazios e 6% de outros usos (figura 84). Os veículos são, portanto, os protagonistas dessa parte do trajeto, fato consolidado pela alarmante ocupação irregular em ambas as praças: na Praça Álvaro Machado, segue instalado um Posto de Combustível que ocupa toda a sua extensão; na Praça Napoleão Laureano, boa parte do seu canteiro tornou-se estacionamento para caminhões de fretes e mudanças (figura 86). Neste contexto, a preservação do patrimônio edificado tornou-se irrelevante e, assim como na Rua Maciel Pinheiro, este tipo de ocupação provocou o desmonte dos casarões: 16% deles receberam descaracterização parcial e 84% dos imóveis foram completamente descaracterizados (figura 86), totalizando 100% dos imóveis afetados. Metade do trecho, fruto dessa realidade, sequer foi inserido no perímetro de tombamento rigoroso.

Por fim, o percurso de saída das linhas de ônibus do Varadouro (trecho 03 da figura 84) que deixam o Terminal de Integração pela Rua Padre Azevedo até encontrar a Rua Guedes Pereira, também segue parcialmente o uso de comércios e serviços automotivos em uma das suas faces. Com altos valores de integração, em subida – reduzindo a velocidade dos veículos – e com calçadas mais confortáveis, já se vê uma maior variedade nos usos comerciais e de serviços, com a presença marcante do comércio varejista – ocupação presente nos eixos de maior integração do Centro Antigo (figura 86). O cenário de descaracterização, todavia, permanece no trecho, fazendo com que a Rua Padre Azevedo também não fosse inserida no perímetro de tombamento rigoroso. No percurso total das linhas, 88% dos imóveis sofreram algum tipo de descaracterização.

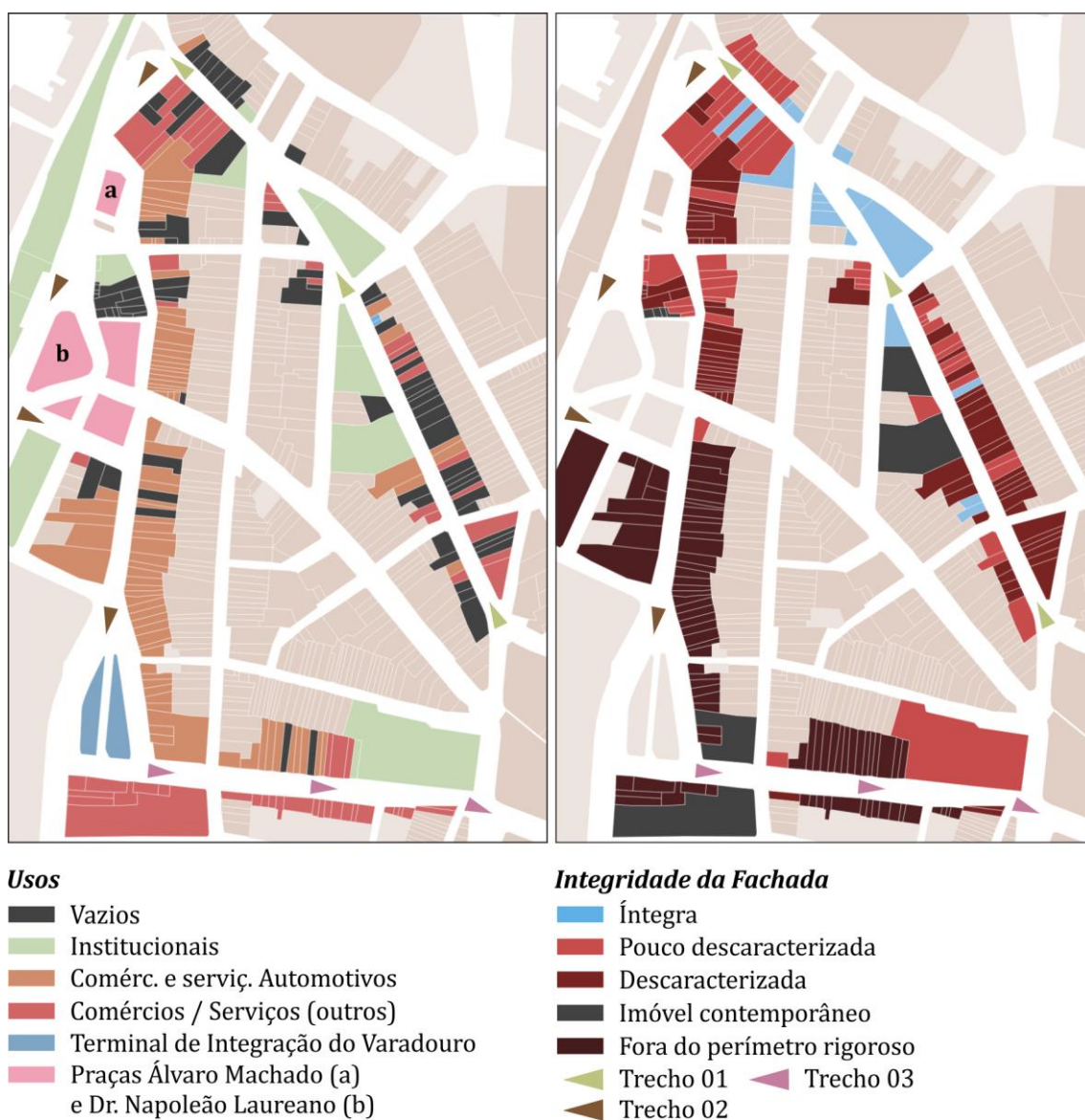


Figura 84 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas no percurso das linhas de ônibus pelo Varadouro. Fonte: Elaboração própria.



Figura 85 – Percurso inicial do trajeto das linhas de ônibus, partindo da Via São Miguel até o fim da Rua João Suassuna. Nas quatro primeiras imagens, percebem-se alguns dos imóveis que se encontram abandonados no percurso. A última imagem ilustra a presença massiva das linhas de ônibus na paisagem urbana do trajeto. Fonte: Acervo Pessoal.



Figura 86 – Acima, percebe-se a Praça Álvaro Machado com a inserção de um posto de gasolina e, por trás, imóveis voltados ao comércio e serviços automotivos; nas três próximas figuras, vemos abandono na Praça Álvaro Machado, além de descaracterização para serviços automotivos e ocupação como estacionamento de caminhões no entorno da Praça Napoleão Laureano; na última imagem, face da Rua Padre Azevedo voltada ao comércio variado. Fonte: Acervo Pessoal.

3.2.5 Rua da República

Perceptível desde o mapa de 1855 e disposta como uma reta que corta transversalmente boa parte do Centro Antigo de João Pessoa, a Rua da República parte da linha ferroviária, ao leste, encontrando-se com a Rua Maciel Pinheiro até desembocar na Av. General Osório e na Praça dos Três Poderes: suas duas últimas quadras já se situam no Bairro Centro. Além da conectividade que acrescentava à área, a rua foi aberta como importante acesso para quem vinha das cidades do interior em direção ao Centro (DIAS, 2013), realidade que perdura até os dias atuais. Deste modo, apesar de ser uma rua estreita e de relativa declividade, ela sempre se apresentou como uma das vias mais integradas no perímetro tombado – fato constatado no capítulo anterior.

A proximidade do trecho leste da Rua da República com a linha férrea proporcionou a instalação de algumas indústrias que, após a transferência do porto, renderam consideráveis vazios na entrada dessa via (figura 87). Em continuidade às indústrias, a rua também foi caracterizada como um espaço destinado à instalação de residências da camada popular, principalmente operários especializados como mecânicos e eletricitas (CHAGAS, 2004). A predominância residencial popular na formação da Rua da República é perceptível pela tipologia das suas edificações antigas: térreas, estreitas e de baixo gabarito (figura 88).

Analisando a situação morfológica atual da Rua da República, percebemos que, apesar de ser apresentada nos mapas axiais como um eixo de alta integração, quando percebida em segmentos – com um viés local – ela apresenta uma considerável gradação em seus níveis sintáticos: inicia-se segregada em seu trecho leste, mas seus valores vão crescendo em integração na medida em que se insere na Cidade Alta, até alcançar um elevado fluxo de movimento potencial ao encontrar-se com a Av. General Osório.

A consequência dessa característica morfológica pode ser percebida no modo como a rua é ocupada atualmente, podendo ser dividida em duas realidades distintas (figura 87). Em seu trecho mais segregado, ao leste, perdura a maior concentração de residências do Varadouro, oscilando na paisagem com a presença de imóveis vazios, demonstrando uma pouca variação em seus usos. Ao passo em que os níveis de movimento potencial crescem – e refletem na ocupação da área –

as residências dão lugar ao uso comercial e de serviços de pequeno porte, que passam a ocupar praticamente a totalidade dos imóveis no segundo trecho, ao oeste da rua. Assim como na Maciel Pinheiro, o comércio na Rua da República também concentra similares ofertas de produtos e serviços, com principal destaque para marcenarias, vidraçarias, móveis antigos e colchões.

A relação entre movimento e uso reflete ainda na preservação do patrimônio edificado. Apesar do alto índice de descaracterização presente em toda extensão da rua, a concentração de imóveis que preservam com integridade suas características de estilo estão na sua parte mais segregada, havendo, em contrapartida, apenas um imóvel comercial íntegro nos segmentos mais integrados. O tipo de descaracterização mais frequente nos comércios da rua é a remoção completa do ritmo das esquadrias e inserção de portas de rolo, com vistas a criar maior visibilidade ao estabelecimento comercial (figura 89). O modo como a Rua da República foi ocupada em seu trecho oeste, já na Cidade Alta, acabou se mostrando desfigurador do patrimônio ali edificado.

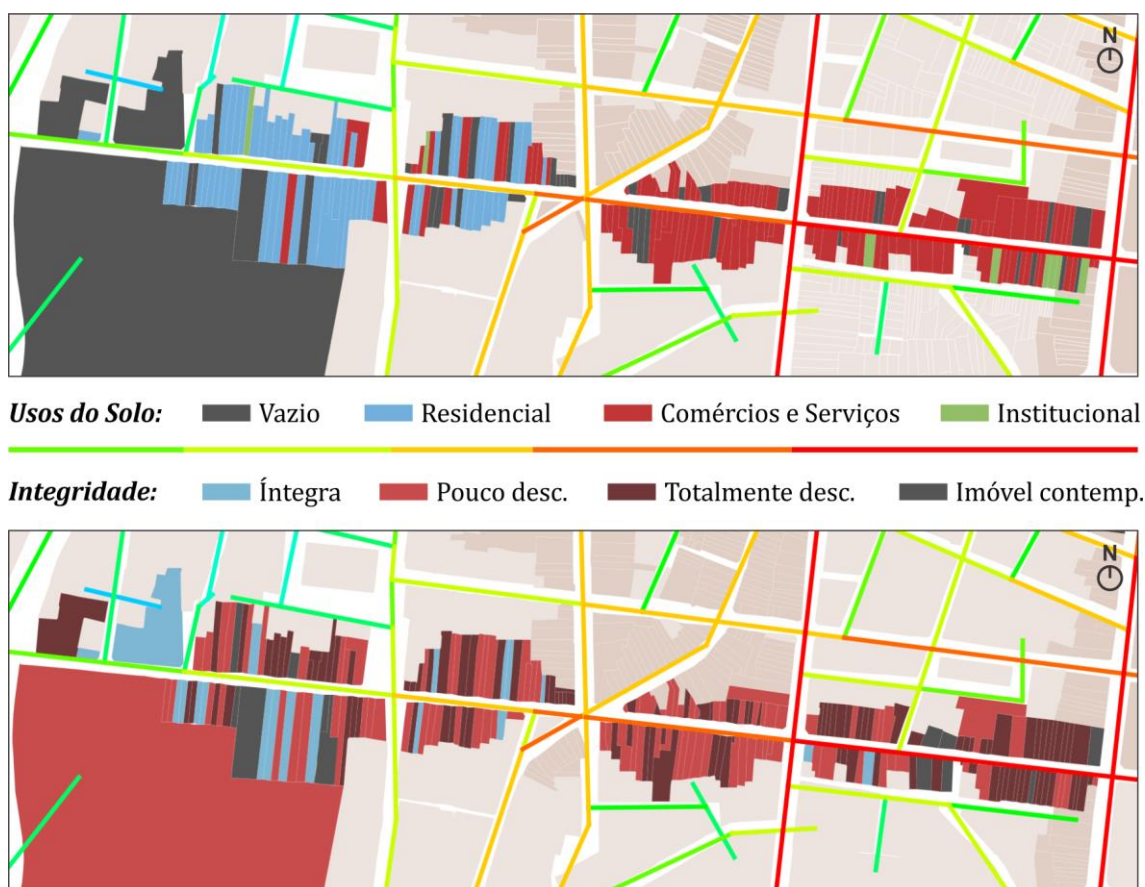


Figura 87 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas na Rua da República. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).



Figura 88 – Nas três primeiras linhas, exemplos de imóveis com uso residencial na Rua da República. Na última linha, edifícios de uso industrial abandonados no extremo leste da Rua da República. Fonte: Acervo Pessoal.



Figura 89 – Exemplo de ocupação dos imóveis para uso comercial e de serviços na Rua da República. Destaque para a descaracterização constante das aberturas dos casarões e inserção de porta de rolo. Fonte: Acervo Pessoal.

3.2.6 Trecho 01 - Sínteses

A análise da forma, do uso e do patrimônio edificado na Cidade Baixa trouxe o panorama de uma área que ao longo dos anos sofreu uma série de transformações, sejam elas morfológicas, econômicas, de ocupação ou de conservação edilícia. Sobre o resultado das observações, requer pontuar:

- a) O estado morfológico de segregação do Varadouro também acompanha a sua segregação econômica: quanto mais segregado o trecho, menor o interesse econômico; quanto mais integrado o trecho, maior o interesse econômico;
- b) Com o Varadouro situando-se nas proximidades das vias mais integradas da cidade, principalmente ao se considerar a área metropolitana, o uso comercial – característica presente desde os primeiros séculos – ainda permanece dominante, principalmente nos eixos de maior movimento potencial;
- c) Este uso comercial possui hoje características bem distintas da época em que a Cidade Baixa era o principal núcleo comercial em João Pessoa. A mudança tornou o uso comercial responsável por boa parte da descaracterização dos seus imóveis;
- d) O movimento diurno e os usos dominantes não garantiram a conservação dos imóveis do Varadouro, encontrando-se de médio a precário estado de conservação, demonstrando a decadência econômica da área;
- e) O comércio e serviço de equipamentos automotivos, em particular, se mostrou plenamente incompatível com os casarões de interesse histórico;
- f) Do mesmo modo, o intenso fluxo de ônibus também se mostrou incompatível com as ruas seculares e o patrimônio ali edificado, inviabilizando a ocupação dos casarões;
- g) Quanto mais segregado o trecho, maior a quantidade de lotes vazios e subutilizados. Embora apresentem precário estado de conservação, o desinteresse pela instalação de comércio parece aumentar as chances de preservação das características de estilo;
- h) Do mesmo modo, as residências que resistiram às transformações de usos também se localizam em trechos segregados;

- i) Apesar da intensa ocupação térrea com comércios e serviços no Varadouro, mais da metade dos imóveis possuem seus demais pavimentos vazios ou subutilizados – demonstrando que o uso predominante não resiste à perda de potencial de movimento nos andares superiores;
- j) As intervenções do poder público, utilizando-se do viés turístico, não se mostraram suficientes para promover a revalorização, a conservação, a variedade de usos ou sequer a reocupação do seu entorno.

A constatação das relações causa-e-efeito entre as variáveis aqui estudadas atenta para a necessidade de atuação do poder público no controle destas incompatibilidades. A regulação do uso do solo, cuja realização é prevista desde o Projeto de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa, apresenta-se como essencial para contribuir na contenção do desmonte e promoção dos usos mais compatíveis com a área. Neste sentido, cabe mencionar:

- i. A impraticável permanência do comércio e serviços de equipamentos automotivos nos imóveis de interesse histórico;
- ii. De igual modo, a insustentável ocupação da Praça Álvaro Machado com um Posto de Gasolina, além da presença dos caminhões de fretes e mudanças na Praça Napoleão Laureano;
- iii. A necessidade urgente de revisão do sistema de transporte público e mobilidade urbana, para garantir as condições de ocupação que foram reduzidas pelo barulho e poluição causados pelos altos fluxos de ônibus.

A incapacidade das intervenções na Praça Anthenor Navarro e Largo de São Frei Pedro Gonçalves em surtirem efeito positivo na Cidade Baixa, por ter ido à contramão da evolução do pensamento teórico sobre a conservação dos centros antigos, tornou-se um alerta para os perigos de se recriar ambiências para atração espetacular – principalmente em trechos segregados, de pouco movimento natural.

Sendo assim, a proposta de utilizar-se dos antigos galpões inseridos no Porto do Capim para um alcance turístico aparenta ser a persistência em um mesmo erro. Sustentando-se no discurso de que as populações marginalizadas nos centros históricos devam “alcançar melhoria real na qualidade de vida de seu cotidiano” (DECLARAÇÃO DE SÃO PAULO, 1989), os casarões em posse do poder

público naquela área, cujo projeto prevê atingir um consumo incerto, poderiam assumir funções que dignificassem a comunidade existente e, ao mesmo tempo, promovessem atrativos para a moradia em seu entorno – como creches, escolas, mercado público, posto de saúde, farmácias, padarias, entre outros.

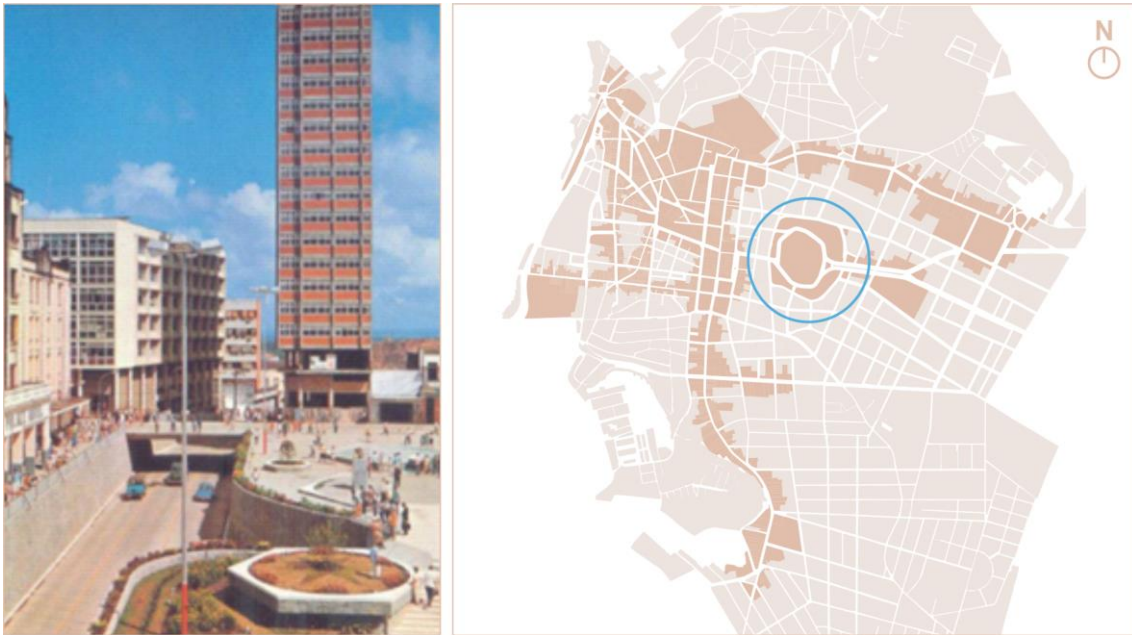
A atenção apresentada à habitação pela Carta de Petrópolis (1987), ao afirmar que “a moradia deve constituir-se na função primordial do espaço” e pela Carta de Washington (1987), quando defende que a melhoria das habitações deve ser “um dos objetivos fundamentais da salvaguarda” denuncia o distanciamento da Cidade Baixa destes parâmetros e a urgência em reavê-los. Neste sentido, urge também a necessidade de se criar mecanismos que preservem o único aglomerado habitacional persistente na Cidade Baixa, no trecho sul da Rua da República. O acervo imobiliário deixado pelas antigas indústrias no mesmo trecho – há décadas abandonado – também poderiam suprir esta função. O vasto acervo de pavimentos vazios nos pavimentos superiores da Cidade Baixa também se apresenta como possibilidades para atuação do Estado em promover a diversidade de usos na área.

3.3 Trecho 02: Cidade Alta, Bairro Centro

A Cidade Alta, delimitada aqui pelo Bairro Centro, assim como no início do desenvolvimento da cidade ainda hoje assume características distintas do Varadouro. Centro morfológico de João Pessoa desde que se desenvolveu o primeiro aglomerado urbano, a área constantemente estava sofrendo transformações, principalmente na Rua Duque de Caxias – via mais integrada do sistema até meados do século XX. Lá, instalaram-se as praças públicas, os edifícios governamentais, as instituições religiosas, os serviços especializados e as residências dos mais abastados (VIDAL, 2004).

Com a expansão da cidade em direção ao mar, principalmente através da Av. Epitácio Pessoa, o núcleo de integração morfológica – que até os anos 1940 encontrava-se entre as Cidades Alta e Baixa – passou a instalar-se nas mediações do Parque Sólon de Lucena, a Lagoa, e continuou a se deslocar para o leste. Simultaneamente ao processo de deslocamento topológico, os usos na área também foram se transformando, a começar pelas residências que foram transferidas seguindo a mesma direção: primeiramente ocupando o entorno da Lagoa, a Av. Tambiá e a Av. Trincheiras, até se direcionar à Av. Epitácio Pessoa.

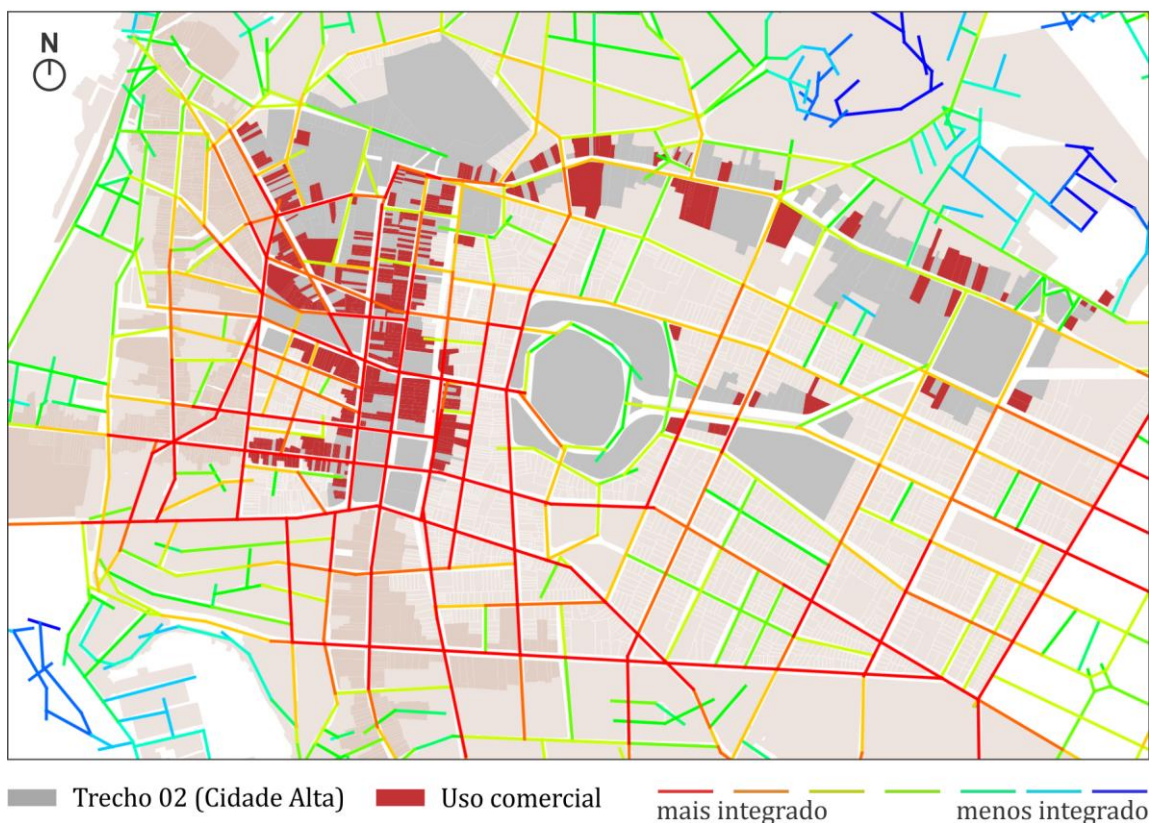
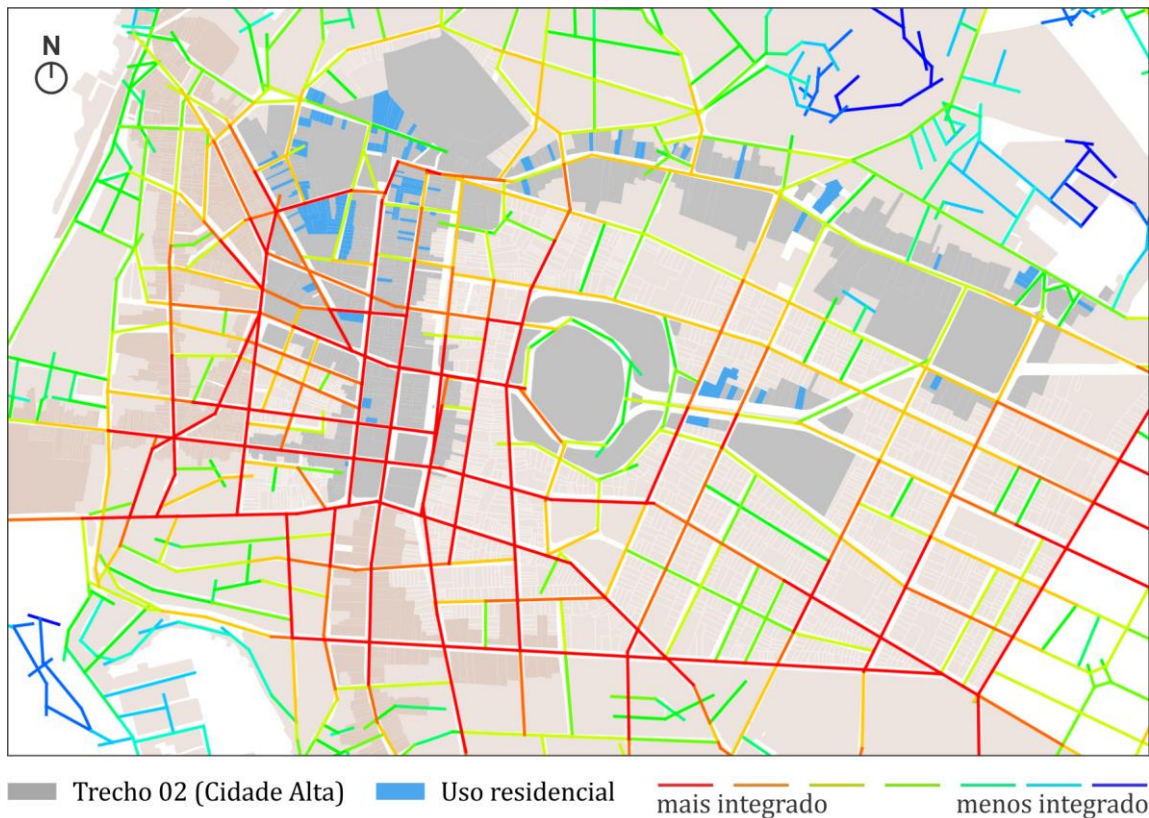
Ao passo em que o uso residencial se transferia, a Cidade Alta tornava-se estritamente comercial e de serviços. Esta transformação passou a ocasionar, principalmente a partir dos anos 1970, uma constante alteração na paisagem urbana edificada, a começar pela inserção dos Viadutos Damásio Franca e Miguel Couto. Além do processo de verticalização, com o surgimento de dezenas de edifícios (figura 90), os imóveis antigos foram sofrendo consecutivas intervenções com o objetivo de se adaptarem à intensa demanda comercial da área. O trecho correspondente às mediações da Lagoa, núcleo mais integrado do Centro, foi o que mais sofreu com esse processo: muito do seu acervo patrimonial – composto por imponentes casarões que variam principalmente entre o neocolonial e o Art Decó – foi perdido, para dar lugar a grandes redes comércio varejista, sejam elas de roupas, calçados ou eletrodomésticos. A descaracterização foi tamanha que, em maio de 1982, ao se delimitar o perímetro estadual de tombamento do Centro Antigo de João Pessoa, praticamente todas as quadras no entorno da Lagoa ficaram de fora do perímetro rigoroso de tombamento (Figura 91).



Figuras 90 e 91 – À esquerda, processo alterações da paisagem no Centro: verticalização e viadutos; à direita, em azul, Perímetro Rigoroso de Tombamento Estadual, atentando-se para o fato da não inserção dos lotes que permeiam o Parque Sólon de Lucena (Lagoa) ao perímetro. Fonte: À esquerda, OLIVEIRA (2006); à direita, elaboração própria.

Ao observar de modo mais local os altos níveis de integração já constatados na Cidade Alta através do mapa angular de segmentos (figura 92) da Área Metropolitana de João Pessoa, percebeu-se que a concentração dos segmentos mais integrados do trecho está situada mais ao sul, onde a malha urbana é mais ortogonal – englobando trechos da Av. Duque de Caxias e General Osório, os eixos que receberam os viadutos e as mediações do Ponto dos Cem Réis e da Praça dos Três poderes. O setor mais segregado, por outro lado, situa-se no trecho norte do Centro, entorno do Convento Franciscano e do Mosteiro de São Bento.

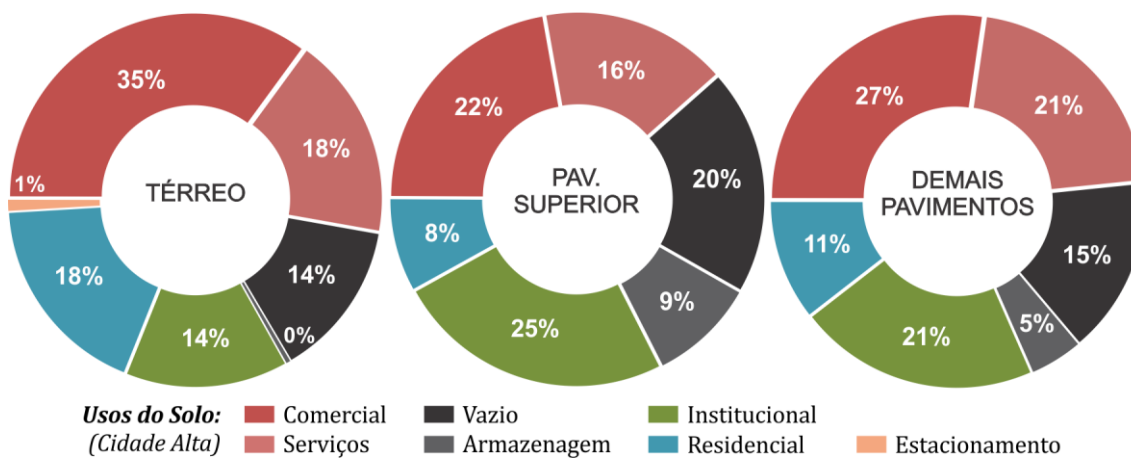
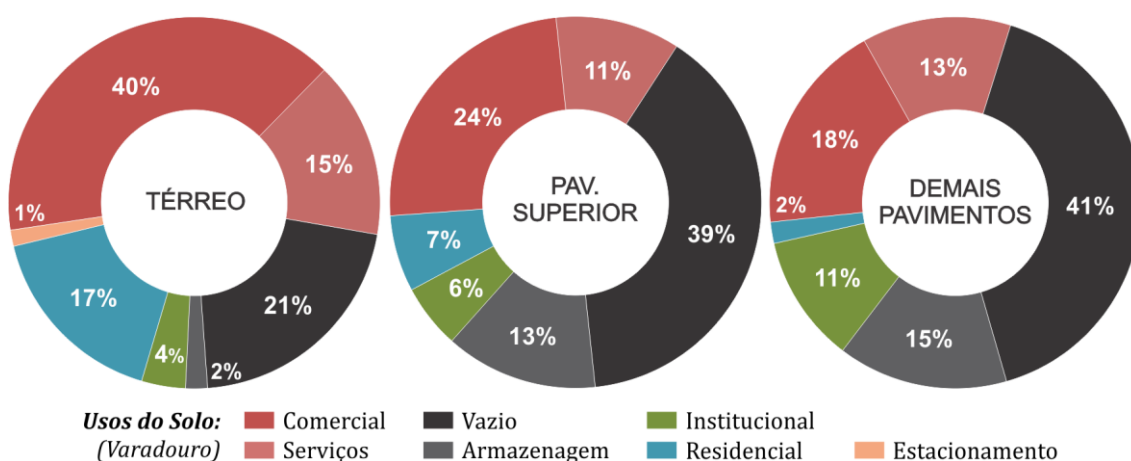
A correlação mais imediata entre usos e potencial de movimento – usos comerciais nas vias mais integradas e as residências em eixos de menor fluxo – também se faz perceptível na Cidade Alta (figuras 92 e 93). Embora de presença modesta, o agrupamento das moradias que ainda resiste no centro se localiza justamente ao norte do trecho, onde os fluxos são mais reduzidos. Os comércios e serviços, por outro lado, muito embora se faça presente em todo o perímetro tombado – enquanto usos predominantes – a sua intensa concentração se dá justamente entre as vias mais integradas do Centro Antigo.



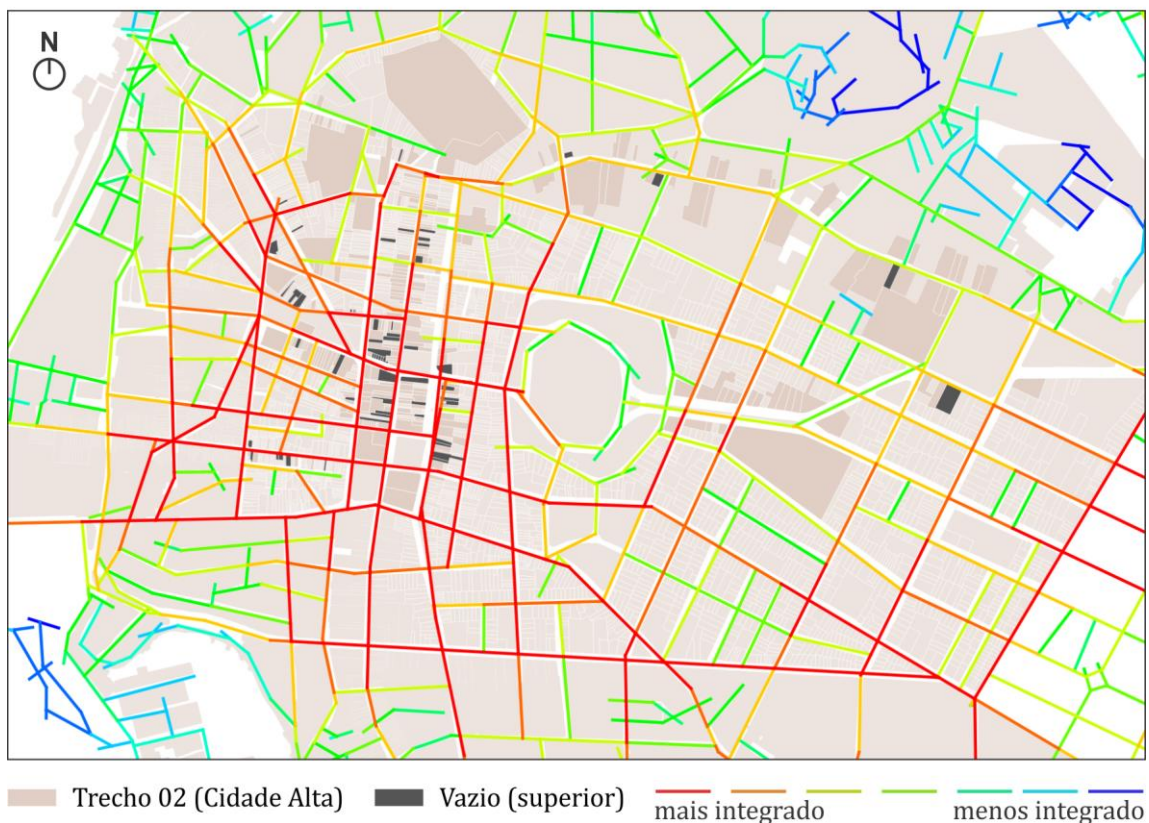
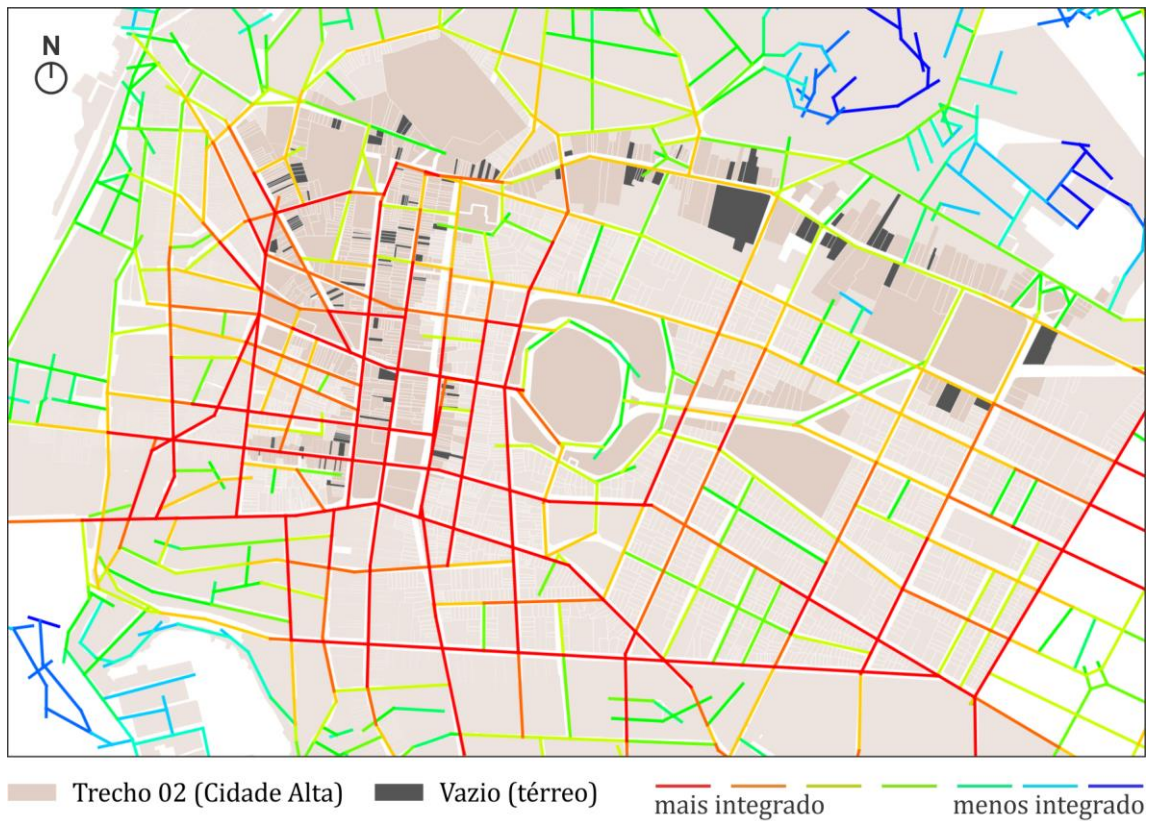
Figuras 92 e 93 – Uso residencial (acima) e uso comercial (abaixo) no Trecho 02. Percebe-se que as residências estão concentradas nos trechos mais segregados da área, enquanto os estabelecimentos comerciais e de serviços se agrupam no conjunto das vias mais integradas. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

A ocupação da Cidade Alta possui duas características principais em seus usos que a distingue em relação à Cidade Baixa: a forte presença do uso institucional, característica que acompanha a área desde a sua fundação, e a menor – mas ainda considerável – presença de imóveis vazios e subutilizados, por encontrar-se economicamente – e morfológicamente – em posição mais favorável. A Cidade Alta possui praticamente metade da porcentagem de imóveis vazios que é encontrada no Varadouro (figuras 94 e 95).

Quando observados os vazios na Cidade Alta por pavimentos, percebe-se uma correlação entre suas localizações e a hierarquia sintática da área. Os imóveis sem usos no térreo estão concentrados no trecho norte, mais segregado e de menor animação comercial, enquanto que a massiva parte dos vazios nos pavimentos superiores está agrupada nas vias com maiores potenciais de movimento, onde o térreo está comumente ocupado por comércios e serviços (figuras 96 e 97).



Figuras 94 e 95 – Usos do Solo no Varadouro e Cidade Alta. Fonte: elaboração própria.



Figuras 96 e 97 – Vazios no térreo (acima) e nos pavimentos superiores (abaixo) do Trecho 02. Percebe-se que os vazios do térreo se concentram nos trechos mais segregados da área, enquanto os vazios dos pavimentos superiores se agrupam no conjunto das vias mais integradas. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

A atratividade econômica dos eixos mais integrados, portanto, não foi suficiente para garantir a permanência dos comércios outrora existentes nos andares superiores, apesar do evidente interesse na ocupação comercial destas vias. Muitos edifícios que funcionavam como centros comerciais, com três ou mais andares, hoje possuem seus pavimentos superiores abandonados (figura 98), mostrando o nítido descompasso atual de uma tipologia que perdurava quando o Centro Antigo se portava como principal centro econômico e topológico. Visto que os pavimentos superiores não estão diretamente conectados às vias e perdem, portanto, do relativo potencial morfológico de movimento que elas ainda exercem, tornam-se segregadas, desinteressantes para agregarem usos que necessitem de maiores níveis de integração.

Esta suposição abre margem para que se reflita sobre a necessidade de ocupação destes pavimentos com usos que se beneficiem com a condição morfológica mais segregada; o uso residencial, sempre presente na trajetória urbana de João Pessoa em áreas perimetrais ao seu núcleo de integração, se apresenta como opção viável para o preenchimento destes vazios urbanos. Ao contrário da Cidade Baixa, na Cidade Alta já possui equipamentos que dão subsídios à moradia, como a presença de farmácias, padarias, escolas e hospital.

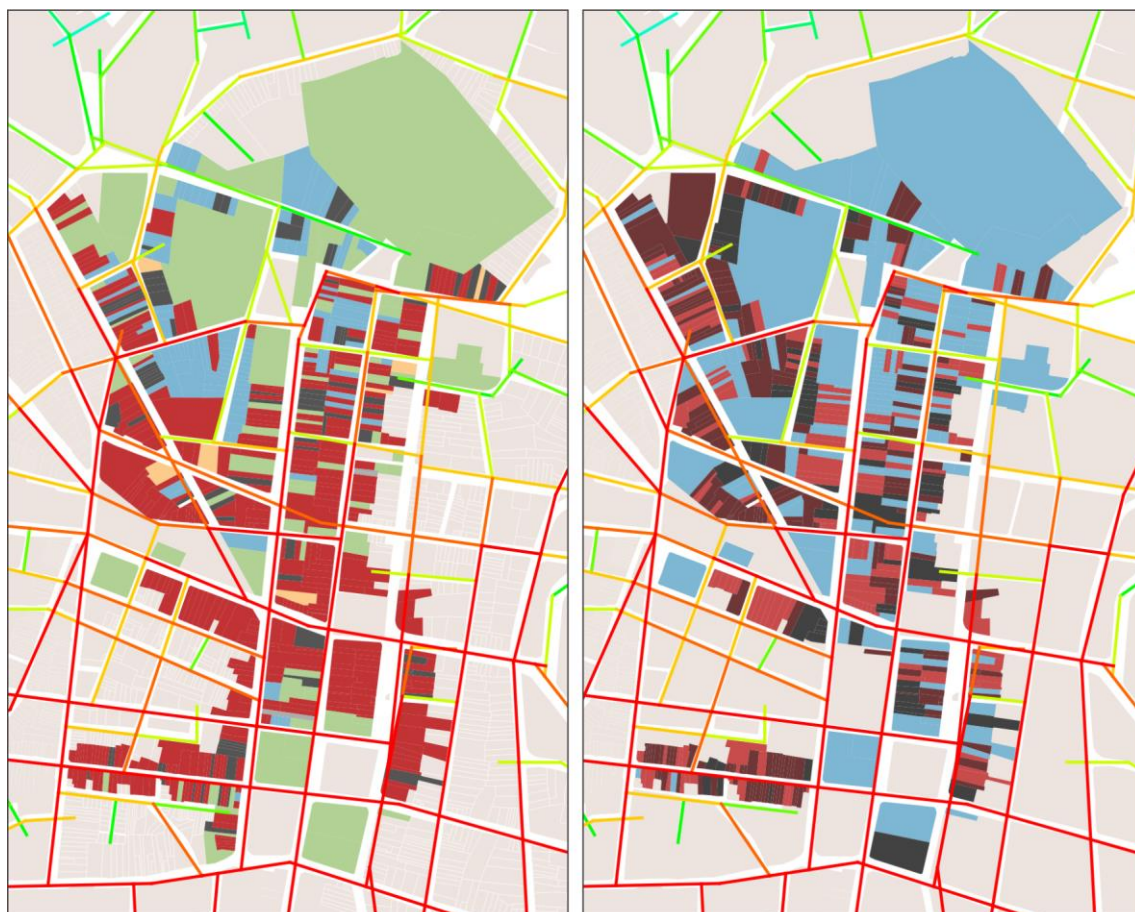
Ao observarmos a relação entre usos e o estado atual do patrimônio edificado (figura 99), percebemos que a massificação dos usos comerciais e de serviços na área possui uma proporção equivalente à quantidade de imóveis que sofreram descaracterização, ilustrando o fato de que os imóveis descaracterizados são, em sua maioria, comerciais e de serviços. Percebe-se também que muitos dos imóveis que mantêm suas características de estilo íntegras são de uso institucional e correspondem a edifícios públicos desde sua origem e vários destes são monumentos da cidade – como as Igrejas e Conventos –, restringindo ainda mais os casos em que os usos privados atuais respeitam a integridade das fachadas.

Os dados da figura 100 demonstram essa realidade: 63% dos imóveis classificados como “pouco descaracterizados” e 59% dos “totalmente descaracterizados” são ocupados com comércios e serviços. Observando o grau de

integridade das fachadas por cada uso, percebe-se que o uso comercial é o que menos preserva imóveis íntegros na Cidade Alta (figura 101), com valores abaixo até dos lotes vazios, demonstrando a má contribuição do tipo de comércio atual para a preservação da paisagem cultural. Os usos institucionais e residenciais são, em contrapartida, responsáveis pela maior porcentagem de imóveis íntegros da área.



Figura 98 – Imóveis com pavimentos superiores sem uso nos eixos mais integrados da Cidade Alta. Fonte: Acervo Pessoal.



Usos do Solo:

- Comercial e serviços
- Armazenagem
- Estacionamento
- Vazios
- Residencial
- Institucional

Integridade da Fachada

- Íntegra
- Pouco desc.
- Totalmente desc.
- Imóvel contemp.

Figura 99 – Aglomerado urbano tombado no Bairro Centro: uso dos imóveis e grau de integridade da fachada. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

Usos por Grau de Integridade das Fachadas - Trecho 02 (Cidade Alta)

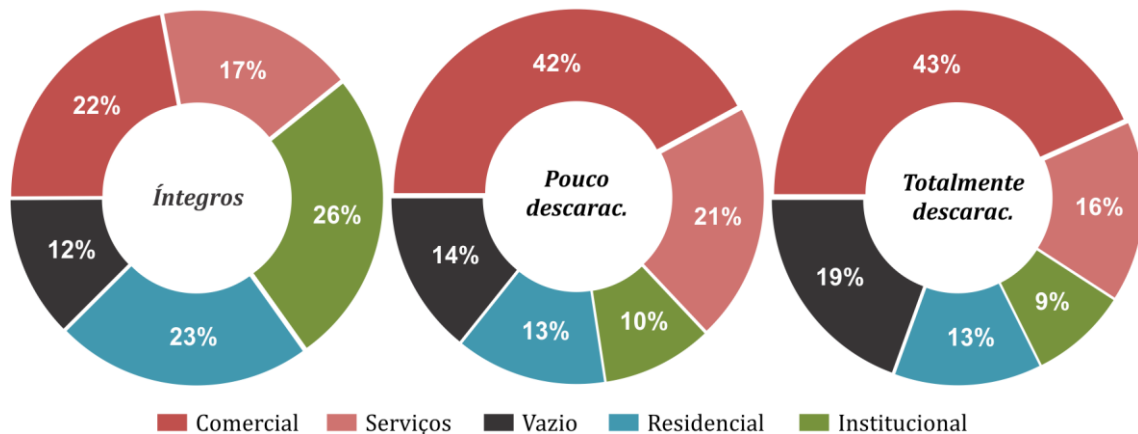


Figura 100 – Análise dos usos do solo em cada grau de integridade das fachadas. Fonte: Elaboração Própria.

Grau de Integridade das Fachadas, por uso - Trecho 02 (Cidade Alta)

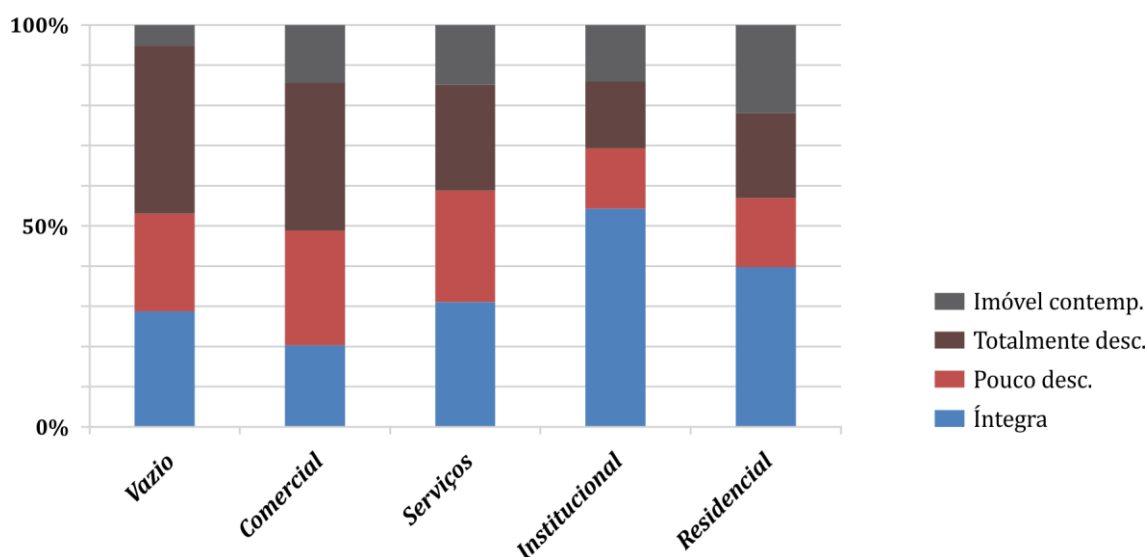


Figura 101 – Análise do grau de integridade das fachadas por usos. Fonte: Elaboração Própria.

A relação causa-e-efeito envolvendo vias integradas, uso comercial intenso e descaracterização do patrimônio edificado é também encontrada nos estudos morfológicos do Centro Antigo de Natal-RN (TRIGUEIRO e MEDEIROS, 2003). Coincidentemente também chamado de Cidade Alta, o bairro com maiores valores de integração no perímetro tombado natalense recebeu altos índices de desfiguração dos seus casarões quando utilizados para comércio e inseridos nos eixos de maiores movimentos (figura 102). As residências e instituições públicas, por outro lado, também foram os usos que continham imóveis mais íntegros.



Figura 102 – Imóveis descaracterizados na Cidade Alta, Natal-RN. Fonte: MusA.

Deste modo, observamos que a Cidade Alta pessoense, ao passo que agrega maior fluxo potencial de movimento que no Varadouro e também preserva um maior interesse econômico ao seu uso pela sociedade, apresenta patologias particulares a esta realidade. Uma das características que demonstram isso é variedade de comércios na Cidade Alta que alteraram a largura das aberturas de

seus casarões para atrair os que por ali transitam; o comércio varejista popular, que se mantém pelo movimento das pessoas, é a principal ocupação na área – uso praticamente inexistente na Cidade Baixa. Ultimamente voltados para o núcleo de menor poder aquisitivo da cidade, os usos mais frequentes são os de lojas de roupas e miudezas, artigos importados (conhecidos como “lojas de 1,99”) e bancos que oferecem empréstimos consignados. É na Cidade Alta que se concentra a proliferação constante de vendedores ambulantes na cidade, o que fez com que as últimas gestões da Prefeitura Municipal construíssem shoppings populares na área, para retirá-los de alguns trechos (figura 103).



Figura 103 – Exemplos de descaracterização para comércio varejista nos eixos mais integrados da Cidade Alta. A última imagem é a de um dos shoppings populares (Shopping Centro Terceirão) construídos para antigos vendedores ambulantes. Fonte: Acervo pessoal.

3.3.1 Ações públicas: Ponto dos Cem Réis e Paraíba Palace Hotel

Após percebermos a dinâmica entre forma, uso e conservação do patrimônio na Cidade Alta, requer ponderar – sob esta ótica – acerca das intervenções e propostas do poder público para área e sua influência nestas variáveis. Na última década, as ações mais relevantes dizem respeito às intervenções no Ponto dos Cem Réis e no Paraíba Palace Hotel.

Realizada no ano de 2009, o projeto de “Revitalização” do Ponto dos Cem Réis possuía como finalidade principal preencher o espaço aberto propiciado pelo Viaduto Damásio Franca e por uma alça que cruzava a Praça, fragmentando-a (figura 104). Com desenho que propiciava espaços de contemplação, áreas verdes e pontos de encontro, o antigo espaço favorecia a ocupação cotidiana do lugar – com a presença marcante de idosos. Todavia, por possuir equipamentos urbanos e pavimentação precarizadas, era perceptível a necessidade de uma reforma no local.

A proposta da Prefeitura Municipal acaba não acompanhando as características da praça anterior, atribuindo à área uma função distinta: é criada uma praça cívica, pavimentada em quase que sua totalidade, com objetivo de ser palco para grandes eventos (figura 104). Praticamente sem áreas verdes e cobertas e concentrando os bancos nos cantos da praça, o espaço tornou-se apenas uma área transitória, de passagem. A “revitalização” do Ponto dos Cem Reis, historicamente área de grande concentração de pessoas e espaço de convivência, acaba por reduzir a capacidade de permanência daquele espaço público – minimizando sua vitalidade cotidiana. Uma oportunidade para consolidação de áreas de convivência no Centro Antigo que não foi aproveitada, decidindo-se por explorar mais uma vez a área com viés turístico, espetacular e para promoção de marketing político.

A figura 104 também possui em seu plano principal o Antigo Paraíba Palace Hotel, outro alvo de intervenção da Prefeitura Municipal entregue na atual gestão (2013-2016). Durante décadas o principal hotel da cidade, inaugurado nos anos 1930, o Paraíba Palace a partir dos anos 1960 entra em declínio e consequente abandono de sua função nos anos 1980. Passou a seguir, então, o modo de

ocupação frequente em seu entorno: uso comercial no térreo e abandono nos demais pavimentos.



Figura 104 – Acima, Ponto de Cem Réis e o antigo Paraiba Palace Hotel em 1977 (esquerda) e 1990 (direita). Abaixo, Ponto de Cem Réis após intervenção. Fonte: Fonte: PMJP, 2010 (acima) e Portal Panoramio (abaixo).

A Prefeitura Municipal, na restauração e reocupação do antigo hotel, ao invés de abraçar a oportunidade da área construída desocupada do hotel para promoção da variedade de usos no local – com organização interna que facilitaria inclusive a inserção de habitação – para promover a abertura de mais um shopping popular, o Paraiba Palace Shopping. O poder público inaugura, então, mais um

edifício voltado ao uso dominante no centro, de caráter exclusivamente diurno e que segue na contramão da dinâmica de ocupação da área, onde se percebe o efervescente comércio nos térreos contrastando com o desuso nos pavimentos superiores das edificações – incluindo antigos Centros Comerciais.

A tragédia estava anunciada: ao se transitar no shopping atualmente, não se percebe praticamente movimento de pessoas em seus corredores – exceto nos restaurantes do último pavimento, em virtude da bela vista – e muitas das lojas já se encontram fechadas em pleno horário comercial. Em virtude da inabilidade morfológica de ser atrair movimento suficiente nos pavimentos superiores, vê-se um fenômeno interessante: pessoas são contratadas para se posicionarem na praça e distribuírem panfletos que convidam os transeuntes a conhecerem os estabelecimentos do descreditado shopping. À noite, fecha-se o Paraíba Palace Shopping – assim como todo o entorno do Ponto dos Cem Réis – e a área torna-se desértica.

3.3.2 Trecho 02 - Sínteses

Ao contrário da Cidade Baixa, as influências da forma nas funções da Cidade Alta não refletiram um estado de degradação ou de abandono – constatação percebida nos trechos do Varadouro que se mostraram segregados. De fato, percebeu-se que as patologias encontradas entre os usos e a conservação do patrimônio edificado partiram das áreas com maior fluxo de movimento. As relações encontradas podem ser resumidas nestes pontos:

- a) Mesmo com a perda da sua importância morfológica e econômica com o surgimento das novas centralidades, a área segue preservando usos comerciais que dependem de altos fluxos de movimento, a exemplo do comércio varejista;
- b) O trecho com maior valor morfológico está concentrado na metade sul da Cidade Alta, área onde se concentrou o maior número de comércios, o processo de verticalização da área e as maiores intervenções urbanas nas últimas décadas – como os viadutos;

- c) Mesmo nesta metade sul, a perda do protagonismo morfológico acompanhou a concentração de vazios nos pavimentos superiores das edificações. Assim como na Cidade Baixa, o uso comercial e de serviços não perdurou os andares acima, com o agravante da Cidade Alta possuir imóveis com maior número de pavimentos;
- d) O trecho com menores fluxos de movimento potencial, ao norte da Cidade alta, é onde se concentram as suas residências. Por se concentrarem em trecho segregado, a área também aparenta um uso essencialmente diurno;
- e) A manutenção da relativa importância morfológica e econômica da Cidade Alta se reflete na menor quantidade de lotes vazios no térreo, se comparada com a Cidade Baixa. A permanência de 39% dos seus imóveis bem conservados (contra 17% da Cidade Baixa) também retrata esta realidade;
- f) A maior proporção do uso residencial e do institucional na Cidade Alta assegurou um grau de integridade dos imóveis superior que no Varadouro;
- g) Por outro lado, o seu uso comercial apresentou-se como o maior promotor da descaracterização do patrimônio ali edificado, possuindo um grau de integridade inferior inclusive ao dos imóveis vazios – mesmo sem contar o desmonte dos casarões que existiam nas mediações da Lagoa, trecho que não foi inserido no perímetro de tombamento.

As intervenções mais recentes realizadas pelo poder público na Cidade Alta – a “Revitalização” do Ponto dos Cem Réis e a criação do Paraíba Palace Shopping – não se mostraram satisfatórias para promoção da sua conservação integrada ou para amenizar os problemas ali existentes, desconsiderando as atuais relações de ocupação na área.

A nova disposição do Ponto dos Cem Réis removeu espaços de permanência e cotidiano para instalação de uma área de mero trânsito de pedestres, quase sem árvores, com o viés espetacular cuja ocupação depende dos grandes eventos.

O novo uso atribuído ao antigo Paraíba Palace Hotel vai de encontro à necessidade de se promover a diversidade de usos no Centro e, ainda, contra a realidade constatada de desuso comercial nos pavimentos superiores do seu entorno – o que está gerando sua gradativa subutilização.

O direcionamento teórico das Cartas Patrimoniais pela promoção da diversidade de funções, consolidação da população residente e promoção do uso habitacional faz atentar para o potencial que a Cidade Alta apresenta para a inserção de novas moradias, pela vasta oferta de vazios nos pavimentos superiores e, principalmente, pela presença de padarias, farmácias, escolas e hospitais em seu perímetro. Como afirmado na Declaração de Amsterdã (1974), os agentes públicos são fundamentais neste resgate, tanto na promoção do uso como na moderação dos mecanismos econômicos que tenham por consequência a evasão populacional – realidade acometida ao longo dos anos na Cidade Alta.

3.4 Trecho 03: Cemitério de Palacetes: o caso Trincheiras, João da Mata e João Machado

O trecho 03 foi tratado separadamente porque nestas Avenidas acontecem fenômenos particulares: (1) a predominância do uso residencial, chegando a 37% dos lotes; (2) a maior proporção de imóveis íntegros na área, atingindo 36%; e (3) o abandono de parte considerável dos seus casarões, no geral de médio a grande porte. São cinquenta e dois lotes fechados, dos quais trinta e sete ainda mantêm suas características de estilo preservadas.



Figura 105 – Casarões abandonados nas Avenidas Trincheiras e João da Mata. Fonte: Acervo Pessoal.

Estas Avenidas já nasceram com características estritamente residenciais: continham as chamadas “Mansões do Algodão” (TINEM, 2006). Principalmente a partir do início do Século XX, as classes média e alta intensificaram o processo de ocupação destas ruas, à época prolongamento imediato da Rua Duque de Caxias – rua mais importante da cidade e via mais integrada do sistema – e saída principal da cidade para Pernambuco. A partir dos anos 1960, o panorama muda e o desenvolvimento da cidade se dá em outra direção: rumo ao mar, balizado pela Av. Epitácio Pessoa.

Neste mesmo passo, o núcleo de integração morfológica também se desloca ao leste, desagregando-se das Avenidas Trincheiras e João da Mata – cujo fluxo de veículos passaria a se dar exclusivamente na direção sul, sentido oposto aos eixos mais integrados (figura 106). Acompanhando diacronicamente este movimento, os mais abastados acabaram seguindo o fluxo de expansão e lá passaram a instalar suas residências. Em meados dos anos 1980, fruto desta equação, a área passaria a acompanhar o maior processo de abandono imobiliário que a cidade já viu.

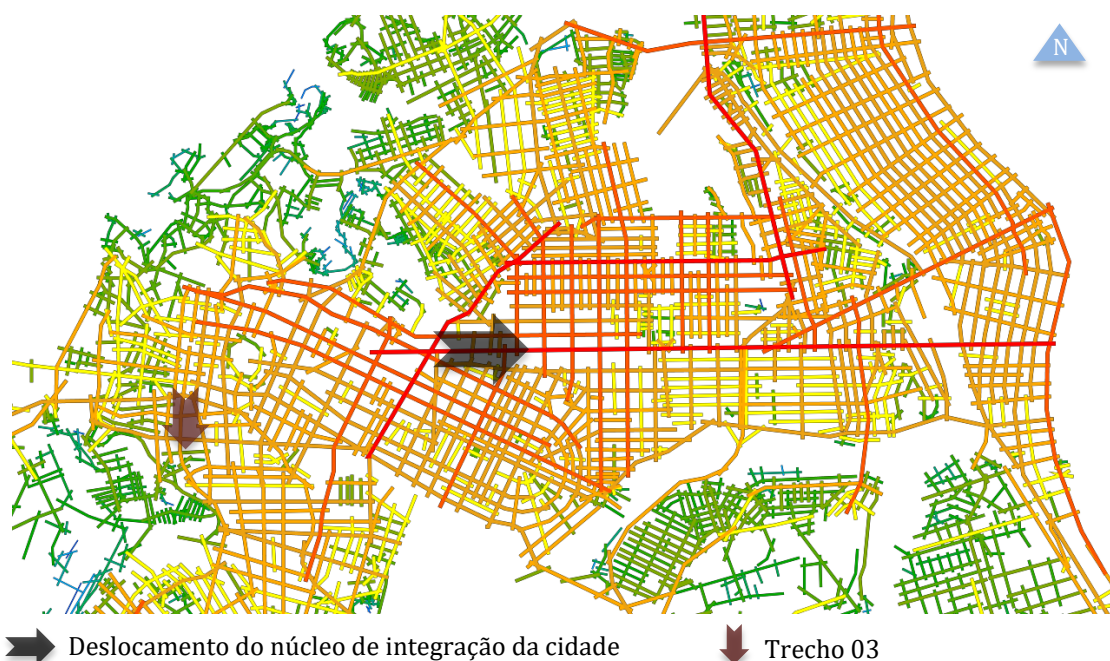


Figura 106 – Ampliação de trecho do Mapa Axial (Integração RR/R5) da Cidade de João Pessoa. As setas apontam a divergência entre o direcionamento do núcleo de integração morfológica da cidade e o sentido das Avenidas João da Mata e Trincheiras. Fonte: Elaboração própria a partir do Software Mindwalk.

Ao contrário dos demais trechos do Centro Antigo, este setor não sofreu uma transformação efetiva das suas funções: o uso residencial é ainda

predominante e os estabelecimentos comerciais aparecem apenas de forma pontual, concentrados no início das Avenidas Trincheiras e João Machado – ainda inserido nos eixos mais integrados (figura 107). Mesmo a proximidade com o núcleo de integração e o intenso fluxo de veículos nas Avenidas Trincheiras e João da Mata – por ser acesso às BR 101 e 230 (saída da cidade) – não foram suficientes para competir economicamente com as novas centralidades que nasceram em direções opostas de João Pessoa. Além das residências, outro uso que garante a ocupação na área são os usos institucionais, concentrados principalmente ao norte e ao sul do Trecho, onde há maiores valores de integração.

Atualmente, as Avenidas Trincheiras e João da Mata tornaram-se essencialmente vias de ligação ao sul da cidade e às BR, com muito do seu acervo imobiliário abandonado. O desinteresse pela ocupação nestas avenidas se percebe também pela remoção da quase totalidade das calçadas para dar lugar à passagem de veículos – gerando dificuldades ainda maiores para o reuso dos seus imóveis desocupados.

As descaracterizações das fachadas com valor patrimonial para adequação a outros usos, fenômeno típico nas ruas comerciais das Cidades Alta e Baixa, pouco aparecem nestas ruas; as alterações dos elementos originais quase sempre são frutos da ação do tempo, realidade que se assemelha à dos galpões do antigo Porto do Capim. Essa estagnação do uso entra em concordância com a hipótese sintática de que os comércios se consolidam habitualmente nos núcleos de integração do sistema (HILLIER, 1996). A não propagação do uso comercial parece ter contribuído, portanto, para a manutenção da integridade de mais de um terço dos seus casarões, a maior porcentagem dentre os trechos analisados (figura 108).

Outro aspecto característico destas ruas diz respeito ao estado de conservação dos seus imóveis (figura 108). Apesar de possuir proporcionalmente o dobro de edificações bem conservadas em relação à Cidade Baixa (34% contra 17%), apresenta uma porcentagem de imóveis em ruínas maior que as cidades Alta e Baixa juntos – 14% no Trecho 03, contra 11% nos Trechos 01 e 02 somados. Ao passo em que os usos institucionais e parte das moradias garantem o estado de conservação dos imóveis, os casarões há décadas abandonados vão aos poucos se arruinando e o particular patrimônio ali edificado sendo reduzido.

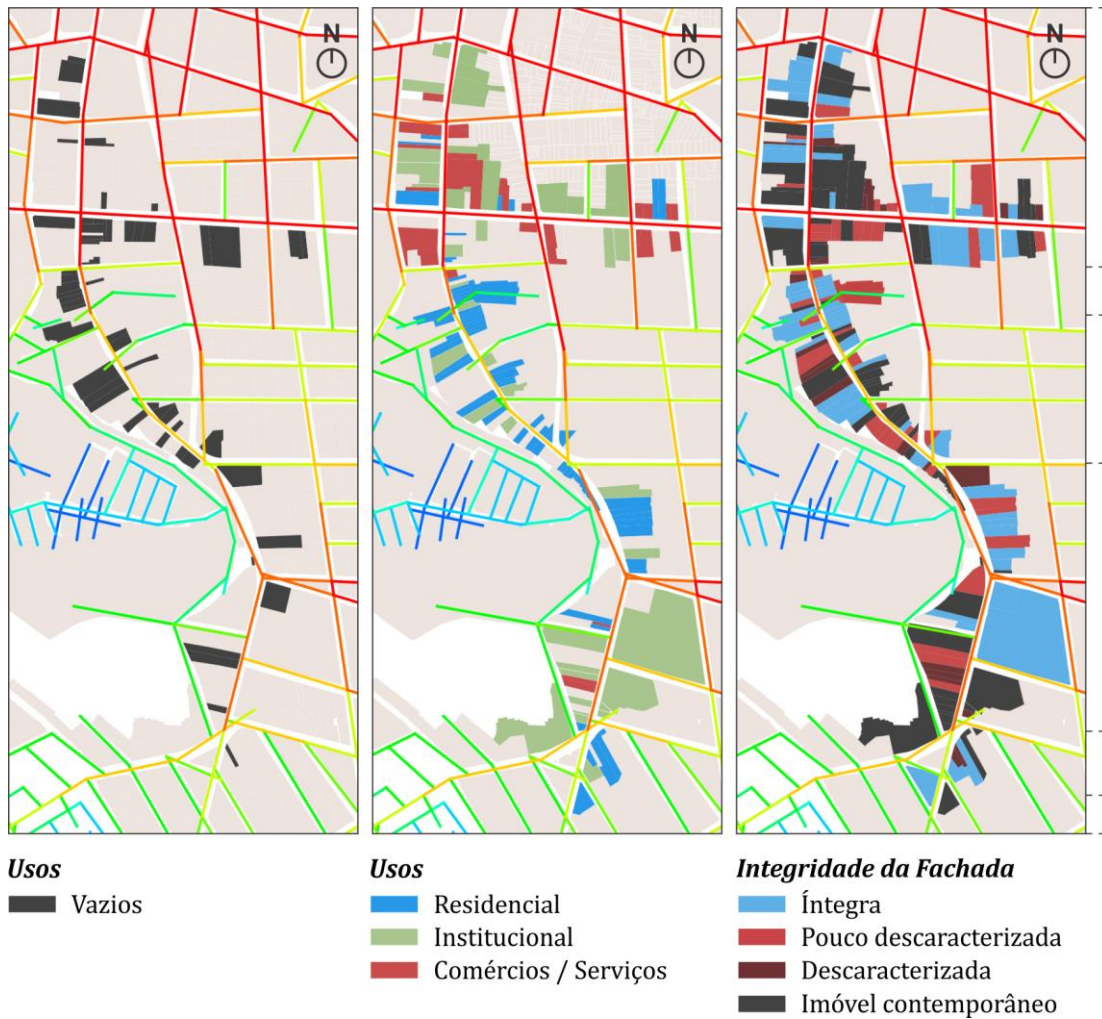


Figura 107 – Usos do solo e grau de integridade das fachadas no Trecho 03. Sobreposto, Mapa Angular de Segmentos da Área Metropolitana de João Pessoa, com valor de Integração (raio métrico de 1200m). Fonte: Elaboração própria com uso de Mapa Axial cedido por Dias (2013).

Trecho 03 - Avenidas Trincheiras, João da Mata e João Machado

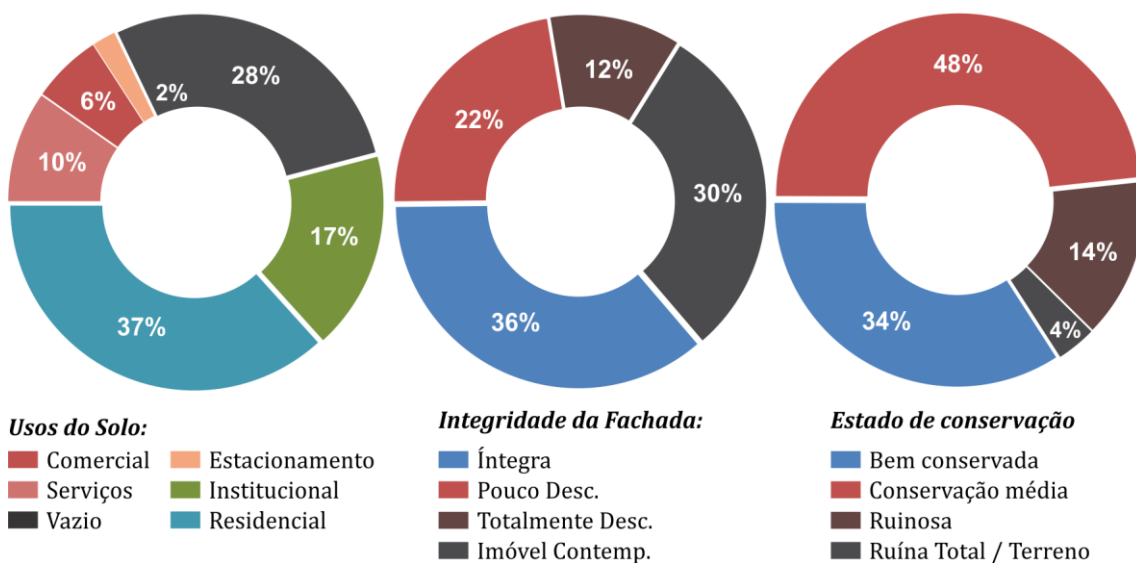


Figura 108 – Usos do solo, grau de integridade das fachadas e Estado de Conservação no Trecho 03. Fonte: Elaboração própria.

Enquanto as antigas mansões outrora habitadas pelos mais ricos foram abandonadas e pouco exploradas para outros usos, as Avenidas Trincheiras e João da Mata permanecem com a forte presença de residências, principalmente na área central do trecho – onde os níveis de integração reduzem. A quase totalidade dessas moradias resistentes é de pequeno porte e geminada (figura 109), divergindo da tipologia dos imponentes e inabitados palacetes ecléticos. Este cenário expõe claramente o considerável decréscimo do poder aquisitivo dos moradores no Trecho 03 e o desinteresse econômico da sociedade por esta área da cidade.

O considerável número de antigas residências sem uso no Trecho 03 pode-se levar à suposição de que a realidade de abandono seja um reflexo do pouco mérito atribuído à área para instalação de novas famílias. Esta hipótese poderia direcionar à outra, ainda mais alarmante: não seriam as residências restantes apenas resquícios de um uso outrora efetivo, presente apenas pela permanência de moradores que não possuem meios econômicos de migrarem a outros bairros?

A resposta para tais indagações pode ser trilhada a partir da constatação da presença de um uso que, embora inserido em apenas quatro dos imóveis na Avenida Trincheiras, talvez represente mais do que uma estatística: o caso das “quitinetes para alugar” (figura 109). Todos os estabelecimentos que oferecem este serviço são inseridos em casarões antigos, originalmente unifamiliares, reformulados internamente para a nova função. Todos mantêm suas características externas de estilo conservadas.

A presença não singular de um uso cuja sobrevivência dependa exclusivamente do interesse rotativo por moradia, mesmo após as Avenidas passarem por transformações que privilegiaram o trânsito rápido de veículos, nos aponta a existência de um público-alvo a optar por residir na área em questão, atraído por uma oferta de tipologia específica – unidades habitacionais mais compactas. Embora de modo distinto dos séculos passados, ali ainda há busca por habitação. Neste quesito, percebe-se que a imponentia dos casarões abandonados contrasta com a atual demanda por habitação e o poder aquisitivo daqueles que se interessam em morar na área. As antigas mansões do algodão, em sua condição atual, parecem não mais responderem aos anseios urbanos da área, enquanto a adaptação destes para agregar unidades menores apresenta uma esperança de reocupação do acervo patrimonial ali inserido.



Figura 109 – Nas quatro primeiras imagens, retrata-se a tipologia de uso residencial na Avenida Trincheiras. Nas quatro últimas, quitinetes para alugar na Avenida Trincheiras. Fonte: Acervo Pessoal.

3.4.1 Trecho 03 - Sínteses

O Trecho 03 apresentou particularidades que a distingue dos demais trechos, muito embora suas relações entre forma, uso e conservação já tenha se repetido, em menor escala, em setores da Cidade Baixa e Cidade Alta. Eis o resumo das percepções:

- a) A expansão urbana de João Pessoa não apenas deslocou suas vias mais integradas por direções distintas do Trecho 03, como o sentido do trânsito nas Avenidas Trincheiras e João da Mata – na direção sul – passou a acontecer de forma oposta a estes novos fluxos de movimento potencial;
- b) Este panorama trouxe um estado de abandono à área: os antigos casarões residenciais foram esvaziados e, ao contrário de outras áreas do Centro Antigo, não houve interesse na sua reocupação com novos usos. Criou-se, então, o maior acervo de imóveis abandonados na cidade, em geral de médio a grande porte;
- c) Este acervo possui uma média de integridade das suas fachadas superior à dos demais trechos analisados, fruto da não transformação das suas funções. A degradação do patrimônio se dá quase sempre pelo estado de abandono e vulnerabilidade às intempéries;
- d) A característica residencial do trecho permaneceu, mas inserida essencialmente nas moradias de pequeno porte, atestando o decréscimo do poder aquisitivo dos moradores;
- e) Apesar da marcante presença de imóveis vazios, há, tanto pela permanência dos moradores nas habitações menores, quanto pela existência da oferta de quitinetes para alugar, interesse pela ocupação habitacional na área.

A ideia de subdivisão dos antigos palacetes em unidades habitacionais menores dá margem à primeira possibilidade para resolução dos problemas de abandono no local: embora as mansões unifamiliares de outrora não despertem o interesse na sua ocupação aos moldes originais, a readequação destas para se tornarem multifamiliares viria a encaixá-las diretamente na demanda de moradia que é apontada.

Neste sentido, requer considerar como entrave principal a dinâmica urbana na qual as Avenidas Trincheiras e João da Mata se apresentam: utilizadas basicamente como vias de trânsito rápido e praticamente sem espaço para calçadas. Qualquer proposta para a requalificação urbana nestas vias precisa, como dito no II Encontro de Governadores (1971), “restituir sua vocação de ser habitado por homens dessa época”. Ao assumir que a conservação do patrimônio edificado deva ser “o objetivo maior do planejamento das áreas urbanas” (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975), o tráfego pesado e os automóveis não podem seguir contribuindo para a degradação e o abandono naquela área.

Conclusões

A proposta de analisar o Centro Antigo de João Pessoa sob a ótica de três variáveis distintas que se relacionam – forma, uso e patrimônio edificado – trouxe como legado uma série de ponderações sobre o modo como a área foi e está sendo ocupada, bem como suas consequências à conservação integrada do acervo cultural ali inserido.

Ao utilizar-se do apanhado teórico ofertado nas Cartas Patrimoniais – tanto de âmbito internacional quanto as de alcance nacional –, foi apontado o direcionamento do discurso da salvaguarda dos centros antigos como uma ação necessariamente interligada às questões urbanas da cidade como um todo. Apresentaram-se as assinalações de que qualquer planejamento urbano com vistas à conservação do patrimônio edificado deva promover mecanismos para atribuí-lo uma destinação viva, uma variedade de funções e condições para a sua habitabilidade – esta, enquanto função almejada como predominante.

Através do respaldo teórico e metodológico da Sintaxe Espacial, principalmente pelos conceitos das cidades como economias de movimento, foram demonstradas as relações entre as transformações urbanas acometidas na cidade e as suas consequências nas alterações de usos, funções e importância econômica das suas áreas ao longo dos anos. A análise diacrônica da malha urbana de João Pessoa não apenas apresentou quantitativamente a razão constante das Cartas Patrimoniais insistirem na ideia de Centro Antigo como variável dependente da cidade, como trouxe, estágio por estágio, o modo como as variações morfológicas influenciaram na ocupação do centro, contribuindo para a formação das patologias urbanas ali existentes.

Tornou-se perceptível que o Centro Antigo de João Pessoa, de um modo geral, passou a acompanhar as características de sua condição morfológica atual: sem o protagonismo que possuía até meados do século XX, mas com a dinâmica econômica de quem ainda mantém certa relevância na hierarquia de integração da cidade – importância que ascende quando a malha urbana é analisada com o corpo das cidades da região metropolitana. Sua atribuição comercial, ainda que intensa, remete a um passado de centralidade única, mas que claramente se enfraqueceu,

apresentando inúmeros imóveis contendo vazios e subutilizações, com pouco de seu acervo em bom estado de conservação. O patrimônio edificado, acompanhando tal processo, sofreu com descaracterizações, tanto promovida pelos usos atuais quanto pelas intempéries – frutos do abandono. A sequência de eventos relacionados à forma urbana e às transformações sociais que acometeram o Centro Antigo de João Pessoa se mostrou em muitos aspectos semelhantes ao caso de Natal-RN, servindo para encarar ambas as correlações encontradas como um possível padrão.

Através da análise da forma urbana no Centro Antigo de João Pessoa, de modo local, percebeu-se a influência dos fluxos potenciais de movimento em suas vias e a confirmação de que a lógica da hierarquia sintática direciona a atração econômica: quanto mais os trechos estão integrados, maior ocupação e maior quantidade de comércios; quanto mais segregada é a área, maior a concentração de vazios e, por outro lado, maior a permanência das residências.

A observação mais profunda das relações causa-e-efeito entre a morfologia urbana, as funções da área central e a preservação do seu acervo histórico constatou a presença de três trechos de dinâmicas distintas, cada um com sua particularidade. A depender da configuração espacial em cada área estudada, perceberam-se distinções, dentre outras, entre a oferta de comércios e serviços, a tipologia dos vazios e o modo como estas funções dialogam com o processo de descaracterização e degradação do patrimônio edificado.

O estudo correlacional aqui apresentado apresenta-se também como um atestado da necessidade de se considerar a dinâmica entre as três variáveis analisadas no planejamento urbano da cidade e nas futuras propostas de valorização do Centro Antigo de João Pessoa. Abordaram-se, em função disso, exemplos de planos e obras intervindas na área para discutir a proximidade destas propostas com a realidade da área aqui exposta.

O comércio e serviços como uso dominante e gerador de descaracterização, a proliferação de vazios urbanos em todo o perímetro, a permanência marcante de usos incompatíveis com a tipologia original dos imóveis que os recebem, o pouco uso habitacional e a quase inexistente ocupação da área durante a noite – causando

sensação de insegurança, são problemas a serem enfrentados pelo poder público enquanto gestor da área.

Constatamos que (1) as ações do poder público visando a revitalização da área central a partir da promoção espetacular e (2) ações que propuseram seguir explorando a área com fins comerciais, não se mostraram efetivas, nem para movimentação econômica da área, tampouco para a conservação edilícia do entorno das obras restauradas. Ao contrário, podem ter contribuído para a consolidação do modo de ocupação que se mostrou gerador de patologias e correm o risco de se portarem como desserviços à tentativa de atribuir ao Centro Antigo uma efetiva conservação integrada.

A busca por sanar os conflitos citados deve permear, portanto, a reintegração de modos de ocupação essenciais para manutenção da qualidade de bairro: a diversidade de usos e mais de uma função primária, que atraíam movimento de pessoas em ambos os turnos; a habitação como ocupação primordial e efetiva da área, com uma densidade suficientemente alta; a boa oferta, em consequência, de comércio e serviços voltados à população residente.

Enquanto as metas listadas acima não forem buscadas pelos órgãos governamentais, os usos no Centro Antigo de João Pessoa seguirão assumindo um caráter que, de certo modo, parece exploratório: ocupado por quem ali não reside e apenas utiliza-se da área para suprir suas necessidades específicas, abandonando-a logo após o pôr do sol. Neste âmbito, a percepção do extenso acervo de imóveis que possuem pavimentos vazios ou subutilizados na área apresenta ao poder público uma considerável margem para intervenções que equilibrem a homogeneidade de usos nas ruas do centro.

A inserção de unidades habitacionais torna-se, neste âmbito, a primordial medida confrontadora das patologias urbanas ali encontradas, ação alinhada aos discursos mais recentes das Cartas Patrimoniais. Ao passo que reduz os espaços vazios na área, promove a densidade populacional no centro e contribui para a redução do déficit habitacional da cidade, a implantação habitacional agregaria consigo novos usos que se beneficiam destes moradores, propiciaria uma ocupação noturna ao mesmo tempo em que surgiriam os “olhos da rua”, promovedores da segurança urbana. Os três setores analisados em forma, uso e patrimônio edificado

apresentam patologias que seriam amenizadas pela inserção de moradias no local. O Projeto Moradouro, deste modo, seria uma ideia de necessária replicação em outros imóveis no perímetro, respeitando a particularidade da demanda e a característica dos imóveis em cada setor, bem como incorporando a comunidade local e garantindo a diversidade de classes sociais.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de. **Metamorfose dos Centros Urbanos: uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa-PB, 1976-2006** . Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. João Pessoa: UFPB/CT, 2007.
- ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de; RIBEIRO, Edson Leite; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro Da. **Centralidade urbana na cidade de João Pessoa - PB: uma análise dos usos comerciais e de serviços entre o centro tradicional e o centro seletivo – 1970/ 2006**. Portal Vitruvius, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp508.asp>>. Acesso em: 05/02/2011.
- ARAUJO, Darlene Karla. **O impacto da nova arquitetura pública na paisagem da capital paraibana: 1900 – 1950**. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. João Pessoa: UFPB/CT, 2008.
- ARAUJO, Patrícia Lira de. **Caracterização espacial do sistema de transporte público da cidade de João Pessoa-PB**. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.
- BRASIL, Ministério das Cidades. **Manual de Reabilitação de áreas urbanas centrais**. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (org.). **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.
- CALVINO, Italo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CASTRIOTA, L. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas e instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- CASTRO, Amaro Muniz. **Centro Histórico de João Pessoa: ações, revitalização e habitação**, Dissertação de Mestrado, PPGEUA/UFPB. João Pessoa, 2006.

CAVALCANTE, Roberta Paiva. **Intervenções de recuperação no Centro Histórico de João Pessoa: Bairro do Varadouro**, Dissertação de Mestrado, PPGEUA. João Pessoa, 2009.

CERVELLATI, P. L.; SCANNAVINI, R. **Bolonia. Política y Metodología de la Restauración de Centros Históricos**. Barcelona: Editora Gustaxo Gili, 1976.

CHAGAS, Waldecí Ferreira. **Prática Política e Transformações no cotidiano dos Trabalhadores em João Pessoa na década de 1930**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História do CFCH d UFPE. Recife, 1996.

CHAGAS, Waldecí Ferreira. **As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História do CFCH d UFPE. Recife, 2004.

CHOAY, François. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

CIFELLI, Gabrielle. **Imagem, representação e dinâmica territorial do turismo em Ouro Preto e no Pelourinho – Salvador**. E-cadernos Ces Online, 2012. Disponível em <<http://eces.revues.org/982>>. Acesso em 10 de Julho de 2015.

CPDCHJP – Comissão Permanente Para o Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa-PB. **Apresentação para Prêmio Rainha Sofia**. João Pessoa, 2008.

CPDCHJP – Comissão Permanente Para o Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa-PB. **Projeto de Revitalização do Antigo Porto do Capim**. João Pessoa, 2007.

DIAS, Clóvis. **A força da forma: entre o rio e o mar o Centro de João Pessoa ainda perto do Sanhauá**. Tese de Doutorado, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

FÉLIX, Gisele de Souza. **Bayeux-PB: uma cidade dormitório, analisada a partir do processo de migração pendular**. Trabalho final de Graduação. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.

FIGUEIREDO, L. **Linhas de Continuidade no Sistema Axial**, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

GURGEL, Ana Paula C. **Entre serras e sertões: a(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s) da Região Metropolitana do Cariri/CE**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2012.

HILLIER, Bill; Hanson, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, Bill. **Space is the machine: a configurational theory of architecture**, Cambridge, Cambridge University Press, 1996, chapter four: Cities as movement economies. Tradução de Edja Trigueiro e Diógenes Pereira.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN (Brasil). **Cartas Patrimoniais**. Brasília, 1975.

IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba. **Proposta para Tombamento Nacional do Centro Histórico de João Pessoa-PB**. João Pessoa, 2002.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Projeto de Revitalização da Praça Rio Branco**. João Pessoa, 2005.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Editora Martins Fontes. São Paulo, 2009.

LAPA, T. A.; RIBEIRO, E. L.; SILVEIRA, J. A. **Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade**. *Arquitextos* (São Paulo. Online), v. 1, p. 090, 2007. ISSN/ISBN: 1809298.

LEITE, R. P. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. Campinas, SP: Editora da Unicamp; Aracaju: Editora UFS, 2007.

MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana L. A. Rafael de; SOARES, Maria S. Moraes de. **A Cidade da Parahyba através dos anúncios da imprensa da segunda metade do século XIX**. Colóquio Internacional de História. 2007.

MEDEIROS, Estevam. **Antiga Rua do Fogo, atual Avenida Guedes Pereira: Eixo estruturante dos deslocamentos no centro tradicional de João Pessoa**. Urbicentros #3 – Seminário Internacional Morte e Vida dos Centros Urbanos. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2012.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. 2006. 520 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MEDEIROS, V., HOLANDA, F., TRIGUEIRO, E. **“From Compact Colonial Villages to Sparse Metropolis”**, Proceedings, 1st International Space Syntax Symposium, SSL/UCL, London, 2003.

OLIVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: o caso de João Pessoa**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2006.

PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa. Jampa em Mapas. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp508.asp>>. Acesso em: 26/03/2012.

PORTAL G1. **IAB-PB pede suspensão de obra de reforma da Lagoa em João Pessoa**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2014/09/iab-pb-pede-suspensao-de-obra-de-reforma-da-lagoa-em-joao-pessoa.html>>. Acesso em: 07/09/2015.

RODRIGUES, Janete L. e DROULERS, Martine. **João Pessoa: crescimento de uma capital**. João Pessoa, Governo do Estado da Paraíba / Fundação Casa de José Américo, 1981.

SALES, Francisco. **Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “norte”**. Revista Urbana, V.5 – Dossiê: Urbanistas e Urbanismo. Campinas: Unicamp, 2013.

SANCHEZ F. (1999) **Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, n.º 1, pp.115-132.

SANT’ANNA, Márcia. **Da cidade monumento à cidade documento: a trajetória da norma de preservação das áreas urbanas no Brasil, 1937-1990 (Dissertação de Mestrado)**, Salvador: UFBA, 1995.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **“Preservar não é tombar, renovar não é pôr tudo abaixo”**. Projeto. Nº1. 86, 1986.

SANTOS, Milton. **O tempo nas cidades**. In: Revista Ciência & Cultura, v. 54, n. 2, 2002.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuchy Cavalcanti. **Habitação popular e requalificação de centros urbanos: a problemática de João Pessoa - Paraíba**. In: XIII Congresso Brasileiro de Sociologia, Recife, 2007.

SILVA, Antônio Willyams Fernandes Da. **Transformações urbanísticas em um bairro planejado: o caso do Projeto Habitacional Mangabeira**. Dissertação de mestrado – PPGEUA. João Pessoa: UFPB/CT, 2005.

STARLING, Mônica. **Entre a lógica de mercado e a cidadania: os modelos de gestão do patrimônio cultural**. Políticas Culturais em Revista (UFBA), 1 (5), p. 91-108, 2012.

TINEM, Nelci (Org.). **Fronteiras, marcos e sinais: Leituras das Ruas de João Pessoa**. Editora Universitária. João Pessoa, 2006.

TRIGUEIRO, E., MEDEIROS, V., **“Marginal Heritage”**. J. Hanson (Ed.), Proceedings, 4th International Space Syntax Symposium, University College London, v.1, 2003.

TRIGUEIRO, E., MEDEIROS, V. **“The bridge, the market, a centrality forever lost and some hope”**. Proceedings, 7th International Space Syntax Symposium. Istanbul, 2007.

TRIGUEIRO, E., CARVALHO, E. **“The New Cidade Nova”**. Proceedings, 7th International Space Syntax Symposium. Istanbul, 2007.

VARADOURO PULSA (Filme). Agustina Arán e Mila Maia, 2012. 11 min. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=MQ7_hplFgtw&sns=tw>. Acesso em: 20/11/2012

VIDAL, Wylinna Carlos Lima. Transformações urbanas: a **modernização da capital Paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940**. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. João Pessoa: UFPB/CT, 2004.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ZANCHETI, S. M. **Conservação integrada e novas estratégias de gestão**. In: ENCONTRO DO SIRCHAL, 4., 2000, Salvador. Anais eletrônicos. Salvador: SIRCHAL, 2000. Disponível em: <<http://www2.archi.fr/SIRCHAL/seminair/sirchal4/framePres.htm>>. Acesso em: 04 jan. 2011.

ZORZO, Francisco Antônio. **A visualidade urbana contemporânea como campo de estudos interdisciplinares**. A Cor das Letras (UEFS), v. 12, p. 61-77, 2012.