

# **REQUALIFICAÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA PARA O ENTORNO IMEDIATO DO PARQUE SOLON DE LUCENA**

*Aline Gabriela da Silva*

*Catarine de Sousa Soares*

## **RESUMO**

Este trabalho consiste em um diagnóstico do Centro Histórico da cidade de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, Brasil. Perpassando por um breve resumo histórico e desenvolvendo uma proposta de requalificação para a área estudada.

## **ABSTRACT**

This article consists of a diagnosis of the Historic Center of the city of João Pessoa, capital of the state of Paraíba, Brazil. Going through a brief historical summary and developing a requalification proposal for the studied area.

## **RESUMEN**

Este artículo consiste en un diagnóstico del Centro Histórico de la ciudad de João Pessoa, capital del estado de Paraíba, Brasil. Pasando por un breve resumen histórico y desarrollando una propuesta de recalificación para el área estudiada.

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO E HISTÓRIA

De acordo com Maia (2006), os centros das cidades normalmente correspondem à área mais antiga da mesma, podemos vislumbrar isso na cidade de João Pessoa. Isso ocorre porque o conhecido “centro” da mesma corresponde ao Centro Histórico, que é composto pelos bairros Varadouro, Centro e parte das Trincheiras, Roger e Tambiá. Podemos confirmar também o que diz Sales (2009), o mesmo afirma que nas porções mais antigas das cidades se desenvolveram os primeiros traçados urbanos e intervenções urbanísticas, isso também é perceptível na cidade de João Pessoa, como poderemos ver mais à frente.

A cidade de João Pessoa nasceu próximo às margens do Rio Sanhauá, na porção inicialmente denominada de Cidade Baixa, nela estavam concentradas as atividades comerciais. Já sobre a colina se expandiu a porção denominada Cidade Alta, nesta se desenvolveu as primeiras residências e edificações religiosas. De acordo com Silva (2016), por quatro séculos essa parte, onde nasceu a cidade de João Pessoa, concentrou a “vida econômica, social, política e religiosa da cidade”. Essa concentração territorial ocorreu principalmente por causa da Lagoa, uma massa d’água natural na região, que durante muito tempo foi um impedimento físico para esse avanço. Após esse tempo, com a mudança da elite rural para a cidade, houve diversas cobranças para a urbanização e modernização do município, assim como todas as capitânicas do país, movidos pelas reformas urbanas ocorridas na Europa. Iniciou-se a ideia de que as grandes cidades brasileiras não poderiam estar refletindo o atraso econômico e tecnológico do Brasil, assim, começou um processo de reurbanização, com abertura de ruas, alargamento das vias, um processo de embelezamento, estético e paisagístico, ocultando a pobreza das cidades. (SILVA, 2006; NEGRI, 2008)

Como citado anteriormente, com o impulso do aumento populacional, as atividades comerciais e cobranças ao poder público para tomada de ação, o processo de urbanização que estava ocorrendo no país chegou em João Pessoa. Todas as mudanças em curso no Brasil aconteciam como um apagamento do recente passado colonial. Dessa forma, no município estudado, no ano de 1906 criou-se uma Ferrovia ligando o Centro ao Mar, a chamada Ferrovia Tambaú, transpassando a ‘Lagoa’. A partir da década de 1910 estabeleceu-se os serviços de água, fornecimento de energia elétrica e os bondes, substituindo a locomoção através da tração animal. Na década de 1920, foi efetuada a reforma do Engenheiro Saturnino de Brito para resolução do problema de alagamento da Lagoa, o que também causava problemas de saúde na população, como infecções. A partir da reforma no Parque Solon de Lucena a cidade começou a expandir para Leste, iniciando o processo de dispersão da cidade, que Carlos (1992) menciona como um processo que se contrapõe ao modelo de cidade concentrada, como eram os Centros Históricos das cidades coloniais. (MAIA, 2008; CHAGAS, 2004; SILVA, 2016; OLIVEIRA, 2006)

Já Teixeira (2014) menciona que, com a Revolução de 1930, no Governo de Vargas, o porto com funcionamento no Varadouro, antigamente chamado de Cidade Baixa, mudou-se para Cabedelo. A partir disso, as atividades comerciais que ali ocorriam entraram em decadência. Na década de 1940 é retomada a expansão da cidade ao leste, em direção à praia, através da abertura e pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa. E, através do alongamento da Avenida Pedro II, também ocorreu a

expansão ao sudeste. E, com a abertura da Avenida Cruz das Armas, ocorreu uma expansão na direção de Recife. Assim, como disse Silva (2016), a partir da década de 1950 as famílias abastadas deslocaram-se da antiga Cidade Alta para os novos bairros que surgiram com a Epitácio Pessoa, como Bairro dos Estados, Miramar, Expedicionários e Tambauzinho. Já as famílias de menor poder aquisitivo mudaram-se para Torre, Treze de Maio e Bairro dos Ipês. Contudo, a partir da década de 1970, a ocupação do sudeste da cidade ocorreu principalmente por parte da classe média, facilitada através do Sistema Financeiro Habitacional (SFH) e Banco Nacional de Habitação (BNH), com o Estado facilitando a aquisição da casa própria para funcionários públicos e outras categorias.

Com a expansão da cidade, o Centro de João Pessoa, que antes era o centro econômico, social e político, perdeu a concentração de capital financeiro e imobiliário a partir de 1970, isso porque os recursos públicos passaram a ser utilizados em outros locais. Dessa forma, o Centro passa pelo processo de deterioração. Assim, se iniciou na cidade alta e arredores do Parque Solon de Lucena (Lagoa) a se estabelecer o comércio e serviço, que substituiu as moradias. Com isso, o local estudado deixou de ser um local de encontro e lazer e tornou-se um polo comercial. Assim, além da ocupação por atividades de comércio e serviço, também desenvolveu-se uma concentração de serviços ligados à saúde, instituições de ensino, órgãos públicos, entidades públicas e equipamentos urbanos, como a Rodoviária e Terminais de Integração. É importante citar que o lugar não esvaziou permanentemente porque a presença constante da população auxiliou a manter a vitalidade no local, apesar do abandono por parte do Poder Público e falta de investimento do Estado na área. (TEIXEIRA, 2014; SILVA, 2016)

Se faz importante dizer que, ainda na década de 1970, houveram tentativas por parte do âmbito municipal e estadual para preservar a área, ainda que na prática não tenham auxiliado tanto. Segundo Silva (2016), o âmbito municipal incluiu uma poligonal para Preservação Severa no Plano Diretor de 1975. Já no âmbito estadual, como afirma Scocuglia (2004), foi fundado o IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba) no ano de 1971 e no ano de 1982 delimitou-se o Centro Histórico de João Pessoa, para proteção de uma área maior do que a delimitada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). A partir disso, no ano de 1980, as políticas para requalificação do Centro Histórico iniciaram através do Convênio Brasil/Espanha, onde o principal objetivo era a retomada do desenvolvimento econômico e histórico da área. Dessa forma, houve uma nova ressignificação econômica e social da porção central da cidade, que tinha se tornado um espaço para a ação, trabalho, encontro e troca de informação. Apesar disso, é importante afirmar que, mesmo com toda essa nova dinâmica, quando o comércio e serviço termina seu expediente ocorre um esvaziamento no local, por causa do esvaziamento mobiliário e degradação dos espaços públicos. Outra possível causa também é o movimento pendular, já que o centro se tornou um local apenas para trabalho, comércio e acesso a serviços. Assim, desde 2002 a Prefeitura Municipal de João Pessoa passa por um processo chamado de Revitalização do Centro Histórico da cidade, que iniciou impulsionado pelo Programa de Reabilitação de Sítios Históricos (PRSH) promovido pela Caixa Econômica Federal. A intenção da gestão municipal é recuperar o Centro Histórico em sua totalidade, não apenas mantendo a atual vitalidade exercida pelo comércio, serviços e equipamentos na região, e, sim, levar moradias para a área e manter a

vitalidade em todos os períodos do dia. (SILVA, 2006; TEIXEIRA, 2014; SCOCUGLIA, 2004)

## 2. REQUALIFICAÇÃO URBANA

Antes de qualquer coisa, é necessário entender o que significa “requalificação urbana”. A Carta de Lisboa (1995) é um documento que busca estabelecer os princípios que deverão nortear as intervenções urbanas, bem como os caminhos para suas aplicações. Nela se têm essa definição e de alguns outros termos, com os quais este é comumente confundido, são os conhecidos como “re” (requalificação, revitalização, reabilitação, renovação, etc), todos de uma maneira clara e com uma linguagem comum. Para a Carta (1995), a Requalificação urbana aplica-se sobretudo a locais funcionais da “habitação”; trata-se de operações destinadas a tornar a dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual. Contudo, no decorrer da pesquisa, algumas outras definições foram encontradas e uma foi tida como mais completa e capaz de expressar aquilo que queremos abordar neste trabalho. Temos então que:

*A requalificação urbana é sobretudo um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infra-estruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e económica. Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área (sendo frequentemente apelidada de uma política de centralidade urbana). (MOURA, et. al., 2006)*

Indubitavelmente, esse processo de requalificar é fundamental na recuperação dos espaços urbanos, incluindo os centros históricos das cidades, que merecem uma atenção e um respeito ainda maior. Um exemplo, de um projeto de recuperação de centro histórico por meio da requalificação urbana, que repercutiu positivamente foi o ganhador do primeiro lugar do Concurso de Requalificação Urbanística do Centro Histórico de São José - SC. Esse projeto buscou aumentar a permeabilidade da malha viária, reformular os espaços públicos, potencializar o uso cultural, repensar a escala urbana e a escala monumental, além de valorizar ainda mais o centro histórico de maneira geral.

Como mencionado anteriormente, existem alguns conflitos e sobreposições conceituais entre o termo “requalificar” e, por exemplo, “revitalizar”. Essa confusão de conceitos foi notável na reforma que a Prefeitura de João Pessoa realizou no ‘Parque da Lagoa’, que foi denominada de “Revitalização e Modernização do Parque Solón de Lucena” (figura 01). Contudo, tendo em vista que em seu sentido literal a palavra “vitalizar” significa tornar vital ou dar vida, essa denominação utilizada não foi a mais correta, uma vez que o parque já existia e já possuía movimento. O que aconteceu, de fato, no parque foi uma requalificação daquele espaço, foram lhe dadas novas qualidades.

Figura 01: Manchete no jornal A União informando o início da “revitalização” do Parque Solon de Lucena.

**A UNIÃO**

Ano CXXI  
Número 060  
R\$ 1,00  
Assinatura  
anual  
R\$ 160,00

João Pessoa, Paraíba - SÁBADO, 12 de abril de 2014

121 ANOS - PATRIMÔNIO DA PARAÍBA

www.paraiba.pb.gov.br aunia.pb.gov.br facebook.com/uniao govpb Twitter > @uniaogovpb



Máquinas começaram o processo de dessassoreamento, com a retirada dos resíduos sólidos do fundo da Lagoa, o que deve aumentar a profundidade para até 15 metros

# Começam as obras de revitalização da Lagoa

Teve início ontem o trabalho de revitalização do Parque Solon de Lucena, em João Pessoa. Na primeira etapa, serão realizadas obras que devem pôr fim aos alagamentos frequentes no período de chuva. O projeto está orçado em R\$ 20 milhões. **PÁGINA 13**

Fonte: [https://issuu.com/\(2021\)](https://issuu.com/(2021))

Essa reforma no Parque Solón de Lucena, que na verdade foi uma requalificação urbana, teve início em agosto de 2014 e foi entregue à população em 12 de junho de 2016. O projeto foi idealizado em três fases: a primeira fase consistiu na recuperação e complementação da infraestrutura com escoamento da água da Lagoa. A segunda se refere à recuperação paisagística deste espaço, tornando-o uma área de lazer, esporte e cultura. A terceira e última etapa objetiva a consolidação do Parque Solón de Lucena como um equipamento social, cultural e turístico de expressão estadual, regional e nacional, contando com a implantação de memoriais dos intelectuais paraibanos. (FERNANDES, 2018, p.72)

Atualmente, após a finalização de todas as fases da reforma, o parque conta com bicicletário, muro de escalada, pista de skate reformada e ampliada, ciclovias, pista de caminhada, banheiros públicos acessíveis, equipamentos para exercícios físicos, parquinho para crianças, 12 praças, 14 quiosques, iluminação reforçada, área verde ampliada, postos destinados à Guarda Municipal e Polícia Militar e duas pistas exclusivas para ônibus com bancos e cobertura. Apesar de muita polêmica em torno da reforma do parque, principalmente pelo fato de ter sido executado algo diferente do que havia sido proposto no projeto inicial pela prefeitura, são notórias as diferenças positivas que houveram. O que antes era um espaço quase que totalmente de passagem, se tornou um espaço de permanência, e isso fez com que o parque fosse inserido no roteiro turístico, cultural e esportivo da população pessoense e também dos turistas.

Figura 02: Vista do Parque Solon de Lucena após obras de Requalificação Urbana.



Fonte: Acervo pessoal (2021)

### 3. DIAGNÓSTICO

Apesar de ter sido realizada essa requalificação urbana do Parque Solón de Lucena, ainda existem muitos problemas para serem resolvidos naquela área, no centro da cidade. Isso ocorre pelo fato de a prefeitura ter se empenhado em resolver apenas os problemas do parque em si e ter esquecido do seu entorno, que também influencia de maneira direta no bom funcionamento e na visibilidade do parque.

Diante disso, vimos a importância de entender um pouco mais como funciona o entorno do parque e a partir disso propor algumas melhorias. Para isso, foi delimitado um recorte espacial, no tecido urbano do Centro, que engloba o próprio Parque Solon de Lucena e mais algumas quadras situadas em seu entorno imediato, considerando uma distância de até 250 metros (figura 04). Após a delimitação desse recorte, a área foi dividida em três setores menores, onde o escolhido para ser analisado mais detalhadamente nesta pesquisa foi o Setor 1, composto pelas quadras 73, 74, 77, 82, 83 e 91 (figura 06). Vale salientar que essa análise foi realizada em setembro de 2019.



Figura 03: Localização do bairro Centro no mapa da cidade de João Pessoa.

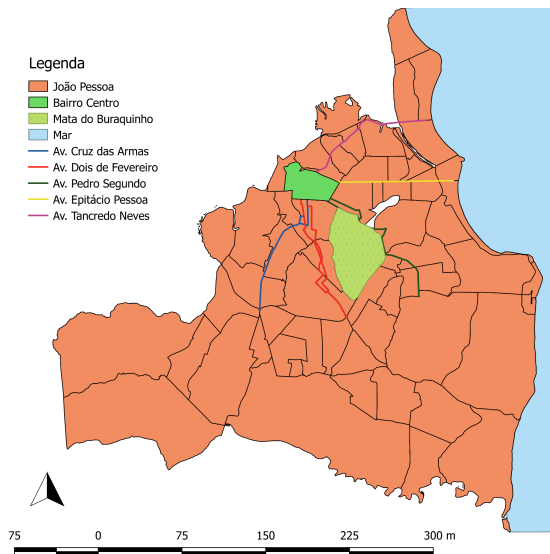


Figura 04: Delimitação do recorte espacial no bairro do Centro.

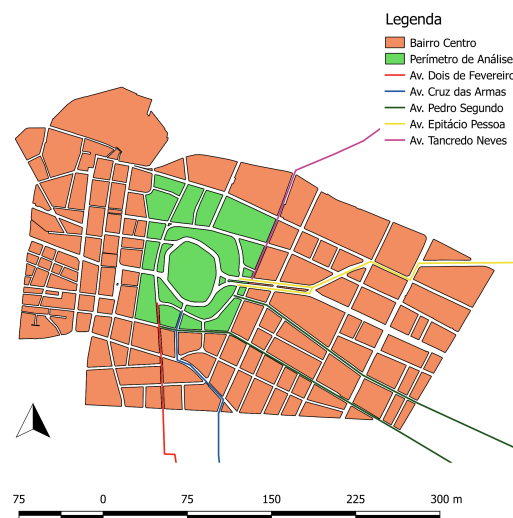
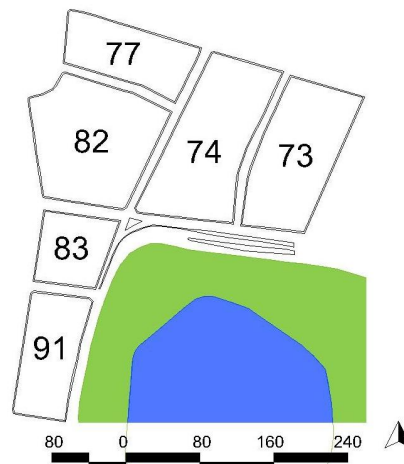


Figura 05: Recorte espacial dividido em setores.



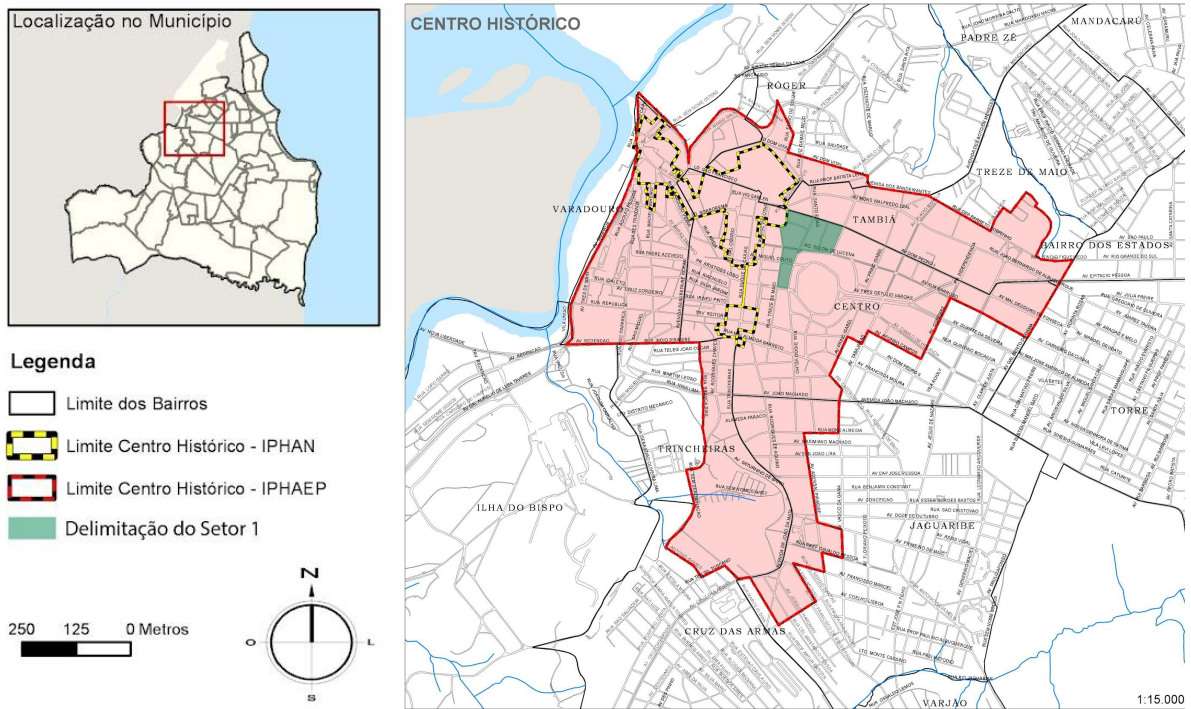
Figura 06: Setor escolhido para análise (Setor 1) com indicação das quadras que o compõem.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

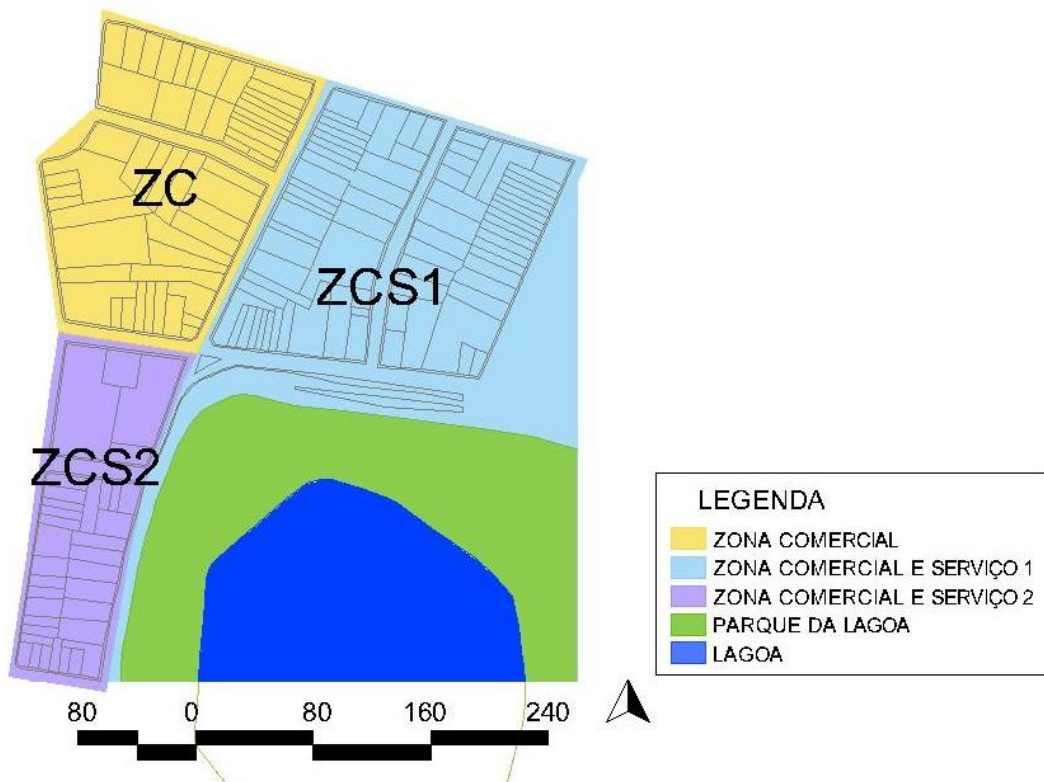
Com relação à legislação incidente, o setor em estudo (Setor 1) encontra-se dentro do perímetro de tombamento do IPHAEP (figura 07) e de acordo com o Código de Urbanismo de João Pessoa (2008) é composto por três zonas diferentes: comercial; comercial e serviço 1; comercial e serviço 2 (figura 08).

Figura 07: Setor em estudo inserido nos limites dos órgãos de tombamento (IPHAN e IPHAEP).



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Figura 08: Zoneamento do Código de Urbanismo (2008) incidente no setor estudado.



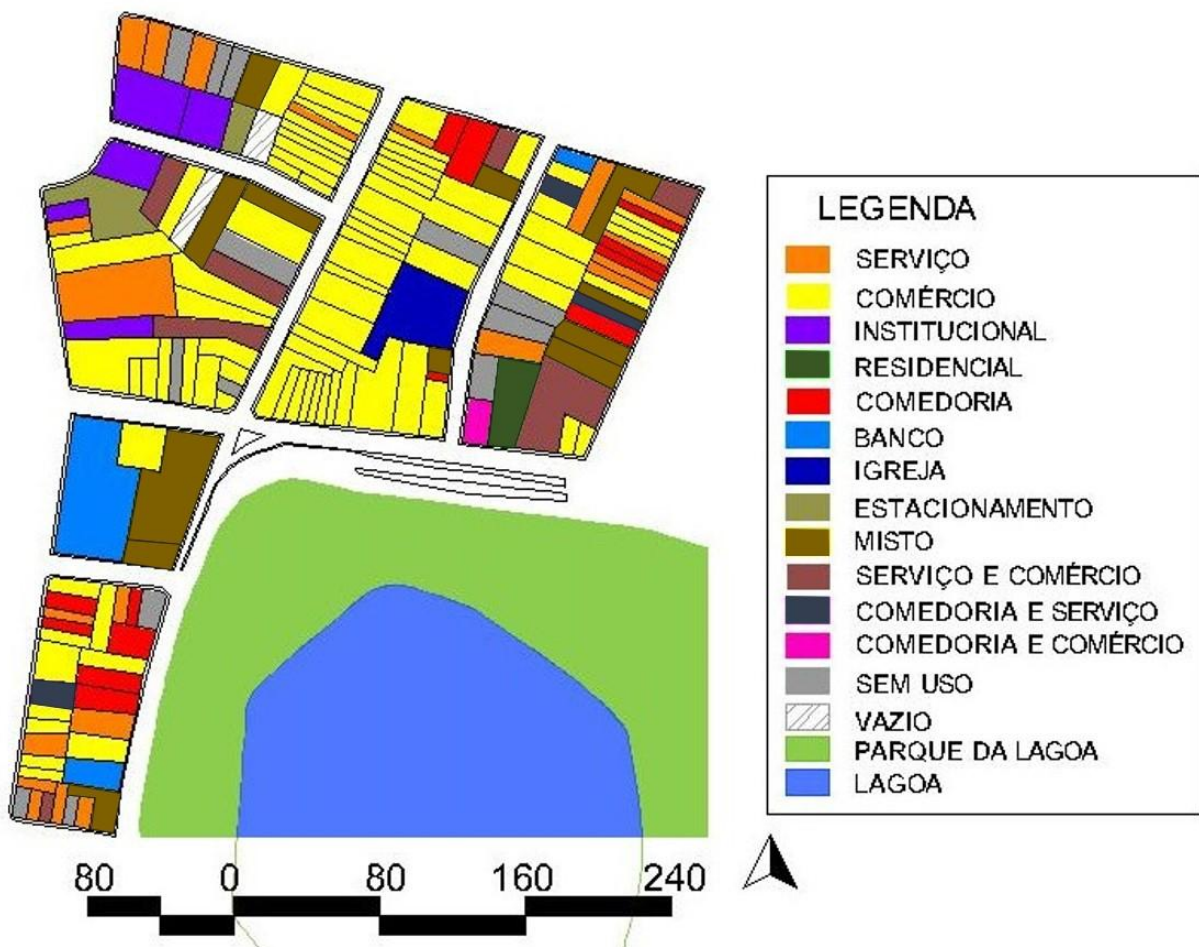
Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)



A análise da área foi realizada basicamente em duas etapas, primeiro foram consideradas suas qualidades setoriais (uso e ocupação do solo, gabarito de alturas e tipos de interfaces), e em seguida foram considerados os aspectos relativos à mobilidade (hierarquia viária, paradas de ônibus, usos das vias, tipos de pavimentação e pontos com maiores fluxos de pedestres).

Sobre as qualidades setoriais, podemos afirmar que o setor em análise possui predominância de uso comercial, seguido do uso “serviço”. Comedoria e uso misto também são bem recorrentes, apesar de a área ainda possuir alguns lotes sem uso e alguns poucos vazios urbanos (figura 09).

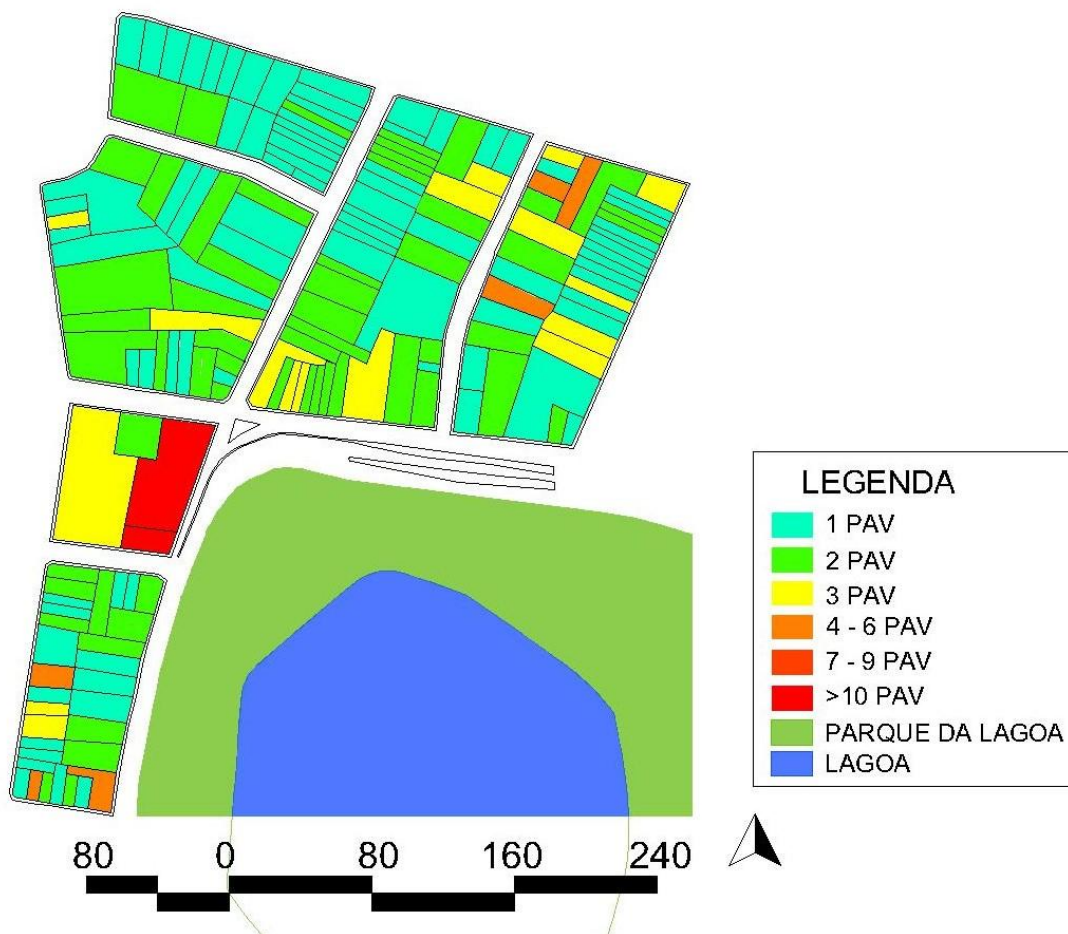
Figura 09: Uso e ocupação do solo no setor estudado.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Com relação ao gabarito de alturas, é notório que é uma zona mais horizontalizada, visto que a predominância de altura de suas edificações está entre um e dois pavimentos (figura 10).

Figura 10: Gabarito de alturas no setor estudado.

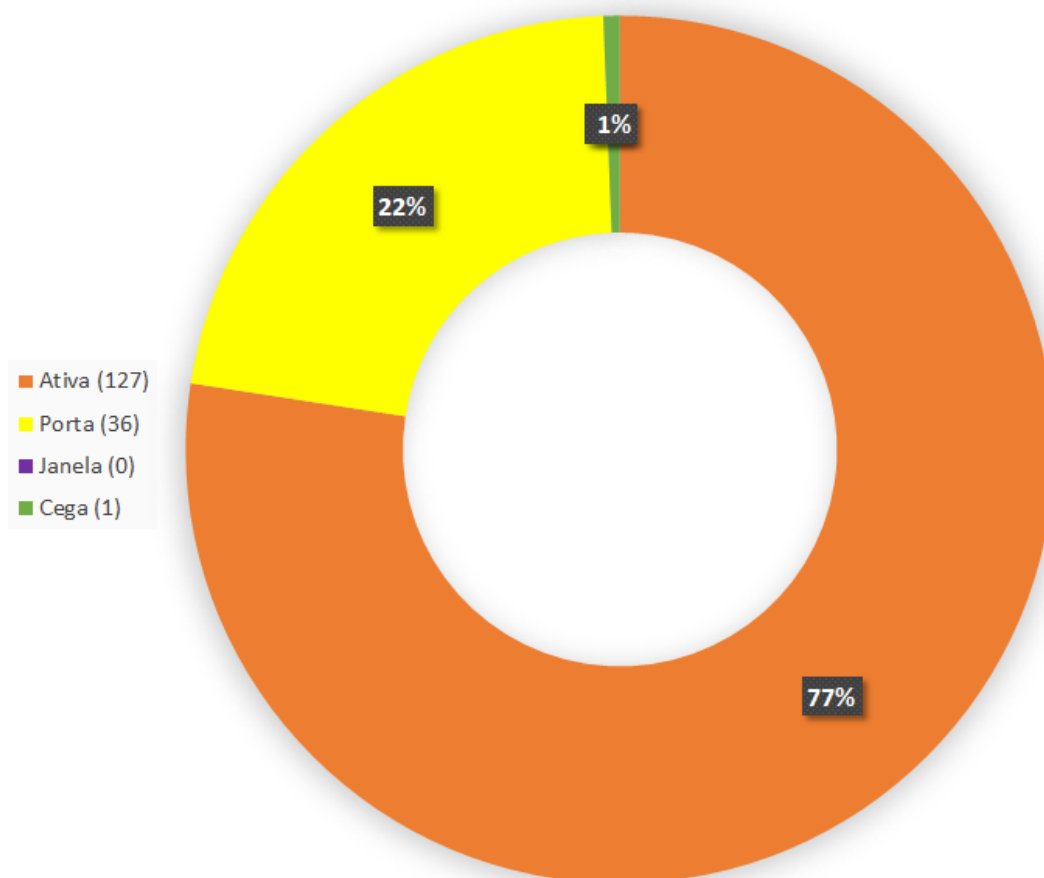


Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Um dado muito positivo que foi observado, é que 77% das fachadas das edificações existentes no setor são ativas, ou seja, possibilitam a entrada no local e a visualização do exterior, o que proporciona uma maior sensação de segurança para quem circula naquela área (figura 11). Utilizamos as seguintes denominações para os tipos de fachadas: fachada ativa, onde o transeunte pode ver e ter acesso; fachada porta, onde o transeunte pode acessar e não pode ver; fachada janela, seria a fachada possível de se ver e sem acesso; e, por fim, a fachada cega, onde o transeunte não pode ver ou ter acesso a nada.

Figura 11: Tipos de interfaces existentes no setor estudado.

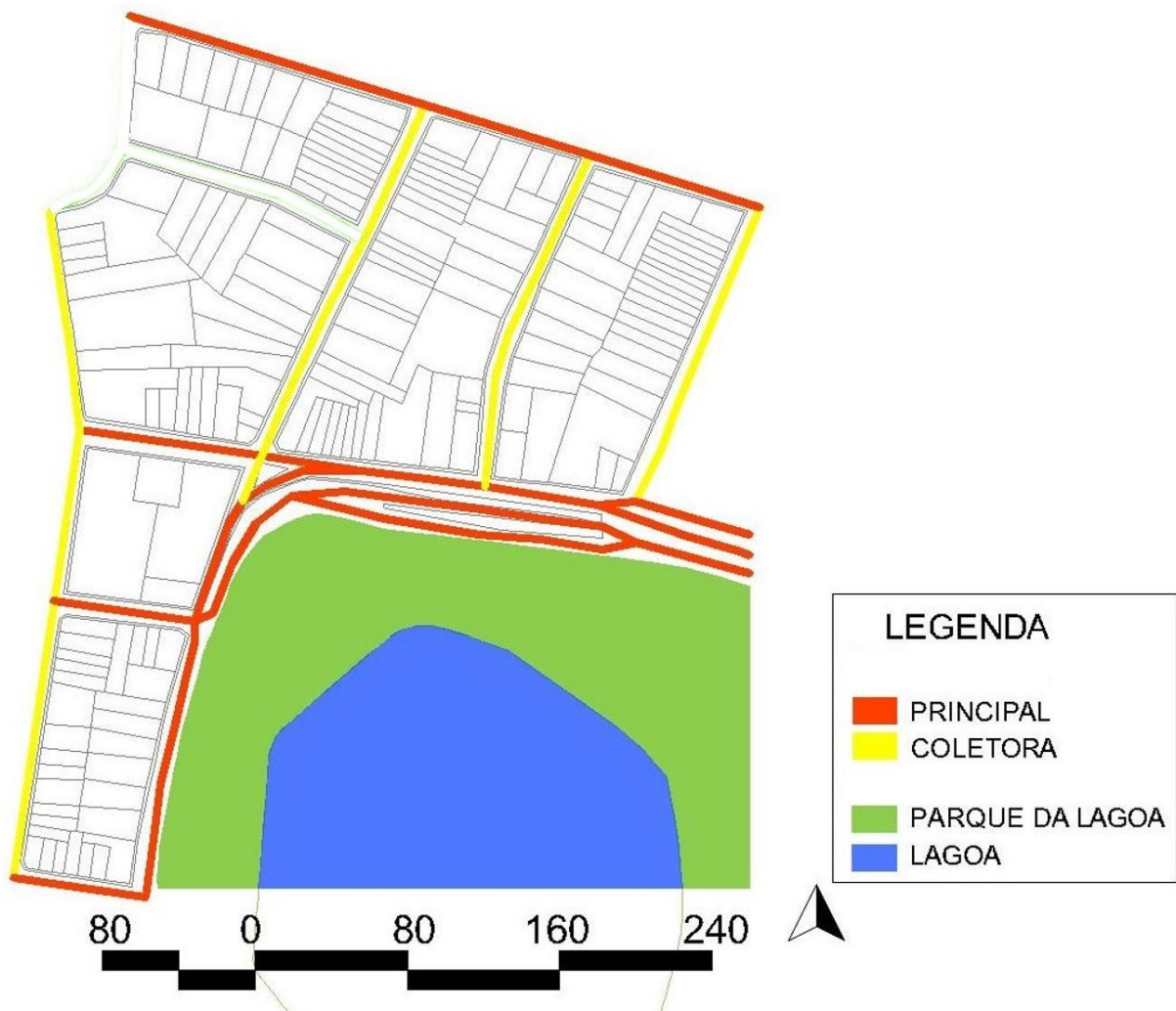
## Interfaces– Setor 1



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Ademais, no que diz respeito aos aspectos relativos à mobilidade, o setor em análise possui em sua hierarquia viária a predominância de dois tipos de vias (figura 12), são elas as vias principais (caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade) e as vias coletoras (destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou principais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade), definições essas que constam no Código de Trânsito Brasileiro.

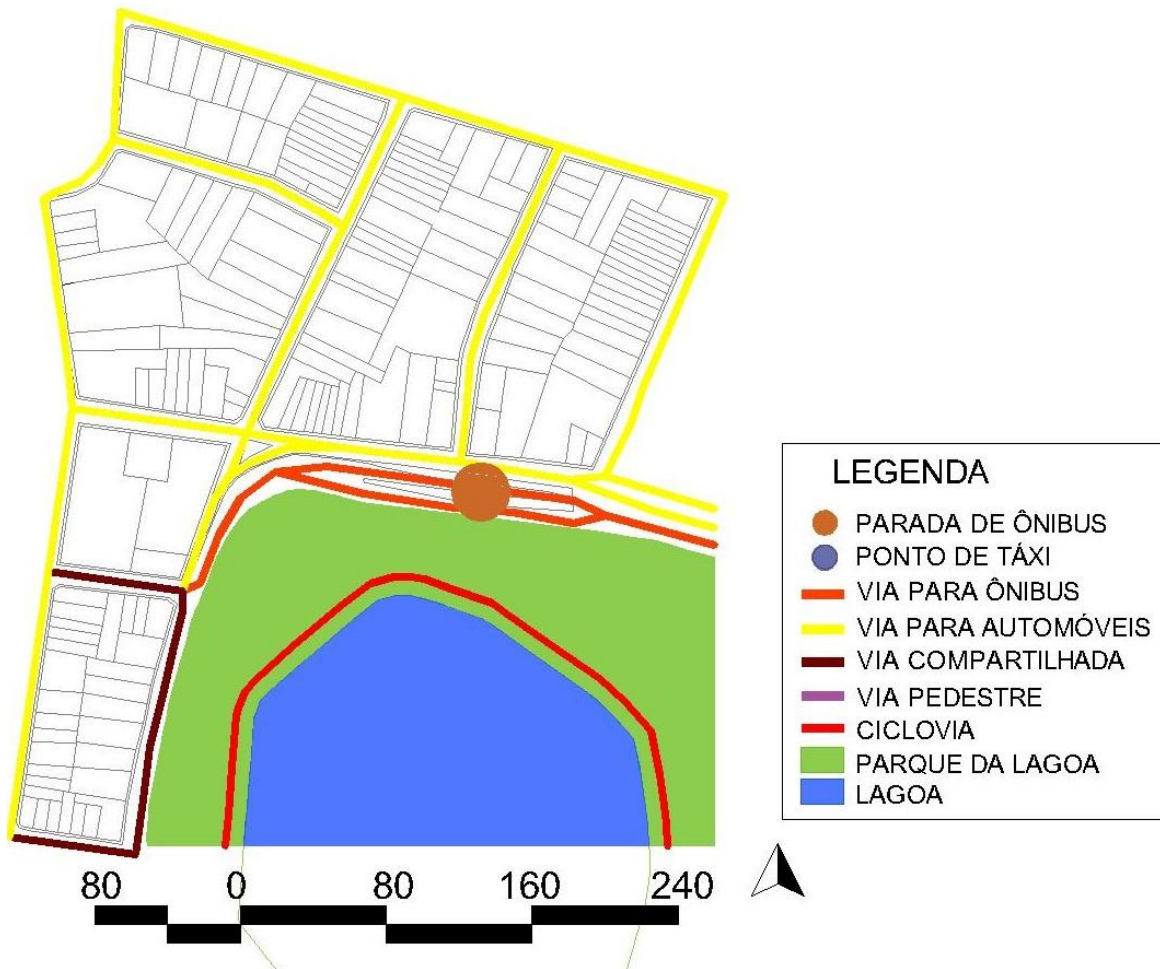
Figura 12: Hierarquia viária no setor estudado.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Além disso, também foi diagnosticado onde existiam paradas de ônibus na área e quais os usos das vias existentes no setor (figura 13).

Figura 13: Paradas de ônibus e usos das vias no setor estudado.

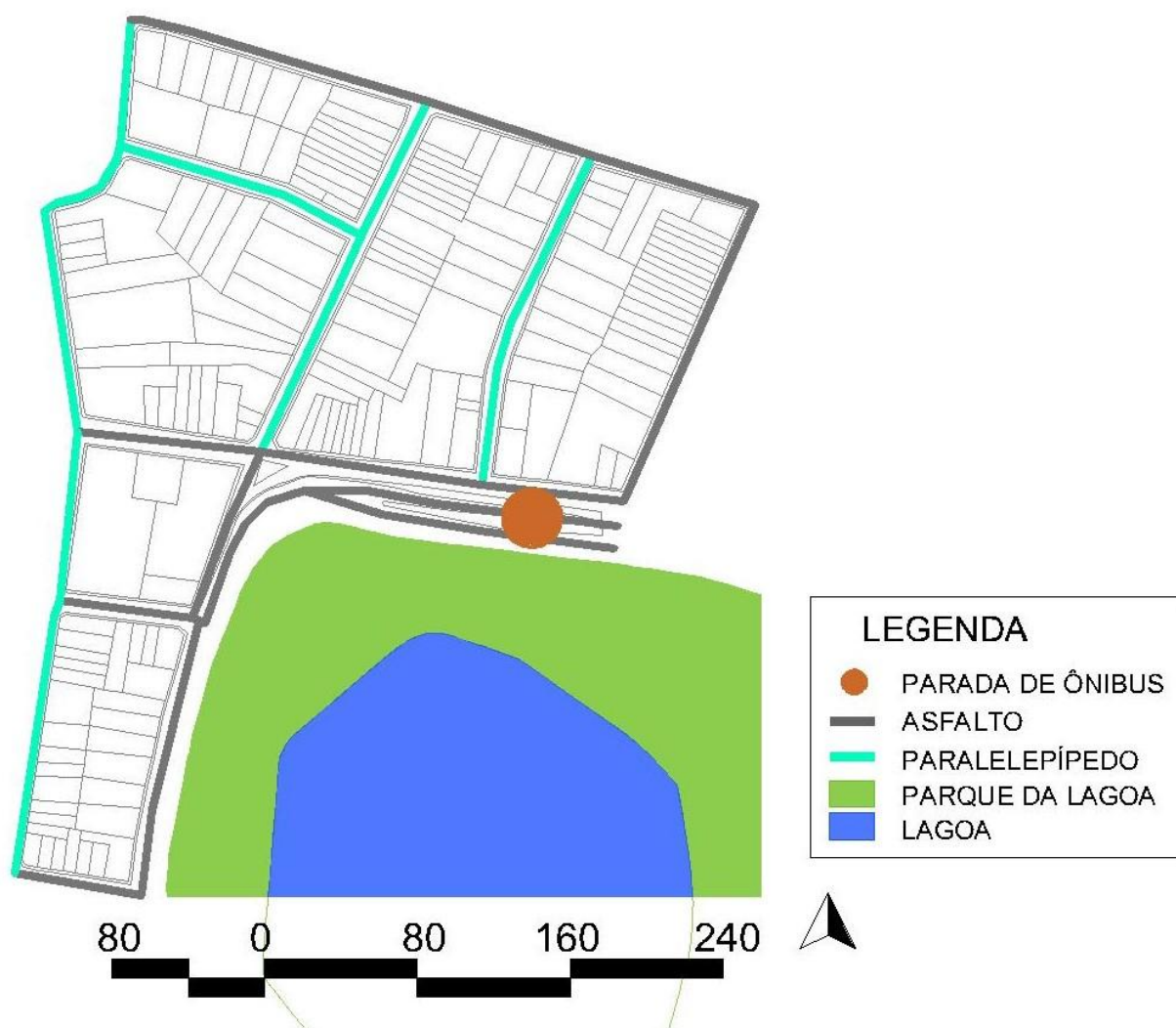


Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Sobre o tipo de pavimentação dessas vias mencionadas, podemos afirmar que praticamente metade delas são revestidas de paralelepípedo e a outra metade é asfaltada (figura 14).



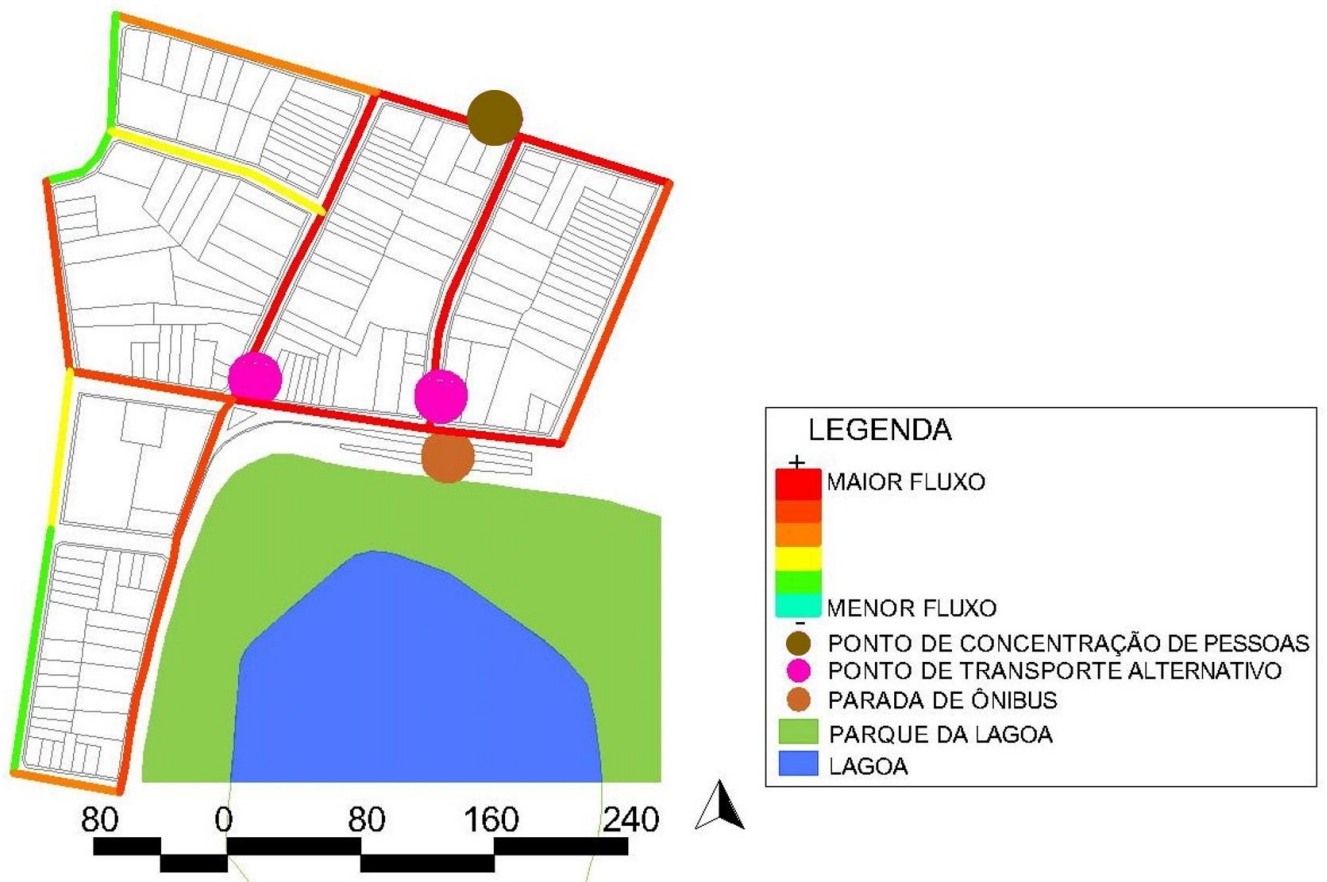
Figura 14: Pavimentação das vias no setor estudado.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Por fim, foi realizada uma análise comportamental para tentar entender onde existia um maior e um menor fluxo de pedestres no setor e onde eram seus principais pontos de concentração. Para ilustrar esse resultado, foi elaborado um mapa que possui uma escala de cores, onde quanto mais quente a cor (mais perto do vermelho) maior o fluxo, e onde mais fria a cor (mais perto do azul) menor o fluxo (figura 15).

Figura 15: Fluxo de pedestres e pontos de concentração no setor estudado.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

A partir do diagnóstico apresentado, foi feita uma análise chamada SWOT, cuja sigla em inglês é representada pelas iniciais das palavras Strengths, Weakness, Opportunities e Threats. Em português essas palavras significam Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças, então mudando a ordem de suas letras iniciais, foi adaptada a sigla para o português de maneira que a análise SWOT ficou popularmente conhecida por análise FOFA (figura 16).

Figura 16: Análise FOFA (SWOT) do setor estudado.

<b>F</b>	<b>FORÇAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversidade de comércio e serviço</li> <li>• Predominância de fachadas ativas</li> <li>• Grande fluxo de pedestres</li> <li>• Localização estratégica</li> </ul>
<b>O</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximidade com marcos turísticos</li> <li>• Ponto nodal de transporte coletivo</li> <li>• Incentivo ao pedestre</li> <li>• Presença de atrativos urbanos nos arredores</li> </ul>
<b>F</b>	<b>FRAQUEZAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baixa vitalidade urbana noturna e aos domingos</li> <li>• Edificações não conservadas</li> <li>• Más condições das calçadas atuais</li> <li>• Ausência de mobiliário urbano</li> </ul>
<b>A</b>	<b>AMEAÇAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perda da identidade cultural e histórica</li> <li>• Insegurança</li> <li>• Poluição sonora</li> <li>• Falta de manutenção urbana</li> </ul>

Fonte: Elaborado pela equipe (2019)

A ideia ao se fazer uma análise “FOFA” foi conseguir identificar as forças, oportunidades, fraquezas e ameaças do setor, e a partir dessa análise, conseguir desenvolver estratégias e ações para melhorar a área estudada (figura 17).

Figura 17: Estratégias elaboradas a partir da análise FOFA (SWOT).

<b>Forças + Oportunidades</b>	<b>Estratégias Ofensivas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistematização dos espaços públicos</li> <li>• Promover a permanência e a circulação segura dos pedestres</li> <li>• Potencializar a identidade do setor</li> </ul>
<b>Oportunidades + Fraquezas</b>	<b>Estratégias de Reforço</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar a vitalidade urbana noturna</li> <li>• Melhorar a infraestrutura</li> <li>• Legibilidade urbana</li> </ul>
<b>Fraquezas + Ameaças</b>	<b>Estratégias de Defesa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção urbana</li> <li>• Requalificação da área</li> <li>• Proporcionar conforto ergonômico</li> </ul>
<b>Ameaças + Forças</b>	<b>Estratégias de Confronto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar as condições de mobilidade ativa</li> <li>• Possibilitar o turismo histórico e cultural</li> <li>• Integração intermodal</li> </ul>

Fonte: Elaborado pela equipe (2019)

Após a análise FOFA (SWOT) e o desenvolvimento das estratégias, foi elaborado um plano de ação composto por conceitos e diretrizes que auxiliaram no projeto de requalificação que foi proposto para a área (figuras 18 e 19).

Figuras 18 e 19: Plano de ação para o setor estudado.

CONCEITOS	DIRETRIZES
Mobilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integração intermodal</li> <li>• Permanência e a circulação segura dos pedestres</li> <li>• Melhorar as condições de mobilidade ativa</li> <li>• Pedestrianização</li> </ul>
Patrimônio histórico e cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencializar a identidade do setor</li> <li>• Requalificação da área</li> <li>• Possibilitar o turismo histórico e cultural</li> <li>• Apropriação, identidade e valorização</li> </ul>
Urbanidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar a vitalidade urbana noturna</li> <li>• Legibilidade urbana</li> <li>• Sistematização dos espaços públicos</li> <li>• Incentivar o uso misto das edificações</li> </ul>

CONCEITOS	DIRETRIZES
Integração	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integração das áreas verdes</li> <li>• Integração intermodal</li> <li>• Integração com o entorno</li> </ul>
Conforto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inserção de vegetação</li> <li>• Redução do fluxo de veículos (Poluição Sonora)</li> <li>• Padronização das fachadas</li> </ul>
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a situação das calçadas</li> <li>• Inserir mobiliário urbano adequado</li> <li>• Manutenção urbana</li> <li>• Reduzir a fiação aparente</li> </ul>

Fonte: Elaborado pela equipe (2019)

#### 4. PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO

Como comentado anteriormente, após a década de 1970 surgiram as propostas para intervenção nos Centros Históricos Urbanos, com base não apenas no embelezamento, mas focando na preservação do patrimônio também. Parte disso foi incentivado pela Carta de Veneza (1964) e Carta de Nairóbi (1976), que fala sobre renovação urbana e preservação, incluindo centros históricos. Na década de 1990, com influência europeia, ocorreram diversas intervenções urbanísticas voltados não apenas para atividades relacionadas ao comércio e serviço, como também lazer e cultura. Andrade (2007) afirma que todos esses discursos foram motivados pelos prefixos “re”, já mencionados no trabalho, dessa maneira todas essas intervenções urbanísticas são inseridas em uma área deteriorada, tendo como principal objetivo manter a cultura local, garantindo a vida, trazendo novas

qualidades além de reinserir a área no circuito econômico, social e cultural. (MENEGUELLO; VARGAS, 2006)

Dessa forma, a partir do diagnóstico da área, exposto anteriormente, é perceptível que a área necessita de requalificação urbana, pois a mesma já possui vitalidade, sendo necessário apenas inclusão de novas funções, atividades, não descaracterizando o local estudado, principalmente pela sua importância histórica na cidade de João Pessoa. Nos próximos tópicos serão exibidas as soluções propostas para o objeto de estudo.

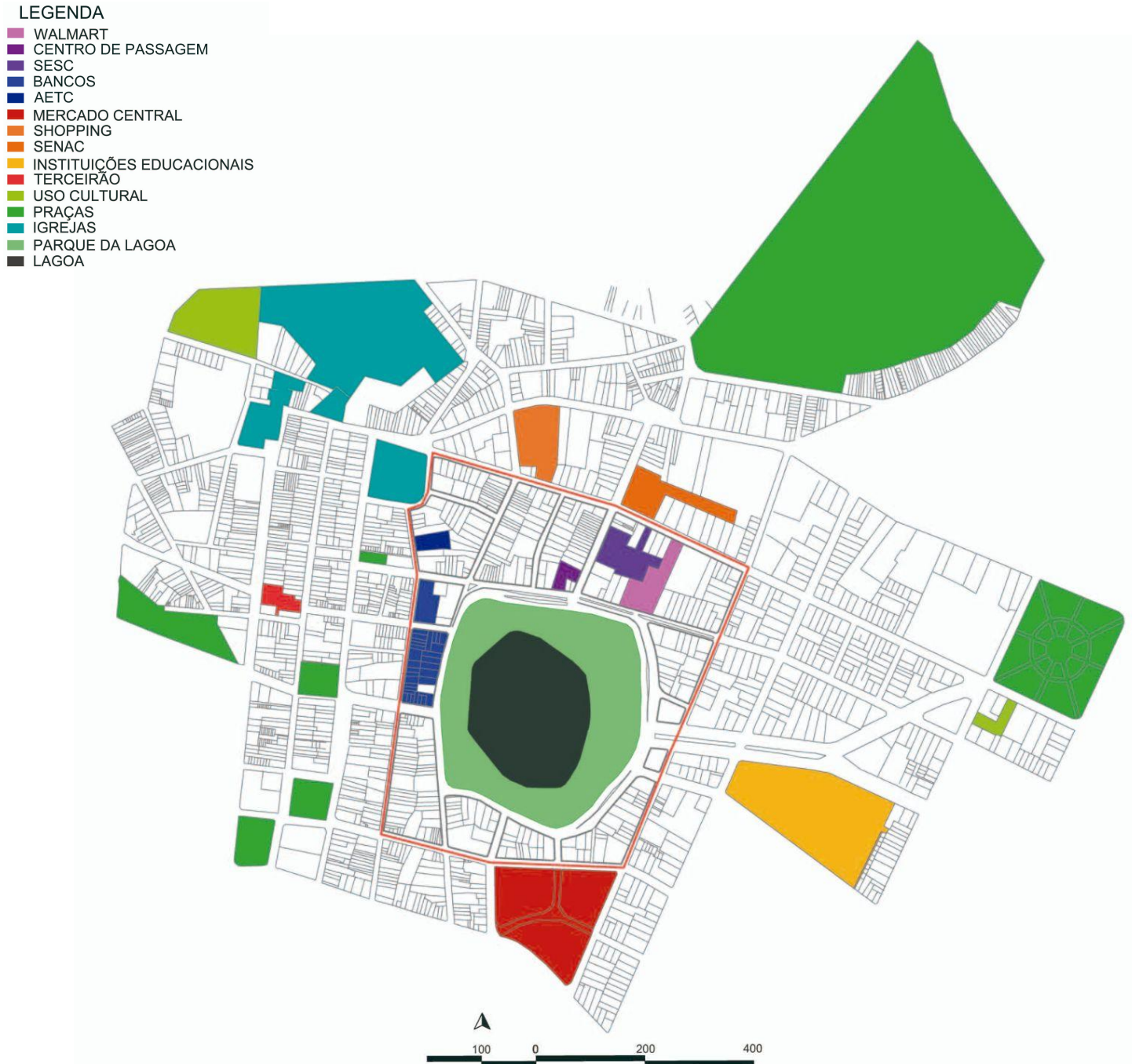
De forma geral, foram vistos pontos importantes, para se pensar a proposta a partir deles, como: Integração, tanto das áreas verdes como da mobilidade e o entorno do setor estudado; Conforto Térmico e Acústico Urbano, a importância da inserção de vegetação, a redução do fluxo de veículos para diminuição da poluição sonora; Infraestrutura, com a melhoria de calçadas, inserção de mobiliário urbano, assim como a manutenção do sítio estudado; Mobilidade, a potência dos modais de transportes na área, a permanência e circulação de pedestres, melhoria nas condições para mobilidade ativa e inserção de áreas pedestrianizadas; Patrimônio, a importância que a identidade do local possui, o turismo para a área, a fomentação e valorização cultural, assim como preservação histórica; Por fim, Urbanidade, incentivando a vitalidade urbana noturna.

#### **4.1. Pólos Atratores**

É importante mencionar que, para o desenvolvimento da proposta, foi inserido um raio de aproximadamente 1km a partir do Parque Solón de Lucena (Lagoa), isso foi feito porque foi entendido que, para se propor uma intervenção, é necessário enxergar além do ambiente que está se intervindo. É inviável ignorar que o local a ser trabalhado possui ligação com o entorno, principalmente a área estudada, que se localiza no bairro Centro, fazendo parte do Centro Histórico da cidade. Abaixo está a área estudada, com os pólos atratores visto para toda a região:



Figura 20: Mapa de pólos atratores do Centro de João Pessoa.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

É perceptível, na figura 20, que foram selecionados como pontos atratores praças, igrejas, uso educacional e institucional, além de shopping, bancos, supermercados, mercados públicos, edificações com uso cultural, entre outros, todos com grande impacto. Dessa forma, era essencial saber quais os atrativos relevantes, para que a proposta pudesse se interligar com seu entorno, criando um sistema de mobilidade e de áreas verdes na região. Um fator importante para isso é que, como afirma Karssenberget al (2015), com espaços públicos atraentes e conectados há mais

pessoas nos mesmos. Com base nisso, não foram escolhidos apenas parques e praças, mas elementos com importância comercial, educacional, cultural e de lazer que levam as pessoas a ocupar os espaços públicos. Isso para que pudesse ser criado uma rota com importância cultural que levasse as pessoas a frequentarem e permanecerem mais no Centro, não apenas como um ponto comercial e cultural, mas potencializando os diferentes usos, em diferentes horários e aumentando de forma significativa a permanência dos atores urbanos na região.

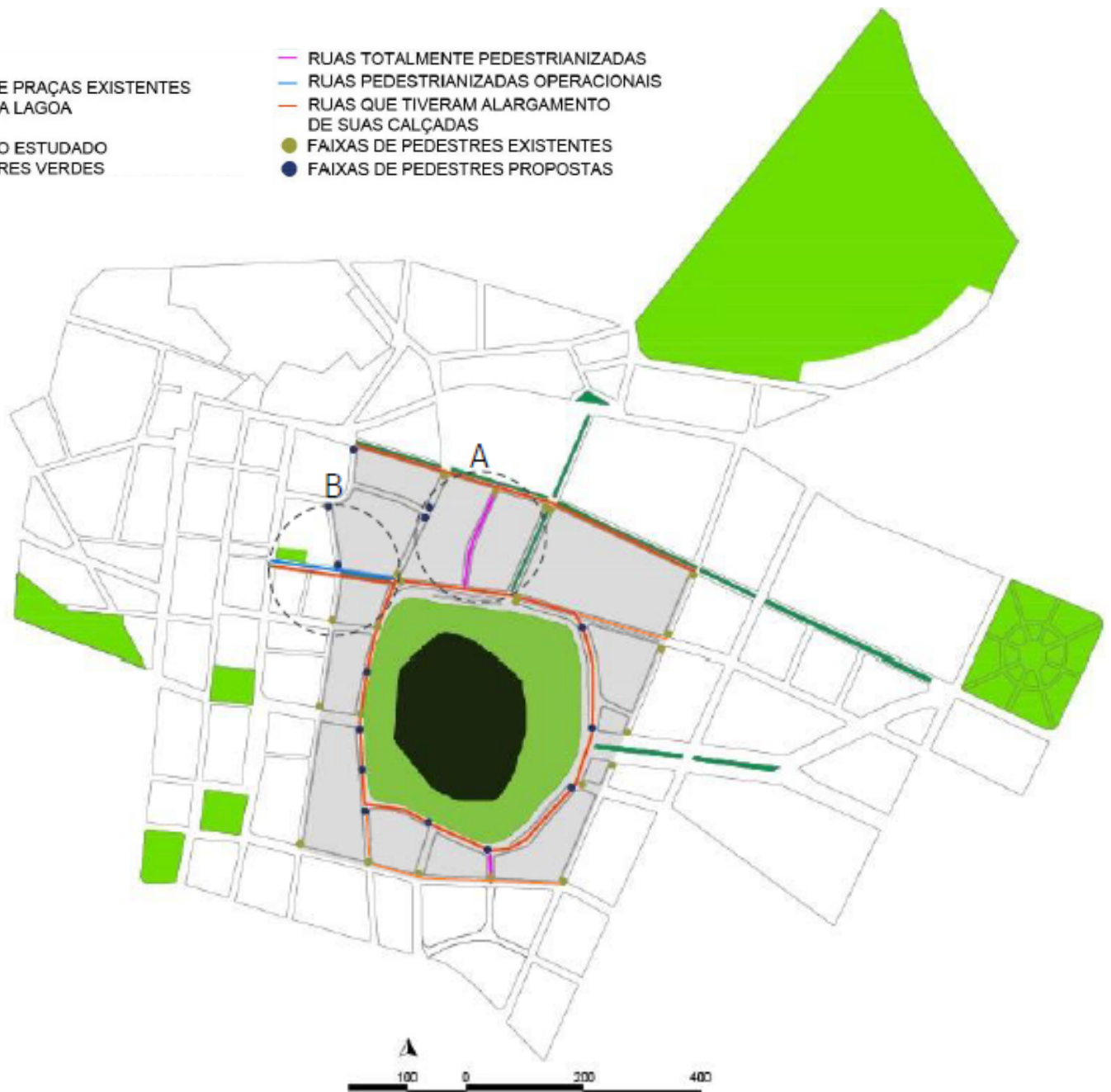
#### **4.2. Uso e ocupação do solo**

Um dos pontos importantes para a requalificação é a adição dos novos usos para o local a passar pela intervenção. Para isso foram pensadas algumas diretrizes, como: a ocupação dos lotes identificados como vazios urbanos, podendo vir a ser habitação; o estímulo à habitação, além dos vazios urbanos, é importante lembrar que as edificações do Centro de João Pessoa, antes de serem ocupadas pelo comércio, eram também moradias. Assim, é imprescindível o retorno do uso misto dessas edificações porque isso auxiliaria, principalmente, no uso noturno, além do diurno, e fora dos horários comerciais, como aos fins de semana.

### 4.3. Mobilidade Urbana

#### 4.3.1. Pedestrianização

Figura 21: Mapa da proposta de pedestrianização no Centro de João Pessoa.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Com o intuito de melhorar a circulação e incentivar a permanência dos pedestres nos espaços públicos, foram pensadas algumas medidas para atuar na qualificação desses espaços. Portanto, foi pensado na criação de duas vias totalmente pedestrianizadas (em todos os dias e horários) e uma via pedestrianizada operacional, inspirada nas ciclovias operacionais, que funcionaria no horário comercial (das 7h às 18h, de segunda à sábado). É proposto, pensando na

importância que os pedestres possuem no ambiente urbano, principalmente em áreas comerciais, que de acordo com Karssenberg et al (2015) possuindo um ambiente seguro, bem planejado, bonito, limpo e relaxado, as pessoas permanecerão três vezes mais tempo e podem gastar mais dinheiro do que em um ambiente confuso. Conseqüentemente, ocorre a potencialização do comércio e serviços localizados na porção central da cidade.

Figura 22: Av. Santos Dumont.



Fonte: Google Street View (Adaptado pela equipe, 2019)

Figura 23: Rua Projetada.



Fonte: Google Street View (Adaptado pela equipe, 2019)

Nas figuras 22 e 23 podemos ver as ruas selecionadas para serem pedestrianizadas permanentemente, são vias com grande fluxo de pessoas diariamente, isso porque servem como ligação, respectivamente, para o shopping Tambiá e para o Mercado Central. Por isso, também foi pensado na realocação dos ambulantes para essas ruas, de forma que houvesse dois corredores para circulação de pedestres. Outro ponto, também pensado, foi a inserção de mobiliários e iluminação, que auxiliaria a criar uma identidade para esses espaços, partindo do princípio da importância de legibilidade do espaço urbano mencionado por Lynch (1960), auxiliando também na criação de relações com memórias e significações dos atores urbanos com o espaço. Dessa forma, substituí-se os carros estacionados por pessoas nesses ambientes.



Figura 24: Rua Elizeu César.

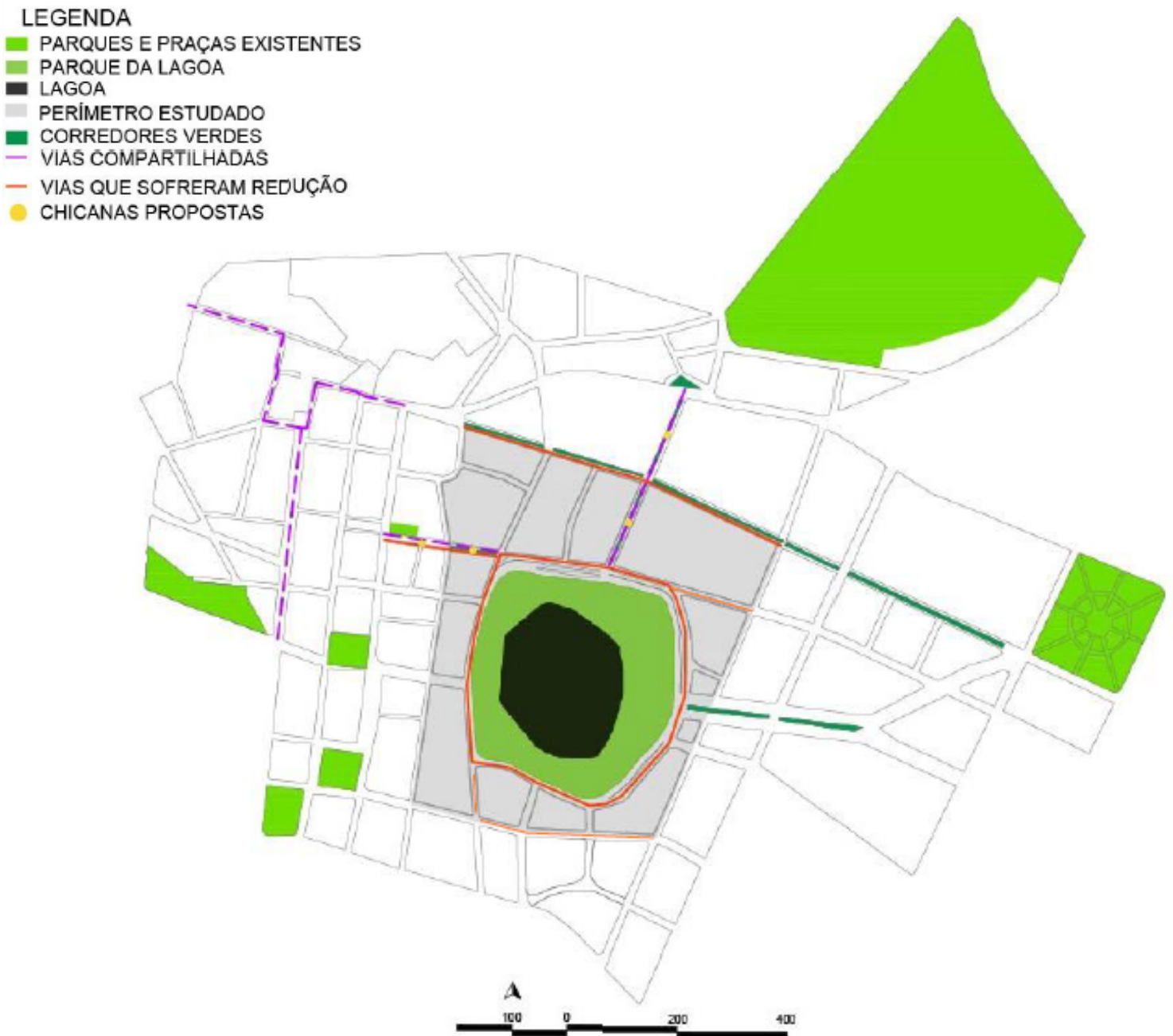


Fonte: Google Street View (Adaptado pela equipe, 2019)

Na rua Elizeu César (figura 24) foi pensado a pedestrianização operacional, pois a via possui um fluxo de pessoas intenso no horário comercial e no período noturno esvazia. O fator do esvaziamento foi um importante ponto para que pudéssemos pensar na passagem exclusiva de pedestres apenas quando há o comércio aberto, para que nos horários mais vazios tenha a passagem de veículos no período noturno e aos domingos, para que gerar uma movimentação nesse local nos momentos em que não haja pessoas circulando. Outra ideia para essa rua foi o alargamento das calçadas, além do incentivo para bares e comédorias na região, para que pessoas permaneçam e circulem na área, principalmente por ser uma rua de ligação com a Praça Rio Branco, onde ocorre uma programação cultural conhecida como “Sabadinho Bom”. Como é um ponto onde há bastante estacionamento, ao retirar os mesmos há como alargar as calçadas e aumentar o canteiro central para arborização, por se tratar de uma via sem presença de vegetação.



Figura 25: Medidas de Traffic calming para o Centro de João Pessoa.



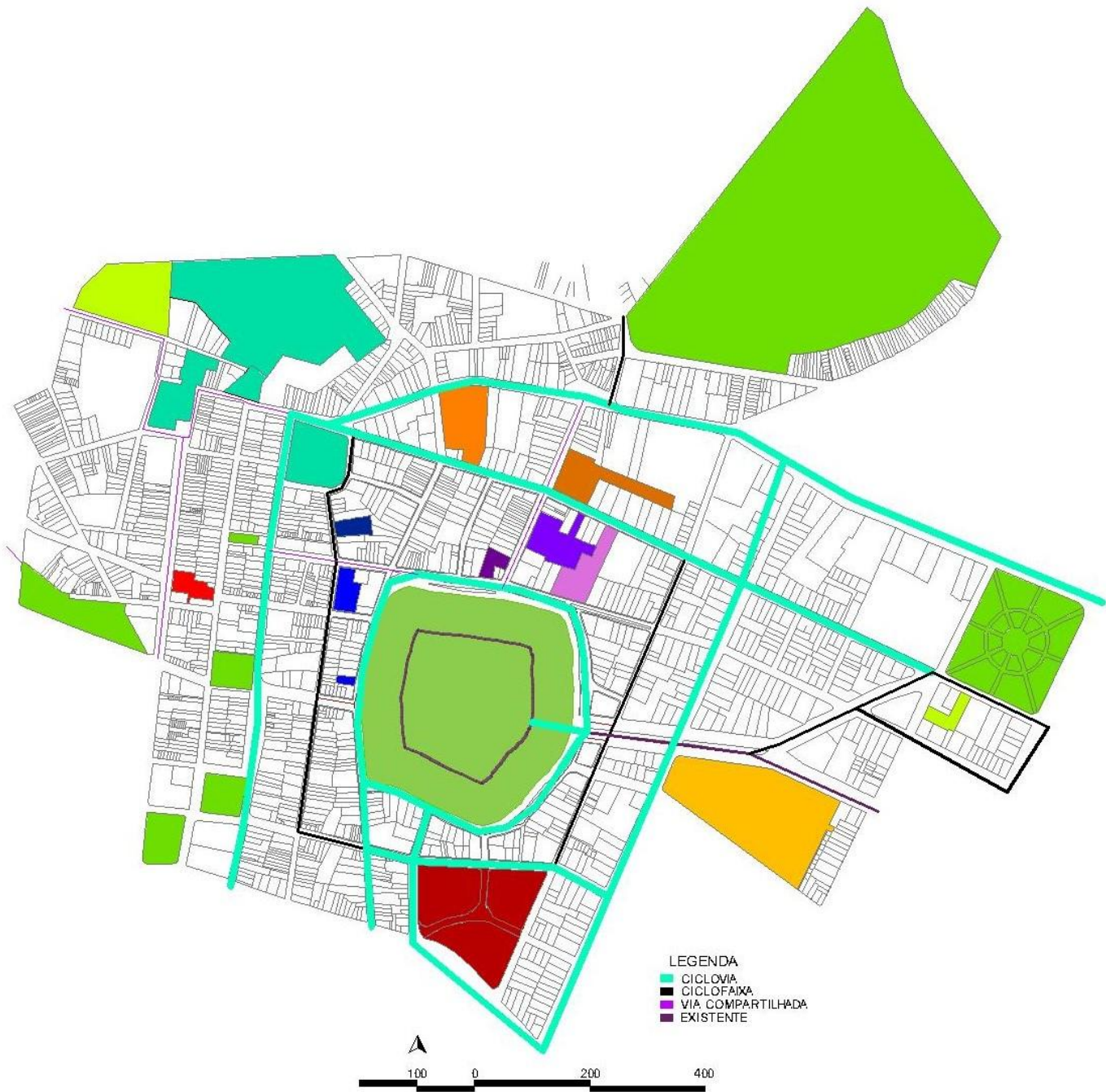
Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Com base no Manual de Medidas Moderadoras do Tráfego, foram pensadas algumas propostas para melhorar o trânsito, assim como tornar as travessias e a circulação dos pedestres mais seguras. As ações pensadas consistem na inserção de arborização e vegetação em geral, no estreitamento de vias, criação de espaços compartilhados e inserção de chicanas (pontos de estrangulamento da via para forçar que os carros reduzam a velocidade). Na figura 25 é possível visualizar a localização dessas medidas.

#### 4.3.2. Ciclovias

Como dito anteriormente, para a proposta de mobilidade a análise dos pólos atratores foi de suma importância, principalmente para o desenvolvimento de uma rede cicloviária na região. Diante disso, foi pensado em uma possível ciclorrota (figura 26) para que pudesse interligar os pontos importantes já mencionados. Então, além de funcionar para locomoção, promovendo uma mobilidade urbana sustentável, poderia servir para o turismo e lazer – pois interligaria importantes elementos com importância cultural e histórica. É importante mencionar que foram utilizadas ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, e para decidir entre cada uma levou-se em consideração o perfil viário das ruas escolhidas, para que as mesmas tivessem estrutura e largura para isso. Ainda é necessário lembrar que, além da infraestrutura cicloviária, é importante as paradas de ônibus, assim como os pólos atratores, possuírem bicicletário ou paraciclos para incentivar e resguardar os ciclistas.

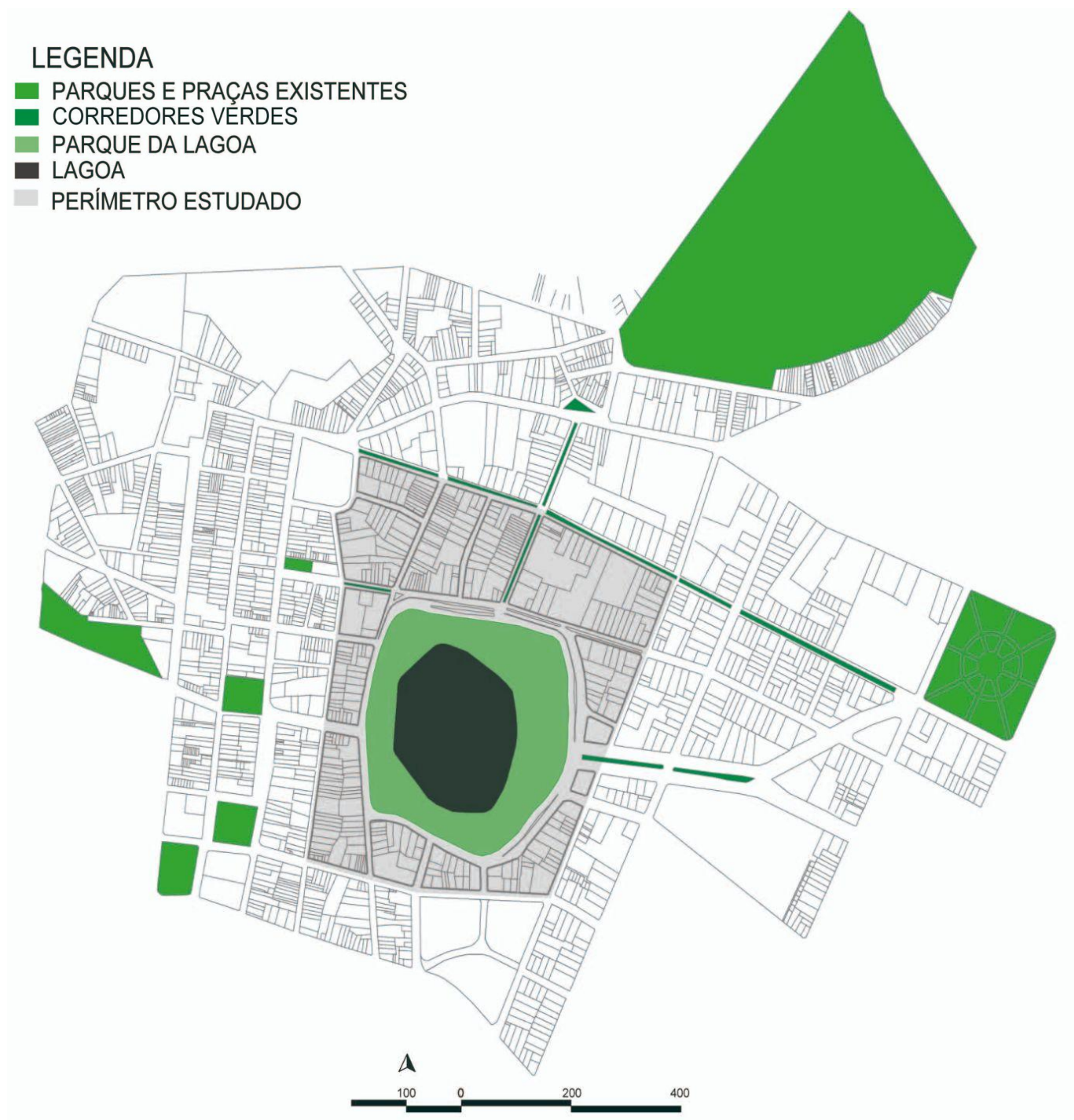
Figura 26: Mapa de proposta ciclovária para Centro de João Pessoa.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

### 4.3.3. Sistema de ruas verdes

Figura 27: Mapa de proposta de sistema de ruas verdes para Centro de João Pessoa.



Fonte: PMJP (Adaptado pela equipe, 2019)

Como é possível ver na figura 27, no raio de 1km é possível encontrar seis parques e praças, entre elas: Praça da Independência, Parque Arruda Câmara (Bica), Praça Rio Branco, Praça Venâncio Neiva, Praça João Pessoa, Praça Pedro Américo e Praça Vidal de Negreiros. Todas as praças e parques mencionados, assim como o Parque Solón de Lucena, possuem uma importância histórica e cultural muito



grande para a cidade, além de serem espaços de lazer e servirem como “óasis”, visto o calor da cidade de João Pessoa. Assim, para criar uma rede de conexão desses espaços e auxiliar no conforto térmico urbano, arborização e paisagismo, foi pensado em uma criação de sistemas de ruas verdes, ampliando o número de ruas que possuem vegetação. É considerável que, para o aumento da permanência das pessoas nas ruas e uma população praticante de mobilidade ativa, é necessário que as ruas sejam convidativas, com temperaturas amenas e esteticamente atraentes.

## 5. RESULTADOS ESPERADOS E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, esperamos que, a partir desse trabalho, as autoridades comecem a pensar para além do Parque Solon de Lucena, e que estendam o olhar também para o que compõe o seu entorno, pois essa percepção do todo influencia diretamente no melhor funcionamento do local. Assim, como foi visto no decorrer do trabalho, que o investimento por parte do poder público é importante para que não haja deterioração do espaço e abandono por parte do setor privado, espera-se que a gestão pública tome conhecimento deste fato e permaneça com as ações de cunho sociocultural no local. Por outro lado, não é esperado uma maior vitalidade, pois como foi perceptível durante a leitura, na área, mesmo estando deteriorada, sempre houve vida e ocupação por parte da sociedade. Por fim, com essa proposta, é esperado que as ideias vistas possam auxiliar para que a qualidade do espaço público aumente, contribuindo para uma maior apropriação por parte da população, o que pode ocasionar um retorno do interesse da população em fixar moradia permanentemente no Centro de João Pessoa. Porém, para que isso ocorra, é importante que sejam dados novos usos para os espaços vazios, o que pode vir a ser habitações populares, como mencionado no decorrer do trabalho, assim como o incentivo aos usos mistos nas edificações existentes que possuem capacidade para os usos de comércio/serviço e residencial ao mesmo tempo. Por conseguinte, como já exposto, o Centro possui uma história que merece todo o nosso respeito, então o cuidado e as tentativas de sempre mantê-lo vivo e presente no dia a dia da população, não apenas pessoense, mas sim paraibana, é de suma importância.

## 6. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de. **Metamorfose dos Centros Urbanos: Uma análise das transformações na cidade de João Pessoa – PB 1970-2006.** 300f. 150 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

BARATTO, Romullo. **Primeiro lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC.** Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>>. Acesso em 02 de nov de 2021.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal de. **Manual de Medidas Moderadoras de Trânsito.** Belo Horizonte.

BEZERRA, A. M. M., CHAVES, C. R. C. **Revitalização Urbana: Entendendo o processo de requalificação da paisagem.** Revista do CEDS: Periódico do centro de estudos em desenvolvimento sustentável da UNDB. N1 ago/dez 2014 – semestral.

BOTELHO, Tarcísio R. **Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís.** Revista Eure (Vol. XXXI, N° 93), pp. 53-71, Santiago de Chile, ago. 2005.

Carta de Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada**. In: 1o Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa, 21 a 27 de outubro de 1995.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8º ed. São Paulo: Contexto, 2007.

CAVALCANTE, Roberta Paiva. **Intervenção de Recuperação no Centro Histórico de João Pessoa: Bairro do Varadouro**. 2009. 187f. Dissertação de mestrado- Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. **As singularidades da modernização da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930**. 2004. 281 f. Tese (Doutorado em História do Brasil) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

FERNANDES, Nayara Gonçalves Rosas et al. **A revitalização do parque Solon de Lucena (João Pessoa-PB): usos, formas e significados**. 2018.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: PERSPECTIVA, 2013.

GOUVÊA, Luiz Alberto. **Biocidade: Conceitos e critérios para um desenho urbano, em localidades de clima tropical de planalto**. 1. Ed. São Paulo: Nobel, 2002.

KARSSENBERG, Hans [et al.]. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 1. ed. Lisboa: Edições 70, 1960.

MAIA, Doralice Sátyro. Uma Ciudad em reconstrucción. La ciudad de Parayba (Brazil) em siglo XIX. **Scripta Nova. Resista eletrônica de geografia y ciências sociales**. Barcelona. Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol X, núm. 218 (38). Disponível em: <<http://ub.es./geocrit/sn/ns-218-38.htm>>

MAIA, Doralice Sátyro. Ruas, casas e sobrados da cidade histórica: entre ruínas e embelezamentos, os antigos e os novos usos. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona. 1 de agosto de 2008, vol. XII, n. 270, p. 134. Disponível <<http://www.ub.es/geocrit/sn/ns-270/sn-270-134.htm>>

MENEGUELLO, Cristina. **O coração da cidade: observações sobre a preservação de Centros Históricos**. [S.l.], 2006. Disponível em: <<http://revista.iphan.gov.br>>

MOURA, Dulce; et.al. **A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo**. In: Cidades, Comunidades e Territórios, n.0 12/13, 2006, pp. 13- 32 15. Disponível em <[https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13\\_Moura\\_al.pdf](https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13_Moura_al.pdf)> Acesso em 02 de novembro de 2021.

NEGRI, Silvio Moisés. **Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises**. Coletâneas do nosso tempo. Rondonópolis – Mato Grosso, v. VII, n. 8, p. 129-153, out, 2010.

OLIVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: O caso de João Pessoa – PB**. 2006. 195 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

PEREIRA, Ana Maria Kluppel et al. **A produção do espaço público contemporâneo e as formas de apropriação: o Parque Sólton de Lucena, João Pessoa-PB**. 2017.

SALES, Andréa Leandra Porto. **O Centro Principal de João Pessoa: Espacialidade, Historicidade e Centralidades**. 2002. 147 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy Cavalcanti. **(Re)invenção do Centro Histórico na cidade de João Pessoa – 1987-2002**. João Pessoa: Editora Universitária UFPB, 2004.



SILVA, Helena Menna Barreto. **De volta à cidade:** dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

SILVA, Regina Celly Nogueira da Silva. **A revitalização do Centro Histórico de João Pessoa:** Uma estratégia para a reprodução da capital. 2016. 312 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SPINELLI, Aline Medeiros et al. **A REVITALIZAÇÃO DO PARQUE SOLON DE LUCENA: UMA VISÃO DO MORADOR.** IX Fórum Internacional de Turismo do Iguassu–2015. Disponível em: <<https://festivaldascataratas.com/wp-content/uploads/2015/12/2.-A-Revitaliza%C3%A7%C3%A3o-do-Parque-S%C3%B3lon-de-Lucena-Uma-Vis%C3%A3o-do-Morador.pdf>> Acesso em 02 de nov de 2021.

TEIXEIRA, Marina da Silva. **O processo de degradação e revitalização dos espaços públicos:** usos e apropriações das praças no Centro Histórico de João Pessoa – PB. 2014. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.

VARGAS, Eliana Comin [et al]. **Intervenções em centros históricos:** Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006.