

(Re) Pensando Espaços Públicos Gratuitos em João Pessoa: Uma proposta para os bairros expedicionários, Tambauzinho e Miramar.

(Re) thinking Free Public Spaces in João Pessoa: A proposal for the Expeditionary neighborhoods, Tambauzinho and Miramar.

(Re) pensando en Espacios Públicos Libres en João Pessoa: Una propuesta para los barrios Expedicionarios, Tambauzinho y Miramar.

Rebeca Maria Ramos Tabosa

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
rebeca.mrt@gmail.com

Filipe Valentim Afonso

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
valentim.filipe@gmail.com

José Augusto Ribeiro da Silveira

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
ct.laurbe@gmail.com

Lucy Donegan

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
lucydonegan@gmail.com



RESUMO

Este artigo analisa a situação urbana e edificada de uma área situada entre o Centro e o litoral da cidade de João Pessoa, a partir do qual propõe um sistema de espaços livres públicos. A área de estudo engloba os bairros Expedicionários, Tambaúzinho e Miramar – comumente conhecida como “Tambaúzinho” – situados próximos aos corredores de expansão do centro antigo da cidade para o litoral. Apesar de estar em posição central e da situação urbana consolidada, a área apresenta problemas recorrentes em cidades brasileiras, como a desarticulação do transporte público, falta de conectividade com áreas do entorno, precário mobiliário urbano, falta de manutenção das calçadas e fraca distribuição de serviços. O diagnóstico serviu para sistematizar os principais problemas da área, indicar potencialidades (oportunidades) e conseqüentemente guiou o estabelecimento de diretrizes de intervenção que compõem o projeto aqui apresentado como estudo preliminar. As diretrizes foram estabelecidas na busca de mais circulação, conectividade, permanência e identidade, formando a proposta de sistema de espaços livres públicos, e buscando soluções mais integradas, eficientes e sustentáveis.

Palavras-chave: Planejamento urbano, Transporte público, Sistema de espaços livres públicos, João Pessoa.

ABSTRACT

This paper analyses the urban and built situation of an area located between the João Pessoa's old city centre and the coast, from which it proposes a system of public open spaces. The studied area encompasses the neighbourhoods of Expedicionários, Tambaúzinho and Miramar – commonly known as “Tambaúzinho” – located close to the city's expansion corridors (mainly Epiácio Pessoa Avenue) from the old city centre to the coast. Although being centrally located and having a consolidated urban situation, the area presents problems that are recurrent in Brazilian cities, such as public transport disarticulation, precarious public furniture, lack of sidewalks maintenance and weak distribution of services. The diagnosis helped systemize the area's main problems, indicating potentialities (opportunities) and, consequently, directed the intervention guidelines that compose the project, presented here as a preliminary study. The guidelines aimed for more circulation, connectivity, permanence and identity, forming the proposed open public spaces system, as a more integrated, efficient and sustainable solution.

Key words: Urban planning, public transport, open public spaces system, João Pessoa.

RESUMEN

Este artículo analiza la situación urbana y edificada de un área situada entre el Centro y el litoral de la ciudad de João Pessoa, a partir del cual propone un sistema de espacios libres públicos. El área de estudio abarca los barrios Expedicionarios, Tambaúzinho y Miramar - comúnmente conocida como "Tambaúzinho" - situados cerca de los corredores de expansión del centro antiguo de la ciudad hacia el litoral. A pesar de estar en posición central y de la situación urbana consolidada, el área presenta problemas recurrentes en ciudades brasileñas, como la desarticulación del transporte público, falta de conectividad con áreas del entorno, precario mobiliario urbano, falta de mantenimiento de las aceras y baja distribución de servicios. El diagnóstico sirvió para sistematizar los principales problemas del área, indicar potencialidades (oportunidades) y conseqüentemente guió el establecimiento de directrices de intervención que componen el proyecto aquí presentado como estudio preliminar. Las directrices se establecieron en la búsqueda de más circulación, conectividad, permanencia e identidad, formando la propuesta de sistema de espacios libres públicos, y buscando soluciones más integradas, eficientes y sostenibles.

Palabras clave: Planificación urbana. Transporte público. Sistema de espacios libres públicos.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta uma experiência de estudantes na disciplina de Desenho Urbano, no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPB (Universidade Federal da Paraíba), focando em diagnosticar e propor intervenções na área conhecida como Tambaúzinho, na cidade de João Pessoa. Como cidade de médio porte brasileira¹, João Pessoa, capital paraibana no Nordeste brasileiro apresentou nos últimos anos um acelerado processo de urbanização e de expansão do tecido urbano, gerando problemas de mobilidade e acessibilidade urbana. A área de estudo se situa em um dos principais eixos de expansão, entre a cidade antiga e o litoral (Figura 1).

Figura 1 – Cidade de João Pessoa e a sua localização regional.



Fonte: Afonso, Silva e Tabosa, 2015.

O sistema urbano de João Pessoa é desagregador na dinâmica socioespacial, contribuindo para a deterioração da qualidade ambiental e afastamento dos cidadãos das áreas urbanas públicas de convívio. O planejamento urbano deve buscar organizar esse sistema de objetos que para melhorar relações e conexões entre si, e priorizar espaços públicos para as pessoas (BRITO, 2012). Entende-se que melhorar as conexões entre áreas urbanas, dando prioridade para pedestres ajuda a aliciar mais sustentabilidade urbana, pois promove uma diminuição dos deslocamentos no dia-a-dia e contribui para mais vitalidade urbana, com mais animação urbana.

Os bairros Expedicionários, Tambaúzinho e Miramar compõem um setor importante para balizar a expansão da cidade de João Pessoa, a partir de 1950. Apesar de serem espaços consolidados e centrais malha urbana, refletem problemas enfrentados pela *urbe*, com um sistema viário inapropriado para pedestres e ciclistas, a falta de espaços livres públicos de lazer (praças e parques) e um transporte público ineficiente.

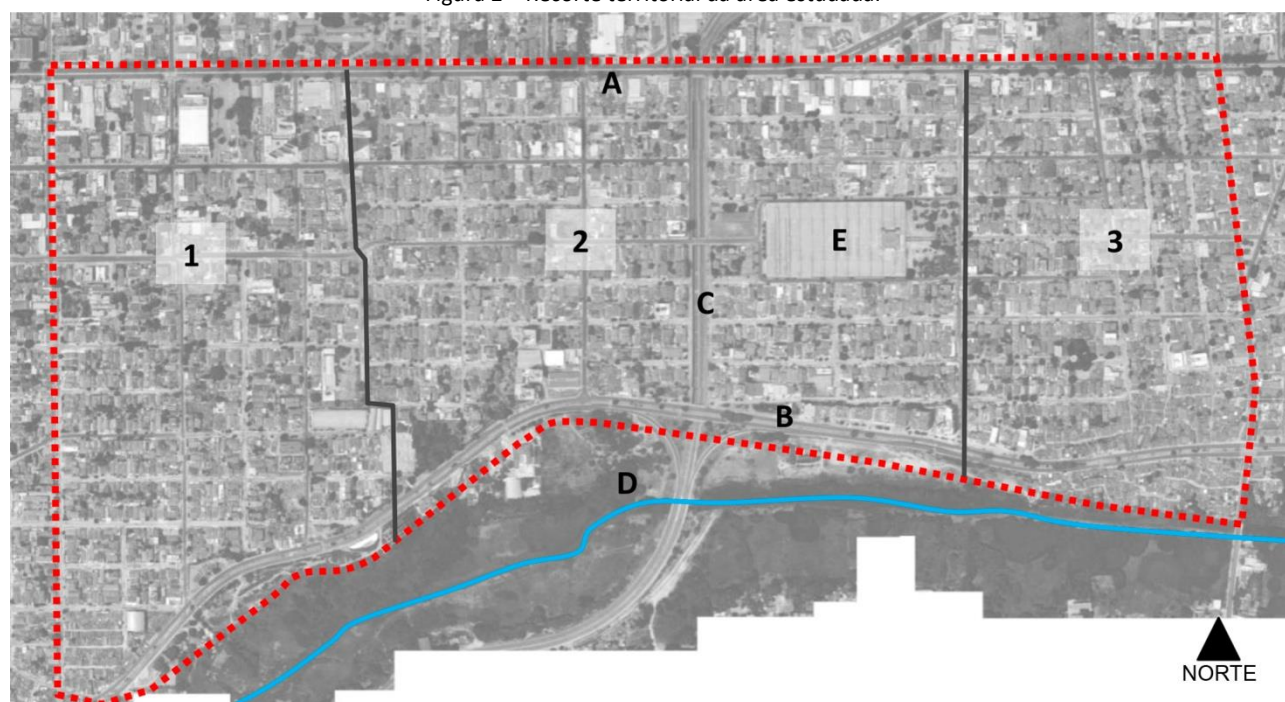
¹ Segundo Castro, Freitas e Silveira (2016) João Pessoa é uma cidade de médio porte por apresentar dinâmicas internas e nível de expressividade regional que permitem assim classificá-la.

Assim, o artigo apresenta o estudo da situação desses bairros, diagnostica principais problemas encontrados e propõe soluções mais integradas e sustentáveis de planejamento urbano, focando nos eixos de intervenção referentes à circulação (dando mais opções de trajetos), conectividade, identidade e permanência (com mais espaços públicos de lazer).

1.1 O objeto de estudo

O setor estudado compreende os bairros Expedicionários (1), Tambauzinho (2), e parte de Miramar (3), Figura 2. É delimitado ao norte e ao sul por corredores viários que partem axialmente do centro da cidade: a Avenida Epiácio Pessoa (A) e a “Beira Rio” (Avenida Ministro José Américo de Almeida) (B). Devido a localizações e confluência de fluxos, ligando o centro antigo e o setor litorâneo, estas avenidas são dois trajetos relevantes na cidade. O setor também é “cortado” em desnível pela via arterial BR-230 (C). O Rio Jaguaribe reforça o limite geográfico ao sul (D). Assim, as principais vias neste setor distribuem o trânsito no sentido leste-oeste, com poucas conexões diretas no sentido transversal norte-sul.

Figura 2 – Recorte territorial da área estudada.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2016.

Legenda:	A – Avenida Epiácio Pessoa	D – Rio Jaguaribe (em azul)	01 – Expedicionários
	B – Avenida Beira Rio	E – Espaço Cultural José Lins do Rêgo	02 – Tambauzinho
	C – BR-230		03 – Miramar

Esta área foi selecionada como estudo de caso pela situação privilegiada e valorizada, por apresentar equipamentos institucionais e culturais de grande porte (p.ex. Espaço Cultural José Lins do Rêgo [E]), e ser uma alternativa para “desafogar” os corredores que o delimitam. Todavia o setor carece de um sistema viário alimentador que favoreça a mobilidade e a acessibilidade urbana interna.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para um planejamento urbano mais sustentável, a cidade deve ser pensada estrategicamente, com discussões e análises contínuas e sistematizadas das questões urbanas e de suas contradições (RABELLO e RODRIGUES, 2013). O planejamento é fundamental para compreender a produção e organização do espaço urbano, que expressam interesses dos segmentos coexistentes na cidade e pode justificar suas ações (CRUZ, 2011). Assim o planejamento também é resultado da interação de ações e projetos e do jogo de interesses dos atores que interagem no espaço urbano.

As necessidades das populações urbanas dependem da infraestrutura da cidade, como: acesso aos meios de transporte e espaços livres públicos (e áreas verdes). Um planejamento urbano sustentável contribui para reavaliar atividades humanas nas cidades, perceptíveis em atividades diárias da população na escala do bairro (BERNARD, 2014) e de possíveis unidades de vizinhança.

Um dos princípios básicos do urbanismo sustentável é um bom sistema de transporte público, com alternativas de deslocamento não motorizadas (a pé e bicicleta), integradas com edificações e infraestruturas de bom desempenho urbano. Oportunidades para caminhar e usar a bicicleta, integrados a um bom serviço de transporte público para diversos destinos são chaves da conectividade (FARR, 2013, p.28):

Um princípio fundamental do urbanismo sustentável é o seu comprometimento em integrar fortemente a tecnologia de transporte – metrô, bonde, ônibus- com a densidade e a distribuição dos usos do solo adjacente; um padrão urbanístico essencial para um estilo de vida independente de automóveis.

Espaços livres públicos são fundamentais no planejamento urbano, assegurando uma cidade “onde as atividades recreativas e sociais são misturadas com espaço para o tráfego pedestre necessário, bem como a oportunidade de participar na vida urbana.” (GELH, 2010, p.63).

A conectividade, vivacidade e identidade favorecem a sustentabilidade urbana nos espaços públicos; uso misto e densidade para vivacidade, e interação social e heterogeneidade para identidade (DE BOIS, 2014). Esses conceitos, na escala do bairro, são fatores de análises sustentáveis, pois promovem ruas humanizadas, fachadas ativas e boa infraestrutura urbana, e geram um sentimento de identidade e pertencimento local.

3 METODOLOGIA

A primeira etapa da pesquisa consistiu no diagnóstico da área, iniciando com a percepção do lugar. Passeios pelo setor possibilitaram identificar características da paisagem urbana condizentes com as mencionados por Cullen (1971), facilitando a apreensão do diálogo entre o ambiente e o usuário expresso no padrão de infraestrutura (p.ex. pavimento, sombreamento e sensações nas ruas, calçadas, recintos). Esta etapa incluiu o levantamento documental e fotográfico, a elaboração de mapas temáticos (hierarquia viária, uso e ocupação dos espaços cheios/vazios; distribuição de gabaritos, espaços cicloviários e linhas de transporte público).

Em seguida, definiu-se uma proposta de rede de espaços livres públicos, visando elaborar três cenários, inclusive de redes cicloviárias em caminhos alternativos. A proposta resultou da combinação de qualidades

desses cenários, considerando doze critérios inspirados por Gehl (2010), Cullen (1971), Del Rio (1990) e Lynch (1997): sítio geográfico; morfologia; integração; acessibilidade; mobilidade; humanização; ocupação e uso do solo; custo da infraestrutura; integridade/legibilidade; integração modal; conforto; paisagismo. A síntese dos cenários levou à definição de diretrizes, como eixos de intervenção: circulação, conectividade, permanência e identidade. As áreas com papel articulador do sistema de transportes públicos foram elencadas, possibilitando intermodalidades e ambientes de permanência para o usuário.

Figura 3 – Diagrama da metodologia.



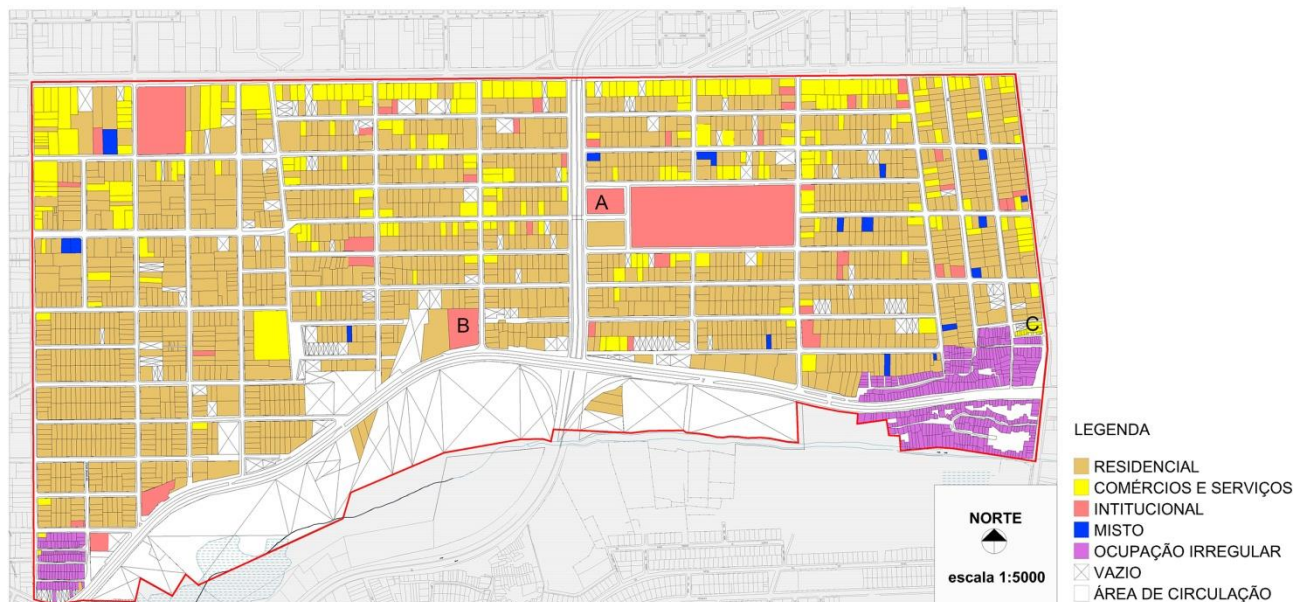
Fonte: Elaborado pelos autores, 2016.

4 REALIDADES E POSSIBILIDADES

4.1 . Diagnóstico

A área de estudo proveio de um loteamento de desenho ortogonal, embora tamanhos e direcionamento dos quarteirões variam (Figura 4); é densamente construído e consolidado, com poucos terrenos vazios e espaços livres. Esta situação foi promovida pelo intenso processo de ocupação das últimas décadas e da localização privilegiada do setor, quase equidistante do Centro e da orla marítima. O mapa de uso e ocupação do solo evidencia a predominância de residências; comércios concentram-se nas vias principais e coletoras, efetivando as lógicas dinâmicas desses eixos de acesso. Equipamentos culturais e institucionais funcionam como atrativos. No bairro Miramar existem escolas públicas (A, B), instituições religiosas de diferentes portes e um mercado público (C).

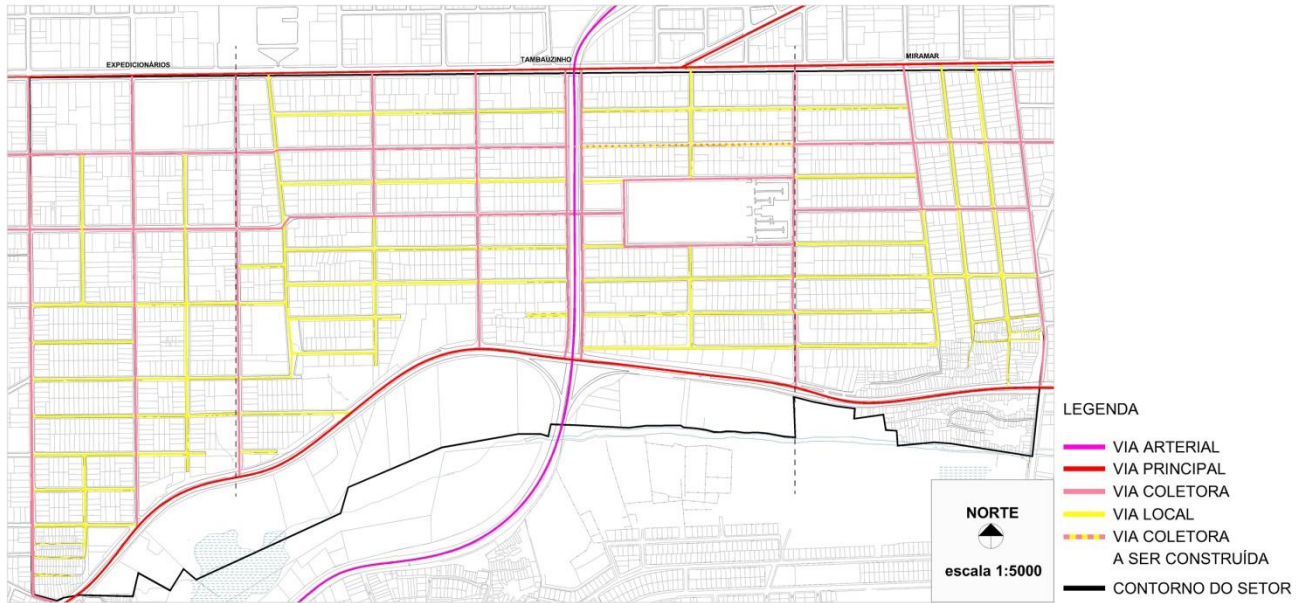
Figura 4 – Mapa de uso e ocupação do setor.



Fonte: Afonso, Silva e Tabosa, 2015.

Vivenciamos trechos com má qualidade das calçadas, prejudicando sua caminhabilidade na área. Além disso, identificamos dois problemas principais do desenho urbano da área: conexões locais descontínuas e barreiras (Figura 5). Conjuntos de vias com diferentes direcionamentos têm pouca continuidade entre si e alguns polos atrativos (como o Espaço Cultural) representam quarteirões de grande dimensão que limitam a continuidade de fluxos de vias locais. A fraca conectividade local também é evidenciada pelas vias que se estendem da Av. Epitácio Pessoa em direção ao sul e são interrompidas antes de alcançar a avenida “Beira Rio”.

Figura 5 – Mapa de hierarquia das vias.



Fonte: Afonso, Silva e Tabosa, 2015.

Faltam conexões transversais efetivas e humanizadas no sentido norte-sul para conectar áreas internas do setor, e as Avenidas Epitácio Pessoa e “Beira Rio”. A BR-230, em sentido transversal, localiza-se em uma cota abaixo das ruas do setor, e assim não serve como conexão interna da área, e forma um viaduto que estreita a Rua Jader Medeiros, dificultando a caminhabilidade deste entorno (Figura 6).

Figura 6 – Problemas nas conexões transversais: BR-230 e Rua Jader Medeiros.



Fonte: Afonso e Tabosa, 2015.

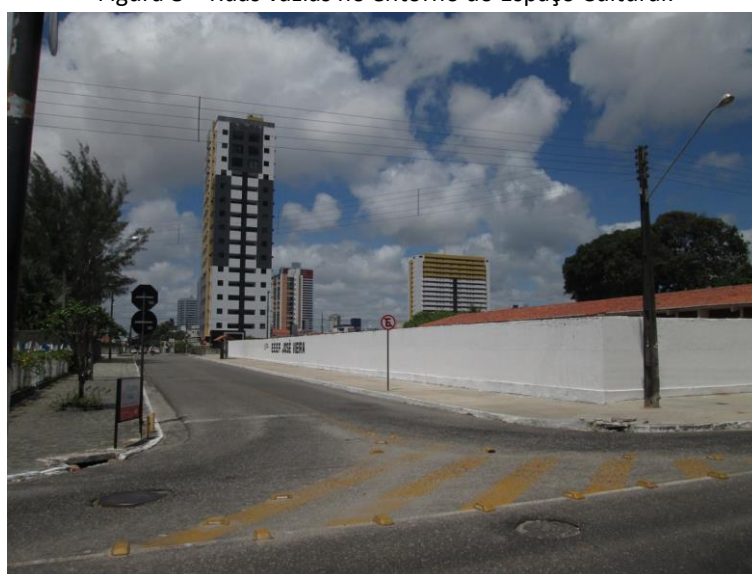
Próximo ao Espaço Cultural - equipamento de grande porte - faltam conexões valorizadas e humanizadas com transporte público (Figura 7 e 8). Ademais, muitas escolas e instituições religiosas não estão em áreas apropriadas para seu uso (p.ex. em termos de calibre de via e qualidade das calçadas), e têm poucas e ineficientes ligações com o sistema viário e espaços livres públicos, dificultando a permanência de pessoas.

Figura 7 – Espaço Cultural: uma "surpresa" urbana.



Fonte: Afonso e Tabosa, 2015.

Figura 8 – Ruas vazias no entorno do Espaço Cultural.



Fonte: Afonso e Tabosa, 2015.

Apesar destes problemas, consideramos potenciais qualidades espaciais do local e a topografia, para alavancar e humanizar os equipamentos e usos do setor, aproximando-nos das "oportunidades urbanas" de Gehl (2010). Percebemos potenciais para congregar pessoas, reforçar a identidade local e torná-lo mais

valorizado na cidade, como descritos na Tabela 1. P.ex., vias mais locais têm maior potencial de caminhabilidade e para ciclovia, e assim devem receber tratamento adequado de sinalização para tal.

Tabela 01: Síntese das oportunidades do setor.

Oportunidades no setor Tambauzinho, Expedicionários e Miramar			
Tipo	Onde?	Por quê?	Como?
Visuais	Entorno da Avenida Beira Rio.	Declividade e terrenos vazios na avenida.	Mirantes; Paisagismo.
Caminhabilidade	Vias locais e coletoras entre os equipamentos.	Vias locais sombreadas e arborizadas; equipamentos localizados entre 500 e 1000 metros.	Ciclovias e ciclofaixas; melhoria do pavimento; pedestrianização.
Permanência	Lotes vazios na Beira Rio; pequenos terrenos livres nas áreas residenciais	Os grandes podem ser moldados para várias finalidades e os pequenos para diversificar e dinamizar os usos.	Praças e parques; criação de <i>pocket parks</i> .

Fonte: Elaborado pelos autores, 2016.

4.2 . Proposta

Sinteticamente, a proposta se baseou em três eixos de intervenção para transformar a área e articular um sistema de espaços livres públicos, aproveitando as oportunidades e procurando solucionar conflitos identificados: a) circulação - sistema de transporte público e cicloviário; b) conectividade - valorização de conexões transversais entre as vias principais paralelas; c) permanência e identidade - ocupação e apropriação dos lotes vazios e geração de espaços de permanência.

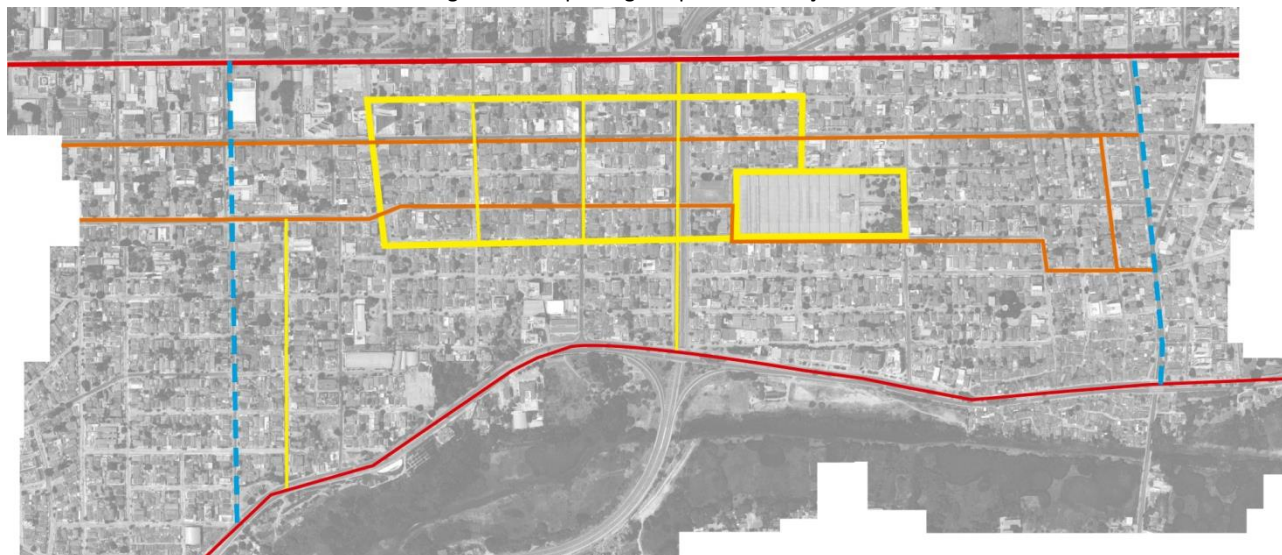
a) Circulação

A mudança na distribuição das linhas internas de ônibus incluiu alterar direções de circulação em algumas vias coletoras, gerando um sistema binário. Alguns trechos adjacentes às vias foram pedestrianizados, outros requalificados para humanização urbana, como as vias margeando o Espaço Cultural José Lins do Rego, com tráfego veicular reduzido e mais conforto ambiental pelo paisagismo proposto.

Em parte da Avenida “Beira Rio” encontram-se lotes vazios de grandes dimensões e ocupados irregularmente: propõe-se reassentar a população ribeirinha para estes lotes, em conjuntos habitacionais populares integrados com os espaços livres públicos para lazer e permanência.

O sistema cicloviário proposto considerou a continuidade, conectividade, segurança, topografia, viabilidade econômica, conforto ambiental e tempo de percurso. A proposta tomou o Espaço Cultural como polo atrator, investindo na melhoria do entorno: a partir desse equipamento se propõe a criação de um acesso pedestrianizado até a Avenida Epitácio Pessoa, de uma ciclofaixa em torno do equipamento, e a redução do número de faixas motorizadas. Esta ciclofaixa se integra a um anel ciclável maior no bairro de Tambauzinho, e à ciclofaixa conectando as Avenidas Epitácio Pessoa e “Beira Rio”.

Figura 9 – Proposta geral para a circulação nos bairros.



Fonte: Afonso e Tabosa, 2015.

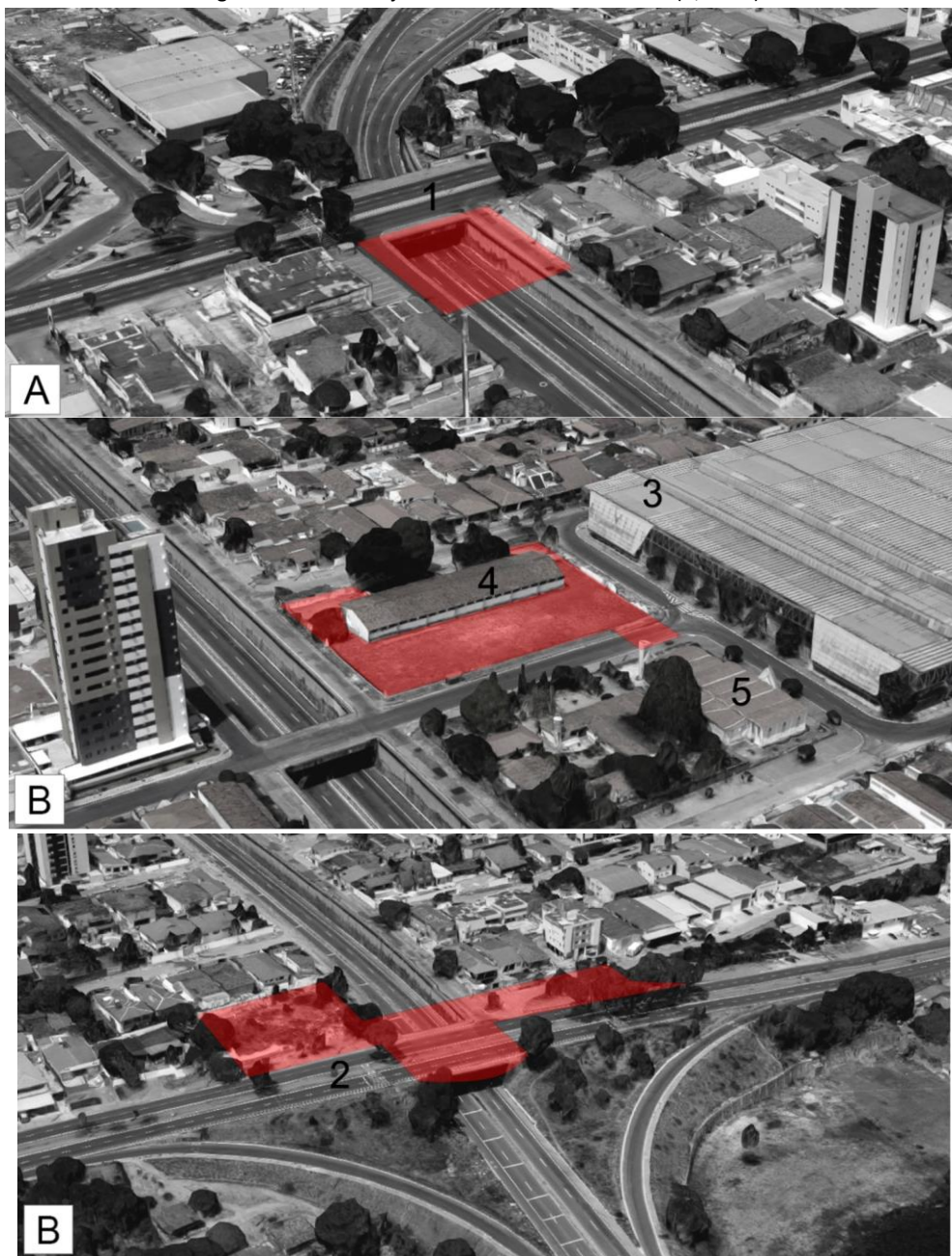
Legenda:	Amarelo – Ciclofaixas	Laranja – Ciclorotas partilhada com ônibus
	Vermelho – Ciclovias nas vias principais	Azul – Limite do setor

b) Conectividade

A principal medida proposta para melhorar a conectividade da área é a humanização da Rua Jader Medeiros (Figura 10) – situada entre as avenidas Epitácio Pessoa e Beira Rio – para servir como uma ligação para pedestres e ciclistas, com três pontos de apoio: um na Avenida Epitácio Pessoa combicicletário (A); o segundo nas imediações do Espaço Cultural, da Escola Estadual José Vieira e do Santuário de Nossa Senhora Imaculada Conceição, criando uma praça local, integrando diferentes usuários num novo espaço público (B); e o terceiro trecho no encontro com a Beira Rio, criando um mirante (C).

Também se propõe a reurbanização do encontro da Rua Antonio Gama com a Beira Rio, por intermédio da intermodalidade ônibus/bicicleta, criando novos espaços, equipamentos públicos e habitações sociais, relocando famílias residindo informalmente próximo ao terreno vazio existente, com quadras e áreas de lazer e permanência, servindo aos moradores do bairro.

Figura 10 – Áreas adjacentes à via Jader Medeiros (A, B e C).



Fonte: Afonso e Tabosa, 2015.

Legenda:

- 1 – Avenida Epitácio Pessoa;
- 2 – Beira Rio;
- 3 – 'Espaço Cultural'
- 4 – Escola Pública José Vieira;
- 5 – Santuário da Nossa Senhora Imaculada Conceição;

Destacado em vermelho – Áreas a serem transformadas na proposta;

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração das redes de transporte não motorizadas e públicas (para ciclistas e pedestres) e sua incorporação a um sistema de espaços livres públicos, aproveitando vazios urbanos e lotes subutilizados, são medidas que podem contribuir para mobilidade e acessibilidade urbana, colaborando, por conseguinte, para cidades mais sustentáveis e eficientes.

Alguns dos problemas constatados no setor, tais como, insegurança, dificuldades na acessibilidade e na questão da intermodalidade, ausência de caminhos para pedestre, carência de espaços livres públicos, existem em outras áreas de João Pessoa, bem como em outras cidades de médio porte brasileiras. Logo, as soluções apresentadas, além de poder melhorar este setor, acabam por indicar caminhos para se pensar o planejamento urbano.

O estudo apresentado possibilitou entender problemas e potencialidades dos bairros estudados – Expedicionários, Tambauzinho e Miramar – e gerar subsídios que podem ajudar em intervenções futuras de qualidade, como: a) uma base teórica sobre planejamento urbano, focada em princípios como sustentabilidade, mobilidade e acessibilidade; b) uma base de dados acerca deste setor da cidade, registrando sua atual situação. Reforça-se a validade de exercícios de diagnóstico, de geração de cenários e de proposição com pesquisas em campo, como um exercício didático que também pode contribuir para melhorias em cidades brasileiras, e mais sustentabilidade.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNARD, Elisângela et al. Sustentabilidade Urbana em Caxias do Sul- Aplicação de Indicadores in Adir Ubaldo Rech (eds), **Instrumentos de Desenvolvimento e Sustentabilidade Urbana**, EDUCS, Caxias do Sul, 2014.

BRITO, Herllange. **A receptividade do traffic calming no bairro de Manaíra**. João Pessoa - PB. João Pessoa: Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, da Universidade Federal da Paraíba – UFPB, 2012.

CASTRO, Alexandre; FREITAS, Paulo; SILVEIRA, José Augusto. Análise Configuracional dos Espaços Livres Públicos em Cidades de Médio Porte. IN: Silveira, José Augusto (Org.). **Espaços Livres Públicos: Lugares e suas Interfaces Intraurbanas**. João Pessoa: AB Editora, pg. 126-146, 2016.

CULLEN, Gordon. **The Concise Townscape**, Edições 70, Lisboa, 1971.

CRUZ, Dayana. **As faces do Planejamento Urbano**. Revista Pegada, 12, (2): 81-94, 2011.

DE BOIS, Peter. Urban Vitality: Fatum or Fortune? in Antonio Garrigós & Victor Iribarren (eds), **Foro Estratégico Orihuela 2030**, Universidad de Alicante, Alicante. pg. 254-277, 2014.

DEL RIO, Vicente. **Introduction to Urban Design in the Planning Process**, Pini, São Paulo, 1990.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza**, Bookman, Porto Alegre, 2013.

GEHL, Jan. **Cities for People**. Island Press, 2010.



LYNCH, Kevin. (1997) **The Image of the City**, Martins Fontes, São Paulo, 1997.

RABELLO, Rebeca; RODRIGUES, Zita. Planejamento e Sustentabilidade Urbana: Ações de Proteção dos Igarapés de Manaus, **Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade**, 3 (2): 81-100, 2013.