



PARQUE CIRCULAR

Diagnóstico Urbano e Cenários de
Intervenção para o Entorno do Estádio
Almeidão em João Pessoa - PB

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

VÍVIAN RODRIGUES ROCHA DA SILVA

PARQUE CIRCULAR: DIAGNÓSTICO URBANO E CENÁRIOS DE INTERVENÇÃO
PARA O ENTORNO DO ESTÁDIO ALMEIDÃO EM JOÃO PESSOA - PB

Trabalho Final de Graduação apresentado à
Universidade Federal da Paraíba, no período
de 2020.2, como requisito para a obtenção
do título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo, sob a orientação da Prof^a
Dr^a Marcele Trigueiro de Araújo Moraes.

JOÃO PESSOA | JULHO 2021

S586p Silva, Vivian Rodrigues Rocha da.

PARQUE CIRCULAR: diagnóstico urbano e cenários de intervenção para o entorno do Estádio Almeidão em João Pessoa - PB / Vivian Rodrigues Rocha da Silva. - João Pessoa, 2021.
87 f.

Orientação: Marcele Trigueiro de Araújo Moraes.
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Espaço Público. 2. Estádio Almeidão. 3. Vitalidade Urbana. 4. Mobilidade. I. Moraes, Marcele Trigueiro de Araújo. II. Título.

UFPB/BBSCT

CDU 72(043.2)

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dr^a Marcele Trigueiro de Araújo Moraes
(Orientadora)

Prof^a Dr^a Ana Gomes Negrão
(Examinador Interno)

Ma. Mirelli Albertha de Oliveira Gomes
(Examinador Externo)

JOÃO PESSOA, 12 DE julho DE 2021

AGRADECIMENTOS

À Deus, o único, que em sua infinita misericórdia me sustentou e me capacitou para chegar até aqui. Porque dele, e por meio dele, e para ele são todas as coisas. *Soli Deo Gloria!*

À Anchieta e Damailde, meus pais, por todo o apoio e muitas vezes sacrifício para que eu me dedicasse aos estudos, mas muito mais que isso, por me ensinarem o caminho que devo andar e me tornar quem eu sou. A minha gratidão e amor por vocês é mais do que posso expressar.

À Natan, Mirna e Lílian, meus irmãos queridos, por torcerem e vibrarem junto comigo em cada conquista. Há certas coisas que não precisam ser ditas, uma delas é que vocês estão comigo, eu sei! Estendo esse agradecimento também aos meus cunhados Saullo, Karol e Pedro.

Aos meus pais e irmãos também agradeço por estarem comigo nas visitas ao local e por serem a minha companhia nesta fase cansativa do trabalho, sem medir esforços. Amo-os incondicionalmente.

À minha orientadora Marcele, por todo auxílio e por sua sensibilidade em orientar, corrigir e colaborar com este trabalho. Sua gentileza é um exemplo para mim.

Aos meus amigos Renato e Lorena, que muitas vezes foram meus “co-orientadores”, sempre com palavras de incentivo e dispostos a ajudar, não só neste trabalho, mas em toda graduação. Levo vocês em meu coração.

À Mariana, pela amizade e pelo auxílio com a análise da sintaxe espacial, sua prestatividade me encanta. Também agradeço à Thaísy, Rebeca e Wênia pela parceria nessa jornada e por torcerem por mim.

À Beatriz, minha amiga Bia, que prontamente ajudou em toda diagramação deste trabalho, me ensinou como se faz e mostrou que eu era capaz. Você é incrível!

À minha família, tios e primos, por se alegrarem com as minhas conquistas. Especialmente, agradeço ao meu tio Ismael que sempre esteve disposto a me ajudar todas as vezes que precisei, de marceneiro à fretista, soube que podia contar com o senhor. Também à minha tia Vera Lene, pela ajuda financeira e por se fazer presente quando necessário.

Aos meus avós, que apesar de partirem tarde nesta vida, foram cedo para mim. Especialmente ao meu avô Israel, por sempre ter sido um incentivador dos meus estudos, sei que estaria muito feliz com minha conquista.

À Agnes, amiga querida, que me auxiliou quando estive perdida no início da construção deste trabalho, dedicou seu tempo para organizar o meu e sei que orou por mim.

À Alice pela tradução do resumo e por ter atendido prontamente ao meu pedido.

À Hiasmyn, pela compreensão com as minhas ausências no estágio e por demonstrar apoio na fase final deste trabalho.

Aos colegas de turma, que tornaram essa caminhada mais leve e por toda partilha ao longo desses 5 anos. Ter dividido essa fase da minha vida com vocês é motivo de gratidão.

A todos vocês, obrigada!

RESUMO

O presente trabalho partiu da constatação de um contexto de desvalorização dos espaços livres públicos na cidade de João Pessoa para identificar o potencial urbanístico de uma área urbana, situada no entorno do Estádio Almeidão na cidade de João Pessoa – PB. Pretende-se aqui propor o diagnóstico urbano deste setor, bem como seu plano de requalificação, em nível de estudo preliminar. Para tanto, foi necessário inicialmente compreender os aspectos que influenciam o processo de degradação e esvaziamento dos espaços públicos, reforçado notadamente pelo desequilíbrio na distribuição desses espaços livres na capital Paraibana. A localização do Estádio Almeidão, na fronteira da zona oeste com a zona sul, evidencia a área como importante elemento mobilizador para transformar o cenário atual neste setor da cidade, destinando espaços de qualidade para os diferentes públicos urbanos e, em especial, para os moradores locais. Deste modo, após a revisão de conceitos pertinentes ao tema, como “espaços livres públicos”, “vitalidade urbana” e “mobilidade urbana”, a área foi interpretada no diagnóstico urbano em nível de bairro, numa escala mais “macro”, assim como em sua escala “microurbana”. Aspectos como a configuração físico-espacial, dados demográficos e socioeconômicos, infraestrutura viária e transporte coletivo foram analisados e apresentados por mapeamento, através da ferramenta Quantum GIS. Por meio das visitas in loco, foi possível caracterizar os dispositivos técnicos que compõem o espaço e identificar as formas de apropriação socioespacial existentes. Esta etapa revelou que a BR-230 e o Trevo do Geisel atuam como elementos segregantes no setor, uma vez que se configuram como barreiras para o acesso à área por parte de pedestres e ciclistas, evidenciando a priorização dos veículos motorizados. Além disso, o entorno do Estádio apresenta uma polarização entre o conjunto edificado e a porção vazia/descampada, sendo esta última carente de infraestrutura básica, o que repercute na ausência de pessoas e no aumento da insegurança. Os registros fotográficos organizados nas grades de observação permitiram captar as ocupações existentes, destacando a caminhada e práticas recreativas como as principais atividades desempenhadas pelos usuários do espaço. Uma vez compreendido o contexto e as dinâmicas da área, referências projetuais e estratégias de requalificação em espaços públicos degradados, com foco em mobilidade e vitalidade urbana, foram pesquisadas, servindo para auxiliar a fase propositiva, a qual, elaborada em nível de estudo preliminar, lança diretrizes projetuais para a área, com base nos problemas e potencialidades identificados. Por fim, cenários desenvolvidos a partir de edições de imagens registradas no local demonstram a possibilidade de uma nova perspectiva para o setor, impulsionada por alterações espaciais capazes de promover atividades sociais urbanas, facultar a co-presença de usuários e reativar sua vitalidade urbana.

Palavras chave: Espaço público; Estádio Almeidão; Vitalidade urbana; Mobilidade

ABSTRACT

The following work comes from the observation on the devaluation of public open spaces in the city of João Pessoa to identify the urban potential of an urban area, located around the Almeidão Stadium in the city of João Pessoa - PB. It is intended here to propose an urban diagnosis of this district, as well as its requalification plan, at the level of a preliminary study. Therefore, initially it was necessary to understand the aspects that influence the process of degradation and emptying of public spaces, notably reinforced by the imbalance in the distribution of these free spaces in the capital of Paraíba. Almeidão Stadium's location, at the border between the west zone and the south zone, ensures the area as an important mobilizing element to transform the current scenario in this section of the city, designing quality areas for different urban audiences and, specially, for residents locals. Thus, after reviewing concepts relevant to the topic, such as "public free spaces", "urban vitality" and "urban mobility", the area was analyzed in the urban diagnosis at neighborhood level, on a more "macro" scale, as well as in its "micro-urban" scale. Aspects such as physical-spatial configuration, demographic and socioeconomic data, road infrastructure and public transport were analyzed and presented by mapping, using the Quantum GIS tool. Through on-site visits, it was possible to characterize the technical devices that make up the space and identify the existing forms of socio-spatial appropriation. This step revealed that the BR-230 and the Trevo do Geisel act as segregating elements in the section, as they can be assumed as barriers to access the area by pedestrians and cyclists, showing the prioritization of vehicles. In addition, the surroundings of the Stadium show a polarization between the built-up complex and the empty/unopened portion, being the last mentioned lacking basic infrastructure, which illustrates the absence of people and increased insecurity. The photographic records displayed on observation grids allowed us to capture existing occupations, highlighting walking and recreational practices as they are the main activities performed by users of the district. As the condition and dynamics of the area were understood, design references and requalification strategies on degraded public spaces, with a focus on mobility and urban vitality, were researched, providing data to assist the propositional phase, which, elaborated at a preliminary study level, launches a project guideline for the area, based on identified problems and potential. Finally, scenarios were developed by edits of images. Finally, scenarios were developed by edits of images recorded to demonstrate the possibility of a new perspective for the district, promoted by spatial changes capable of boosting urban social activities, enabling the co-presence of users and reactivating its urban vitality.

Keywords: Public space; Almeidão Stadium; Urban vitality; Mobility.

“É a sociabilidade, **o prazer de estar com o outro**,
que estabelece em definitivo a diferença urbana”

JACQUES LE GOFF

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização do Estado da Paraíba, zoom na cidade de João Pessoa com destaque na área de estudo.....	17
Mapa 2: Distribuição das praças nas zonas de João Pessoa (%)	18
Mapa 3: Localização da área do Estádio na malha urbana de João Pessoa	19
Mapa 4: Zoneamento e pontos de interesse.....	29
Mapa 5: Principais eixos viários.....	30
Mapa 6: Número de habitantes por setor censitário.....	33
Mapa 7: Renda média salarial por setor censitário	34
Mapa 8: Delimitação do entorno.....	35
Mapa 9: Uso do solo.....	36
Mapa 10: Mapa Nolli.....	38
Mapa 11: Gabarito das Edificações	38
Mapa 12: Pavimentação das ruas	39
Mapa 13: Hierarquia Viária	40
Mapa 14: Transporte público e paradas de ônibus.....	41
Mapa 15: Sintaxe espacial.....	42
Mapa 16: Localização dos portais.....	53

INTRODUÇÃO

16

OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS

20

ETAPAS DE TRABALHO E ESTRUTURA

21

01

REFERENCIAL TEÓRICO

ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

23

VITALIDADE URBANA

25

MOBILIDADE URBANA

27

02

DIAGNÓSTICO

DIAGNÓSTICO GERAL

29

Zoneamento

29

Eixo Viário e Conexões

30

Aspectos Demográficos e Socioeconômicos

32

DIAGNÓSTICO DO RECORTE

35

O Estádio José Américo de Almeida Filho - Almeidão

35

Delimitação

35

Uso do Solo

36

Gabarito das Edificações

38

Infraestrutura Viária

38

Transporte Público

41

Sintaxe Espacial

42

Dispositivos Técnicos

43

Grade de Observação

46

Portais

53

PROBLEMAS E POTENCIALIDADES

56

03

REFERÊNCIAS PROJETUAIS

ARENA BSB, BRASÍLIA-DF	58
PARQUE DA GARE, RS	60

04

PROPOSTA

REQUALIFICAR	64
ENTRAVES E CAMINHOS PARA O PAR- QUE CIRCULAR	65
CENÁRIOS	72

CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
----------------------	----

REFERÊNCIAS	82
-------------	----

INTRODUÇÃO

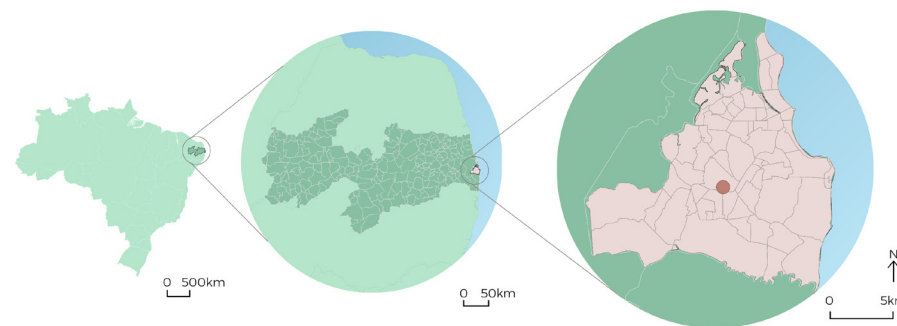
O espaço público é responsável por sediar encontros das pessoas nas cidades. Sabe-se que nos últimos anos o fenômeno de desvalorização da convivência no meio urbano em detrimento ao fortalecimento de atrativos dos espaços privados, contribuiu para a diminuição das vivências coletivas na cidade. Autores como Sennett (1988) e Jacobs (2001) identificaram no final do século XX essa crise que é percebida hoje na falta de vida dos espaços livres públicos, aqui entendido como um espaço da esfera pública onde todos podem ter acesso que vai além do suporte físico (QUEIROGA, 2011).

Nesse contexto, percebe-se atualmente a tendência à vivência em propriedades privadas abertas para o uso coletivo, por estas proporcionarem maior conforto e segurança, a exemplo os condomínios fechados, shopping centers e clubes, os chamados por Caldeira (2000) de "enclaves fortificados". Com o aumento da apropriação desses lugares, a desvalorização dos espaços públicos infelizmente tende a aumentar. Outros aspectos como a degradação dos equipamentos e a falta de elementos como abrigo, sombra e um ambiente agradável, importantes para favorecer a apropriação dos espaços públicos, colaboram para o abandono da vivência coletiva no meio urbano (CULLEN, 2007). As más condições em que se encontram os espaços públicos impossibilitam as pessoas de exercer atividades básicas como caminhar, sentar, interagir e descansar; um ciclo vicioso se estabelece, uma vez que "as pessoas se inspiram e são atraídas pela atividade e presença de outras pessoas" (GHEL, 2013, p.65); em outros termos, a ausência de pessoas gera mais ausência.

Pensar na cidade e como os espaços públicos influenciam na vida e nas relações entre as pessoas, leva a uma reflexão sobre a influência mútua existente entre ambiente e indivíduo (DUARTE, 2014). Nesse aspecto, Medeiros (2013 *apud* Castro, *et al.* 2016) constata que as cidades brasileiras se configuram entre as

mais segregadas do mundo, onde os espaços públicos se apresentam de forma fragmentada e ineficiente em sua disposição, sendo muitas vezes inacessíveis para uma parcela da população.

Mapear a localização das áreas livres de uso público permite identificar as partes da cidade em que o número de espaços públicos é insuficiente, além de evidenciar a necessidade de uma distribuição igualitária para os vários setores da cidade (GATTI e ZANDONADE, 2017). Em concordância, Macedo *et al.* (2018) compreende que ao entender a importância dos espaços públicos na constituição da cidade, evidencia-se a negligência no tratamento desses lugares pelos órgãos públicos em muitas cidades brasileiras, e neste trabalho, destaca-se a ocorrência na cidade de João Pessoa, capital do estado da Paraíba (mapa 1).

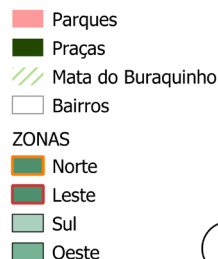
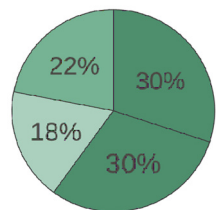


Mapa 1 - Localização do Estado da Paraíba, zoom na cidade de João Pessoa com destaque na área de estudo.

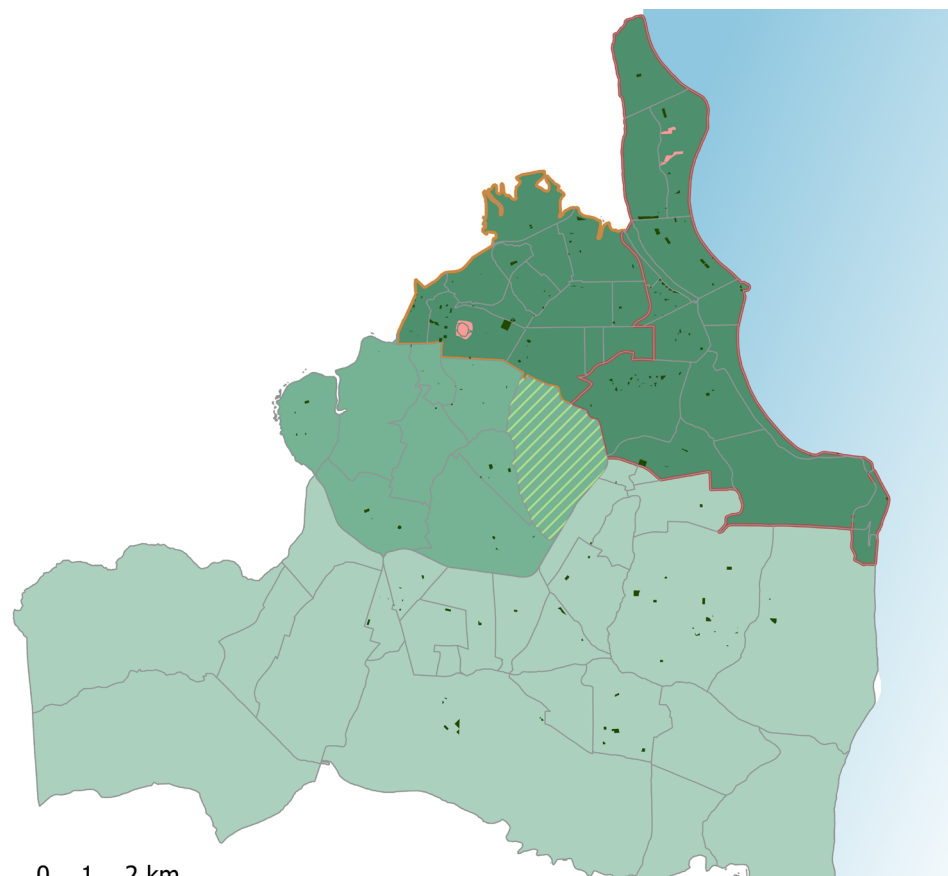
Fonte: Base de dados da PMJP, editado pela autora

Ao analisar especialmente a localização das praças em João Pessoa, percebe-se uma má distribuição, uma vez que estes espaços estão concentrados nas zonas norte e leste, enquanto que a zona oeste e, principalmente, a zona sul dispõe de uma menor quantidade de espaços públicos. Além disso, a má gestão dos recursos públicos para criação desses espaços por parte dos órgãos competentes, resulta na rejeição da população

diante do que é ofertado em termos de infraestrutura, possibilidade de usos e atratividade. Na cidade de João Pessoa, a realidade das praças em especial, se resume principalmente em espaços mal planejados e pouco utilizados que são distribuídos de maneira desigual ao longo do território, o mesmo podendo ser dito em relação aos parques: citem-se, como exemplo, os principais parques urbanos da cidade localizados ao norte, o Parque Sólon de Lucena (Bairro do Centro) e os Parques Parahyba I e II à leste (Bairro Jardim Oceania), além da orla marítima que por si carrega o fato de ser um importante espaço de socialização e lazer da cidade. As más condições e, em alguns casos, a inexistência de espaços públicos em lugares específicos, evidenciam a importância de identificá-los, explorar suas potencialidades e solucionar os possíveis problemas de maneira a favorecer seu uso por parte da população.



0 1 2 km



Mapa 2 - Distribuição das praças nas zonas de João Pessoa (%).
 Fonte: Elaborado pela autora a partir de Sposati, *et al.* (2009)

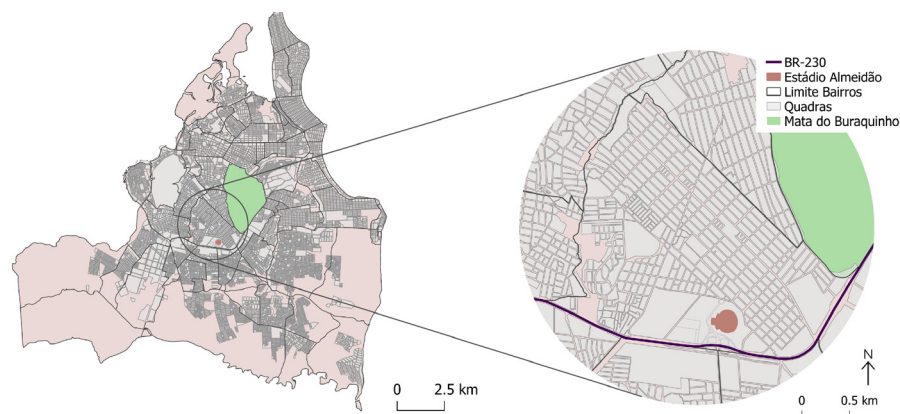
Neste sentido, uma análise realizada sobre o mapeamento elaborado pela PMJP¹ revela que a cidade dispõe de 180 praças, das quais 60% estão concentradas nas zonas norte e leste (Mapa 2). Apesar da zona norte ser o setor com menor extensão territorial (1.672,4 ha), concentra 30% das praças, principalmente em bairros que compõem a região central (Centro, Varadouro e Tambiá), outros 30% estão na parte leste e 22% na zona oeste.

A maior discrepância ocorre na zona sul devido ao fato de ser a área com maior extensão territorial (12.345,9 ha), composta pelo maior número de bairros (23 ao todo) mas que, em contrapartida, contempla a menor porcentagem de praças da cidade (apenas 18%). Os bairros de Anatolia, Cidade dos Colibris, Jardim Veneza, Bairro das Indústrias, Mumbaba, Mussuré, Distrito Industrial, Grotao, Planalto da Boa Esperança, Paratibe, Muçumagro e Barra de Gramame (12 bairros), localizados no setor sul da cidade de João Pessoa, não apresentam nenhuma praça formalizada pela Prefeitura, enquanto que bairros como Castelo Branco (zona leste) e

¹ Mapa desenvolvido pela Secretaria do Planejamento – Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro Urbano, disponível em: < <http://geo.joaopessoa.pb.gov.br/digeoc/mapas/MAPA%20JOAO%20PESSOA%20PRACAS.pdf> > Acesso em: 29 de jul. 2020

Centro (zona norte), dispõem de 17 e 13 praças, respectivamente.

Diante deste desequilíbrio flagrante, os olhos se voltam para as opções de áreas da cidade que, por suas características enquanto espaços livres públicos, poderiam ser melhoradas e readequadas através do processo de requalificação², para que ofereçam melhores possibilidades e ofertas de equipamentos para a população. Percebe-se de fato que o entorno do Estádio José Américo de Almeida Filho, popularmente conhecido como Almeidão, se apresenta como um grande espaço público que tem o potencial de ser ocupado e utilizado pelos moradores, principalmente do bairro do Cristo Redentor e bairros vizinhos do setor sul (Mapa 3). A área em que se localiza o Estádio Almeidão se configura como um pólo que concentra as principais atividades esportivas da cidade junto ao Ginásio Poliesportivo Ronaldo Cunha Lima – Ronaldão. Após 40 anos, o Estádio passou por uma reforma que envolveu reparos no prédio, além da criação de quadras de esportes, uma pista de skate e a pavimentação da área externa para uso de estacionamento que é utilizado principalmente como pista de caminhada (Figura 1).



Mapa 3 - Localização da área do Estádio na malha urbana de João Pessoa.
Fonte: Base de dados da PMJP, editado pela autora

² Este termo será conceituado e melhor abordado no capítulo 4.



Figura 1 - Pessoas caminhando em torno do Estádio Almeidão.
Fonte: Acervo da autora

Apesar da precariedade de infraestrutura e más condições do espaço, situações que estariam ligadas à sua suposta inutilização, ou mesmo a problemas nas estruturas físicas ou desvalorização econômica da área (VARGAS E CASTILHO 2015), é perceptível a insistência, por parte da população, em continuar utilizando este espaço, em detrimento de seu próprio conforto. Assim, os públicos que moram nos arredores utilizam a área para práticas cotidianas esportivas, sociais, etc. Pode-se afirmar que, apesar das condições desfavoráveis do seu entorno, o Estádio Almeidão possui destaque no desenho urbano da cidade e é reconhecido como “monumento” (LAMAS, 2004), por suas grandes dimensões e seus aspectos individuais de presença, posicionamento e significado para a cidade; e como “marco” (LYNCH, 1980) que pode ser visto e reconhecido a longas distâncias, definindo direções na cidade (Figura 2). Além disso, Estádio Almeidão, está localizado na rota de chegada na cidade de João Pessoa e pode ser visto a longas distâncias às margens da BR-230. Possui grande relevância para a cidade não apenas por sua posição estratégica, como também por sua importância enquanto patrimônio arquitetônico e por seu inegável valor simbólico e social na área de esportes.

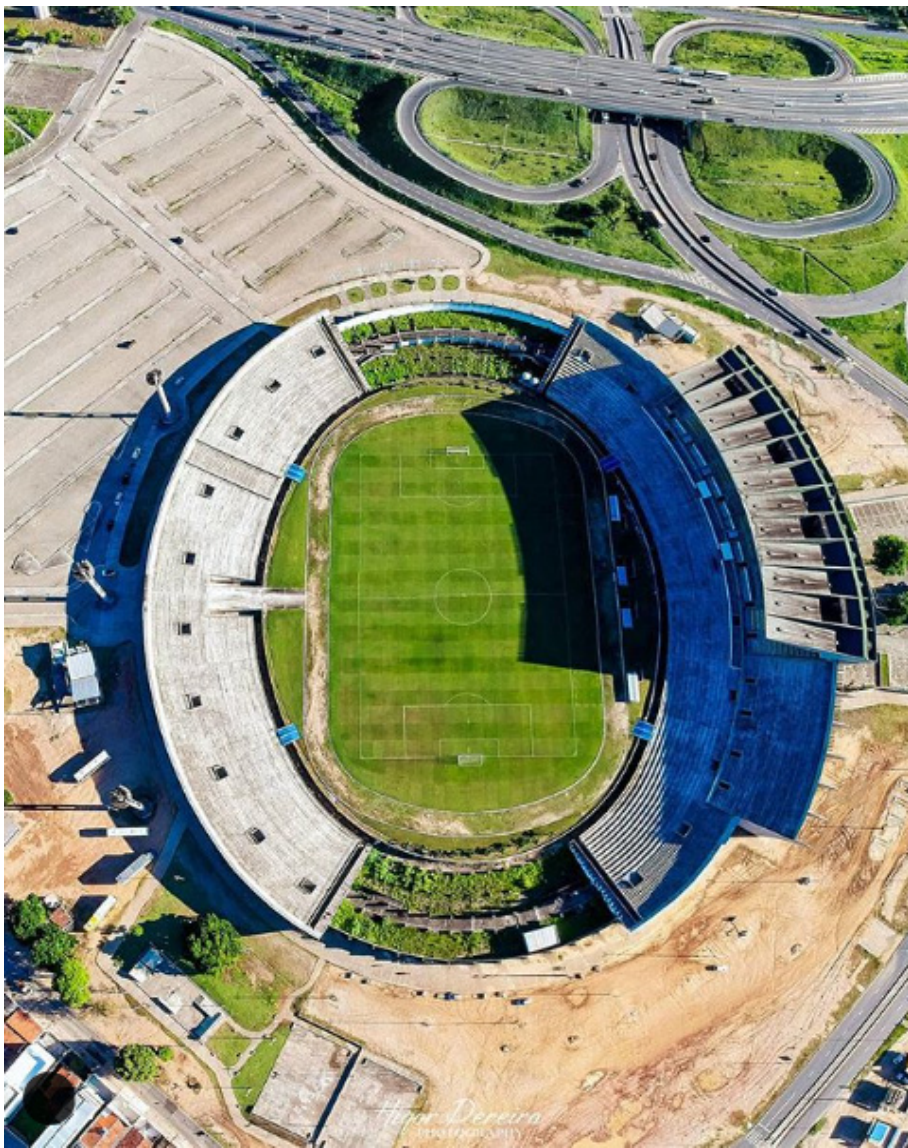


Figura 2 - Vista superior Estádio Almeidão.
Fonte: PEREIRA, Higor. Estádio Almeidão, 2020, fotografia

Diante da desvalorização e desequilíbrio na distribuição de espaços públicos na cidade de João Pessoa, mais especificamente na zona sul, a proposta de requalificação do entorno do Estádio Almeidão aparece para os moradores do setor como uma opção de espaço para vivência coletiva. Além disso, trata-se de uma perspectiva que fortalece os vínculos e usos já existentes, além de agregar novos valores a uma área tão relevante para cidade. O trabalho tem como **objetivo geral** elaborar um diagnóstico do entorno do Estádio Almeidão e propor um plano de requalificação, em nível de estudo preliminar, para esta área. Como objetivos específicos, foram estabelecidos:

1. Apreender os aspectos referentes aos usos e ocupações da área
2. Averiguar o grau do suporte dado, pelo transporte público coletivo, à área delimitada enquanto recorte
3. Entender a influência dos dispositivos técnicos que compõem o espaço nas atividades e práticas desenvolvidas pelo usuários
4. Propor cenários de inspiração com soluções que visam mitigar os problemas encontrados e fortalecer as potencialidades identificadas na etapa de diagnóstico

ETAPAS METODOLÓGICAS E ESTRUTURA

O presente trabalho foi desenvolvido a partir de quatro grandes etapas metodológicas, quais sejam: Etapa teórica, diagnóstica, de referencial projetual e propositiva. A seguir, detalhamos sucintamente cada uma dessas fases de trabalho.

Etapa teórica: esta consistiu na elaboração de um referencial teórico, a partir do estudo de conceitos importantes ao tema e que serviram para o embasamento da pesquisa. Nesta etapa, foram explorados teses, dissertações, artigos, livros e manuais através de ferramentas de consulta como Google Acadêmico, Periódicos da CAPES e repositórios das Universidades, que tratam de conceitos ligados ao tema como “espaços livres públicos”, “vitalidade urbana”, “mobilidade urbana”, “requalificação”, entre outros. Além disso, a base de dados da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP) e o Censo IBGE 2010 foram utilizados para fundamentar estatisticamente a pesquisa.

Etapa diagnóstica: a construção do diagnóstico da área escolhida para análise se dividiu em uma esfera mais ampla e outra mais específica. Assim, realizamos o primeiro nível de diagnóstico – o nível do bairro – por meio da análise morfológica com a ferramenta SIG e dados do Censo IBGE 2010 e da PMJP, com auxílio do *Google Maps* e *Google Street View* para mapeamento de aspectos como o zoneamento, eixo viário e conexões, aspectos demográficos e socioeconômicos. Já o segundo nível de diagnóstico, mais local e focalizado na área delimitada como recorte, procedemos à geração de mapas de uso do solo, gabarito das edificações, infraestrutura viária e transporte coletivo; realizamos igualmente visitas in loco, para levantamento fotográfico e “observação não-participante e não-interativa” do comportamento dos usuários (GROAT, WANG, 2002), com base numa “grade de observação” (QUIVY, CAMPENDHOUDT, 2008) e caracterização

dos dispositivos técnicos que compõem o espaço (TOUSSAINT, 2003). Também nesta etapa, utilizamos a ferramenta *Depthmap* para análise da sintaxe espacial da área através da variável de integração para entender a configuração física do espaço e sua capacidade de facilitar ou dificultar o desempenho de atividades no espaço pelas pessoas. Ainda nesta etapa foi aplicada a técnica de “portais” (VAUGHAN, 2011), que representa dados de locomoção de pessoas, ciclistas e veículos de maneira gráfica e estatística.

Etapa de coleta de referências projetuais: são analisados projetos de referência em requalificação urbana que partilham de conceitos relevantes para a construção da proposta como integração, flexibilidade funcional e acessibilidade.

Etapa propositiva: nessa etapa, ocorreu a definição de diretrizes, zoneamento e conexões do parque para a criação de cenários em locais específicos. Foram desenvolvidos diagramas de fluxos e conexões, manchas de ocupação e arborização, mapa geral da proposta e a definição dos cenários ilustrados através das fotos editadas nos programas *Adobe Photoshop* e *Adobe Illustrator*.

O texto está estruturado em quatro partes: a primeira refere-se à fundamentação teórica, na qual são apresentados conceitos que fundamentaram nossas reflexões; a segunda contém o diagnóstico realizado; a terceira parte traz a análise de referências projetuais e, por fim, o último capítulo, de natureza propositiva, aponta para as soluções aos problemas identificados. Por fim, as considerações finais que discorrem sobre os resultados e algumas contribuições do trabalho, além de expor dificuldades encontradas e possíveis rumos futuros da pesquisa

The background is a solid green color with a pattern of white, hand-drawn circles and lines of varying sizes and thicknesses, creating an organic, abstract feel.

1

REFERENCIAL TEÓRICO

ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

O conceito de espaço público é abrangente e pode ser compreendido a partir de diferentes universos ou epistemes. Diante da relevância da abordagem sobre perspectivas diferentes, seja ela abrangente ou específica, evidencia-se a complexidade do tema que permeia áreas diversas do conhecimento como sociologia, geografia, filosofia e urbanismo e, portanto, divide o entendimento dos teóricos sobre o que são os espaços livres públicos. Neste trabalho, interessa-nos a acepção urbanística do termo, a qual pode ser compreendida em diversas escalas. Mais particularmente, entende-se aqui o conceito de “espaço livre público”, definido por Magnoli (1982 *apud* CUSTÓDIO *et al.* 2011, p. 3) como “todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz) ao redor das edificações e ao qual as pessoas têm acesso”. Essa definição expande o conceito para além das “áreas verdes” e engloba todo espaço não edificado, seja ele sob a forma de jardins públicos, recuos, ruas, parques, margens de rios ou mares (QUEIROGA, 2011).

Neste trabalho será então utilizada esta definição apresentada por Queiroga (2011), que entende os espaços públicos não apenas como artefato urbano de suporte físico, mas como um espaço de livre acesso aos diferentes públicos urbanos. Em uma perspectiva mais específica, o parque urbano, enquanto espaço livre público e significativo elemento morfológico no tecido da cidade, se destaca por ser, na maioria das vezes, uma expressão de espaço livre público intencional do desenho urbano, notadamente em função de sua escala, em detrimento de outros que nascem espontaneamente, como largos, ou que se apresentam como resquícios ou vazios decorrentes do traçado da cidade (LAMAS, 2004).

Destaca-se que os elementos morfológicos entendidos como espaços livres são variados e os termos acabam por serem utilizados indistintamente gerando uma confusão de

significados (MACEDO, 1985). Com base em Macedo (1985), lista-se aqui algumas denominações atreladas ao conceito de espaço público bem como suas definições:

Espaços verdes: área urbana ou porção do território ocupada por algum tipo de vegetação que possua valor social, seja de uso, cultivo, estético ou ainda de lazer;

Área verde: área ocupada por algum tipo de vegetação que pode ou não ter um valor social;

Área de lazer: espaço livre de edificação destinado principalmente ao lazer, quer seja ativo (playgorunds, quadras, etc) ou passivo (contemplativo, área com caráter cênico e paisagismo expressivo);

Área de circulação: engloba a grande maioria dos espaços livres de edificação, ou seja, todo o sistema viário público e privado de condomínios. São os espaços destinados ao acesso de veículos e pedestres.

Além destas definições, Lamas (2004) elenca a praça como elemento morfológico do espaço urbano responsável pelos encontros, permanência e sede das manifestações da vida urbana em geral. O parque urbano, anteriormente citado, é definido por Macedo e Sakata (2010, p.13) como “um espaço livre público estruturado por vegetação e dedicado ao lazer da massa urbana”, geralmente suas grandes dimensões o diferenciam da praça, apesar de que, de acordo com os autores, cada vez mais estão se apresentando com dimensões menores devido ao alto valor do solo urbano.

As funções desses espaços na cidade são múltiplas e estão relacionadas desde às atividades oferecidas pelo uso dos dispositivos técnicos que os compõem, como também de forma mais subjetiva às representações sociais que os envolvem. Por

serem lugares de encontro, lazer, contemplação, permanência ou ainda de passagem, em todos os casos, os espaços públicos e seu “sucesso” depende da mobilização das pessoas, o que pode ser potencializado pela adequação dos seus setores à atividade social urbana (MORAIS, 2012; MEDEIROS, MORAIS *et. al.*, 2019); Jacobs (2001) fortalece essa ideia ao entender que são as pessoas que consolidam a utilidade dos espaços, ao apropriar-se dos mesmos; do contrário, eles se tornam inúteis.

Nesse sentido, Castro *et al.* (2016) entende que a acessibilidade é a principal variável da eficiência do espaço público. A acessibilidade pode ser medida pelo número, natureza e maneira que uma pessoa pode alcançar os destinos desejados, o que em outros termos, está relacionado ao grau de facilidade para atingir determinados espaços (SILVEIRA e SILVA, 2016). Os autores ainda observam que a acessibilidade é sinônimo de oportunidade urbana e, por isso, representa a possibilidade dos cidadãos terem acesso a diferentes localidades na cidade, a fim de usufruir dos bens e serviços ofertados.

Apesar de sua importância ressaltada por Queiroga (2011) como fundamental em três aspectos – desempenho da vida cotidiana; constituição da paisagem urbana enquanto elemento da morfologia urbana e da imagem da cidade; e constituição das esferas de vida pública e privada –, os espaços públicos sofrem da carência de atratividade. Um dos maiores desafios atuais para os espaços livres públicos é torná-los convidativos ao uso pelas pessoas, visto que “as pessoas reúnem-se onde as coisas acontecem e espontaneamente buscam outras pessoas” (GHIEL, 2013, p.25). Whyte (2009), na sua observação sobre as praças notadamente, constatou que as mais frequentadas são também as mais sociáveis, com um maior número de casais e de encontro de pessoas.

Mas o que configura um espaço livre público bem sucedido? Como potencializar sua mobilização por parte das pessoas e assim agregar vitalidade urbana para a área? Para

Heemann e Santiago (2015), é preciso que os espaços livre públicos sejam capazes de sediar celebrações, realizar trocas sociais e econômicas, mas também serem favoráveis aos encontros de pessoas de diferentes idades, gêneros e culturas, servindo de palco para a vida pública. Para as autoras, é possível analisar o lugar e identificar se este é bem sucedido através de 4 qualidades fundamentais: acessibilidade, sociabilidade, atividade e conforto. A figura 3 a seguir ilustra o que pode ser analisado decorrente desses atributos chaves.

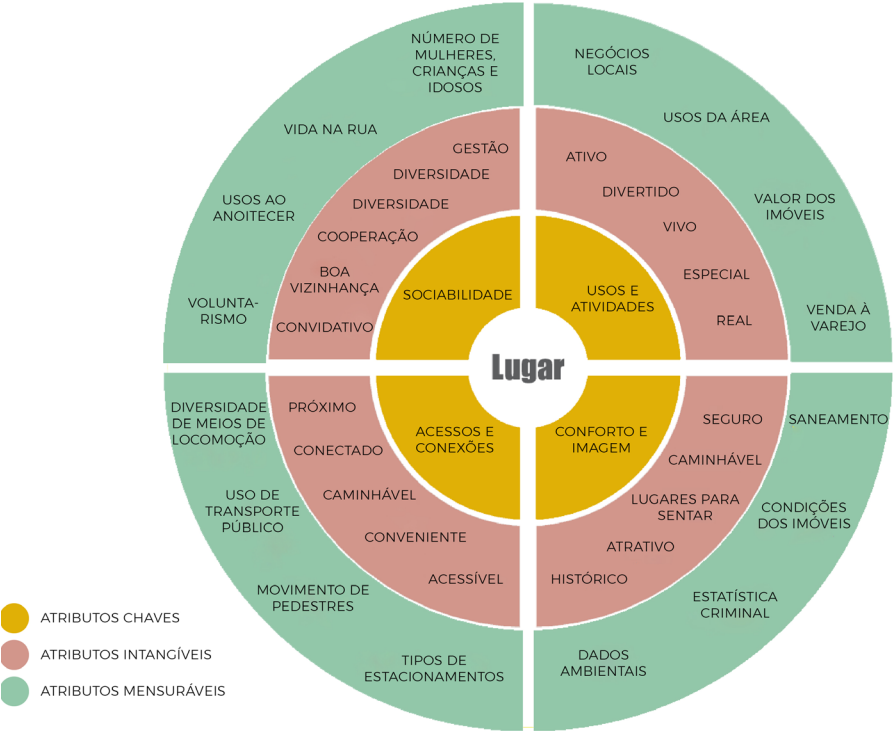


Figura 3 - Aspectos de análise do espaço livre público.
Fonte: Heemann e Santiago (2015), adaptado pela autora.

É bem provável que após a avaliação apresentar resultados positivos na maioria dessas condicionantes, o espaço público seja considerado vivo e útil para as pessoas. De modo geral, Jaco-

bs (2001) observa que a vitalidade dos parques enquanto espaços livres públicos é resultado da diversidade física funcional de usos vizinhos, e a consequente diversidade de usuários em diferentes horários ao longo do dia. Pessoas atraídas ao lugar atraem mais pessoas e com isso a vitalidade flui em razão da manutenção da atividade social urbana desses espaços. No contexto do recorte de estudo, um primeiro olhar, ainda que exploratório, permite identificar que o grande espaço livre público do Estádio Almeidão e suas áreas livres de entorno se encontram, atualmente, subutilizadas e degradadas. Ao entender os espaços livres públicos e sua importância na cidade, a área apresenta desafios e potencialidades que precisam ser estudados e explorados para uma proposta de requalificação bem sucedida.

VITALIDADE URBANA

Atualmente, o esvaziamento dos espaços públicos está diretamente ligado à insegurança, assim como o contrário, os lugares seguros favorecem a presença de pessoas. Existem fatores que contribuem para que os espaços sejam apropriados e usados pelas pessoas, por isso o estudo fundamentado na análise da vitalidade urbana busca compreender os elementos que promovem a ocupação do espaço público de modo próspero, atraente e seguro. Neste trabalho, utiliza-se o conceito de vitalidade urbana de Netto, *et al*/ (2012, p. 262) “entendida como um conjunto de condições encontradas em espaços em que há intensa presença de pessoas nas ruas, grupos em interação e trocas microeconômicas.”. Para que haja vitalidade urbana, é preciso antes que sejam promovidas e facilitadas as relações entre as pessoas, além do local e seus dispositivos técnicos (bancos, árvores e brinquedos) serem intermediados pela percepção dos usuários do espaço (SANTANA, 2015). É preciso primeiro compreender quais as causas para a falta de vitalidade urbana nos espaços para depois estudar como ela pode ser estimulada.

Um dos principais motivos ao contrário para a inatividade dos espaços públicos na cidade é a “Grande Praga da Monotonia” apontado por Jacobs (2011) como destruidora da vida urbana; em outros termos, a monofuncionalidade de usos é responsável pela apatia e contribui para o esvaziamento dos espaços, mesmo que em horários específicos do dia. Ghel (2013), salienta que para o espaço ser vivo, ele deve ser utilizado por diferentes pessoas ao longo do dia e isso é fortalecido com a diversidade da vizinhança local. Ao entender que a vizinhança interfere diretamente no espaço, percebe-se que os lugares cercados por um mesmo uso impõe um horário limitado aos frequentadores (JACOBS, 2001) e, por isso, são subutilizados numa parte do dia e super utilizados em outra, já que há pouca variação dos usuários e

possuem uma dinâmica parecida.

De modo contrário, a variedade de usos é portanto, um importante meio mobilizador da vitalidade urbana. A diversidade de usos favorece a diversidade de pessoas que por sua vez contribui para a permanência no lugar em diferentes horários ao longo do dia, colaborando para manter o local seguro e ativo. Esse círculo virtuoso fortalece a vitalidade, mas não apenas; outras variáveis que incidem na presença de pessoas nos espaços são elencadas por Santana e Ragazzi (2019, p. 04) no quadro a seguir:

ESCALA	VARIÁVEIS	O QUE AFERIR / QUAL AUTOR
ENTORNO IMEDIATO	Uso do solo	Variedade de atividades (alimentação do equipamento)/ Jacobs (2001), Gehl (2006), Whyte (1980)
	Diversidade no turno de uso	Variedade de usuários/ Gehl (2006), Whyte (1980)
	Fronteiras suaves	Relação público x privado; presença de zonas de transição; atividades existentes; e sensação de segurança/ Gehl (2006), Alexander et al.(1977), Whyte (1980), Holanda (2002)
	Portas e janelas	Acessibilidade visual e sensação de segurança /Jacobs (2001), Whyte (1980), Gehl (2006), Holanda (2002)
AMBIENTE	Mobiliário e equipamentos	Variedade de atividades e presença e variedade de usuários / Gehl (2006), Whyte (1980)
	Paisagismo e arborização	Conforto ambiental; estética; e presença e variedade de usuários / Whyte (1980), Gehl (2002)
	Espaços sentáveis	Amenidades locais; presença; e variedade de usuários / Whyte (1980), Gehl (2002).

Quadro 1 - Referências de análise da vitalidade urbana.
Fonte: SANTANA e RAGAZZI (2019), editado pela autora

Nesse contexto, destaca-se o espaço livre público como um lugar em que as pessoas podem se encontrar e participar do convívio social e, neste sentido, trata-se de ambientes urbanos projetados e concebidos de modo a fomentar a vitalidade.

O desenho urbano possui influência direta nesta realidade, podendo-se dizer que por meio dele uma série de atividades e apropriações sociais possam se realizar. Whyte (2009) afirma que “as pessoas tendem a se sentar onde há lugares para se sentar”; de modo contrário, se não há nenhum atrativo que induza as pessoas a permanecerem, elas provavelmente estarão neste espaço “de passagem” ou apenas por um “breve período” de tempo. O desenho urbano, deste modo, pode contribuir diretamente para que o espaço seja atrativo da mesma forma que o mal planejamento pode repelir as pessoas.

Apesar de sua importância, o planejamento urbano dos espaços e das atividades neles desenvolvidos é negligenciado (DUARTE, 2014). A esse respeito, Maricato (2015) aponta para uma “crise urbana brasileira” e os espaços públicos estão associados a esse quadro de crise, uma vez que se encontram “desqualificados, negados e subordinados em termos de diretrizes urbanísticas à prioridade incontestável do automóvel” (TRIGUEIRO, CRUZ, 2016, p. 4). Essa relação potencializa um perigoso ciclo vicioso: “na recusa das calçadas, praças e áreas públicas de convívio social, está posta a realidade que alavanca a dependência automotiva urbana, o esvaziamento do espaço público, (...) estabelecendo de vez condição sine qua non ao visível desajuste da(s) urbanidade(s) atual(is)” (*idem*).

Através do desenho urbano é possível criar oportunidades no espaço para torná-lo convidativo e interessante ao uso; segundo Del Rio (1990), não se trata apenas de pensá-lo numa escala maior, mas também de encarar tais oportunidades a partir de elementos menores como mobiliários urbanos, dispositivos de sombreamento, como árvores ou treliças, de iluminação, etc, interferindo consubstancial e favoravelmente no desempenho do espaço. Sendo assim, é preciso que o desenho urbano vislumbre como fim a copresença e desenvolvimento das atividades sociais, apropriações e interações, de maneira que as decisões projetuais do lugar contribuam para a vida urbana.

MOBILIDADE URBANA

Os problemas de mobilidade existentes em muitas cidades brasileiras residem na priorização do transporte motorizado individual em detrimento a outras opções, resultando em cidades adaptadas exclusivamente a esse modal. Entender que o conceito de mobilidade urbana está relacionado aos deslocamentos que as pessoas fazem no contexto da cidade, com um ponto de origem e de destino no espaço (SILVEIRA e SILVA, 2016), permite concluir que a prática da mobilidade deve ser observada a partir da esfera do sujeito.

Nesse sentido, o direito de ir e vir, assegurado pela Constituição Federal, ressalta a importância do deslocamento para realizar atividades de trabalho, lazer, estudo, entre outros. Apesar de ser algo intrínseco ao ser humano e necessário à vida, a maioria das cidades brasileiras não dispõe de um Planejamento de Mobilidade Urbana, como aponta o levantamento realizado pelo Ministério das Cidades em que apenas 14% dos municípios possui o documento. Essa falta de planejamento gera cenários caóticos principalmente nos grandes centros urbanos do país.

Em 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587 que estabelece o papel de orientar, instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar a política da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). A lei também destaca a mobilidade sustentável por meio da preferência a transportes não motorizados em detrimento dos motorizados e também dos transportes coletivos em relação aos de uso individual. Apesar dessas recomendações expressas na lei, é fato o aumento de veículos motorizados individuais em 24,5 % a mais que os transportes coletivos como o metrô e trem em todo país apontado no levantamento realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2016), trazendo malefícios ambientais, urbanos e sociais. Figueiredo (2012) denuncia a “tendência desurbana”, quando aponta características como

essa priorização do automóvel particular e a negação do espaço público.

Com o aumento da frota de veículos, o planejamento urbano passa a utilizar o carro como escala para o desenho da cidade, menosprezando, assim, o principal gerador de vitalidade do espaço: o pedestre. É perceptível as calçadas estreitas para alargamento do leito viário preenchidas com placas de sinalização e outros obstáculos que dificultam o caminhar (GHEL, 2013). A prioridade ao pedestre no planejamento da mobilidade urbana tão defendida por Ghel (2013), Jacobs (2011) e Speck (2017) favorece um ambiente mais seguro e sustentável na cidade, além do caminhar ser uma atividade ligada a hábitos saudáveis. Os ciclistas, semelhantemente, utilizam a bicicleta como uma alternativa sustentável pela não emissão do CO2 e junto aos pedestres, devem contribuir com suas práticas (andar de bicicleta e caminhar) como medidas de saúde pública (GHEL e SVARRE, 2017). Apesar de seus benefícios, percebe-se a falta de planejamento das cidades para a incorporação desse meio de transporte no tráfego urbano, resumindo-o a ciclovias desconectadas da malha urbana.

Nesse cenário, é preciso que o planejamento de mobilidade urbana contribua para a criação de infraestrutura e mecanismos que favoreçam a mobilidade ativa, além da priorização do transporte coletivo em detrimento do individual. Uma rede cicloviária integrada à malha de tráfego, ou ainda alternativas como alargamento de calçadas e atrativos para se estar, ampliação de esquinas e controle da velocidade dos carros, contribuem para o caminhar e o andar de bicicleta (GATTI e ZANDONADE, 2017). Tais medidas podem e devem ser tomadas afim de tornar as cidades mais caminháveis e menos voltadas ao uso do automóvel.



2

DIAGNÓSTICO

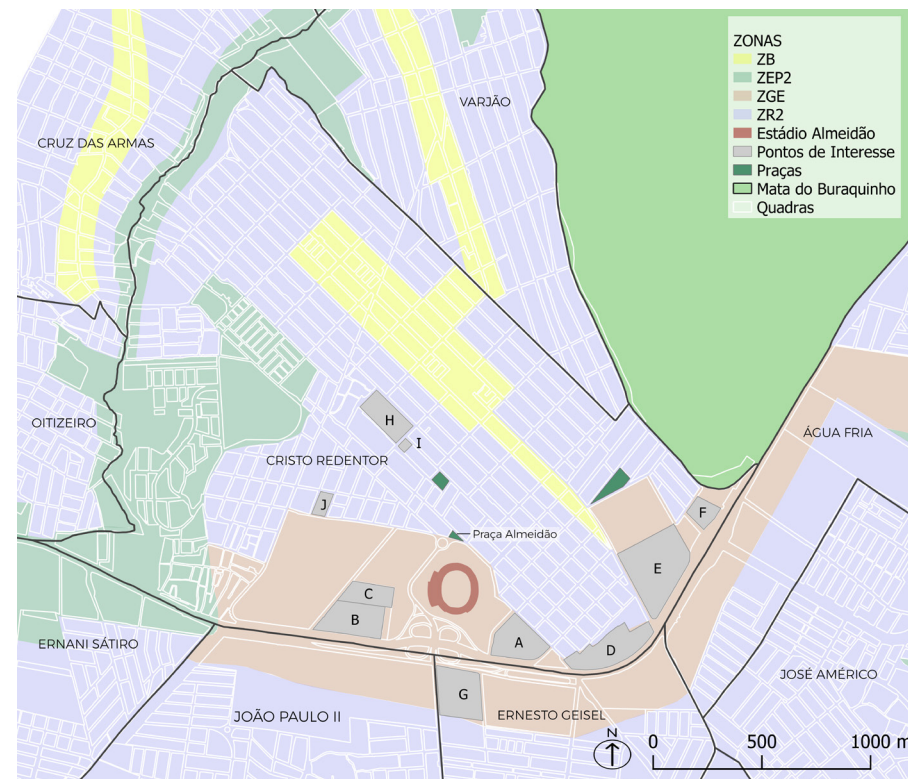
DIAGNÓSTICO GERAL

Para melhor apreensão das características concernentes ao lugar, foi necessário realizar um diagnóstico geral em nível de bairro; conexões vizinhas também foram observadas, de maneira que o estudo do entorno do Estádio Almeidão, objeto deste trabalho, esteja conectado com o restante da cidade de João Pessoa. Nesse contexto, a área observada corresponde ao bairro do Cristo Redentor onde está localizado o Estádio, bem como porções de bairros vizinhos. Observar o bairro, inicialmente, a partir desta macro-escala faz-se necessário para apreensão dos aspectos de zoneamento, eixos viários e conexões, aspectos demográficos, bem como socioeconômicos da área.

Zoneamento

Diante da análise do mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo, percebe-se que o Estádio Almeidão se encontra na Zona de Grandes Equipamentos às margens da BR-230. Além do estádio, outros equipamentos de grande porte são identificados como pontos de interesse para a cidade atraindo a população para a região, sendo eles: Ginásio Roldão (A); Sede da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana(SEMOB) (B); Subestação da Energisa (C); Superintendência dos Correios (D); CEASA (E); Sede da Superintendência Regional de Polícia Rodoviária Federal na Paraíba (F) e a Central de Polícia Civil (G). Além desses, o cemitério do Cristo (H), o Centro de Atenção Integrada à Saúde (CAIS) do Cristo (I) e o Instituto de Medicina Legal (J) são equipamentos que integram a área. Esse complexo de equipamentos atrelado à malha viária do viaduto do Geisel configura um nó estruturante da cidade não apenas em termos de atrativos, mas também enquanto pólos geradores de movimentação e fluxos (Mapa 4).

Nessa região, além da ZGE, temos o predomínio das Zona



Mapa 4 - Zoneamento e pontos de interesse.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

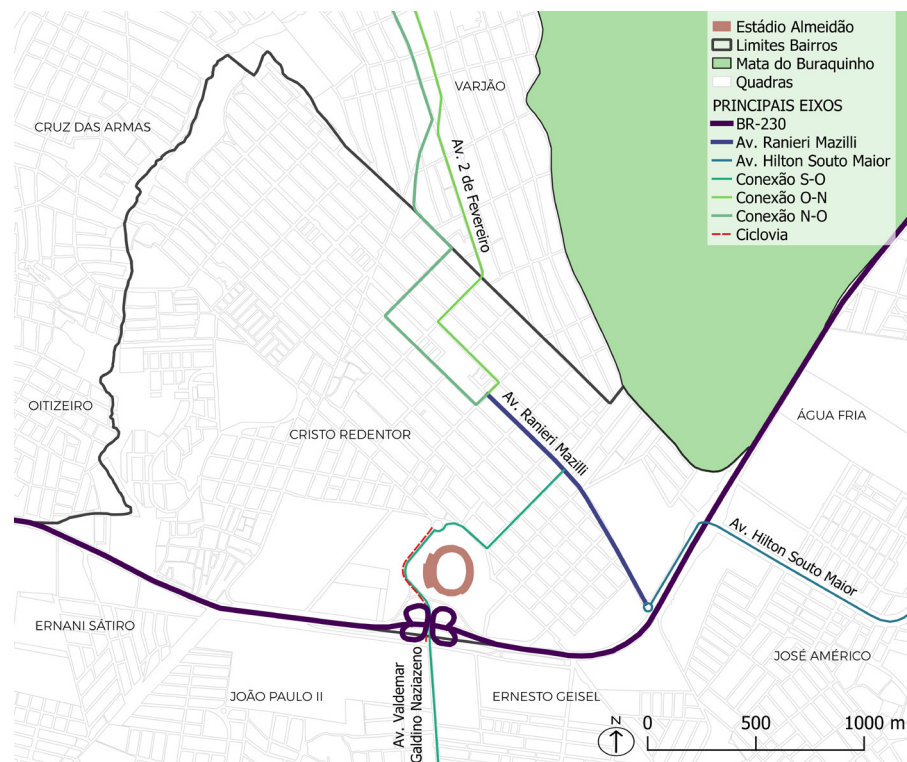
Residencial 2 (ZR2), Zona de Bairro (ZB) e Zona Especial de Preservação 2 (ZEP2). O código de urbanismo vigente estabelece diretrizes e parâmetros de uso, gabarito e ocupação para cada zona, no caso da ZR2, que é a mais abrangente nesse bairro, além do uso residencial unifamiliar são permitidas habitações multifamiliares de até 4 pavimentos, uso comercial e serviços local e de bairro.

São identificadas apenas três praças no bairro do Cristo que evidenciam, principalmente, a má distribuição desses espaços no contexto deste setor da cidade. A parte oeste

do bairro, onde há uma maior concentração de ocupações informais não possui nenhum espaço livre público com infraestrutura suficiente para atividades e uso da população, enquanto que a parte leste concentra as três praças próximas umas às outras o que as torna, por vezes, subutilizadas (figura 4). Além disso, as praças existentes dispõem de uma infraestrutura com qualidade urbana questionável, notadamente se levarmos em consideração a ausência de mobiliário urbano, a insuficiente iluminação e manutenção dos revestimentos de piso, entre outros.



Figura 4 - Praça Almeida.
Fonte: Acervo da autora.



Mapa 5 - Principais eixos viários.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora

anos de 1970 e 1979 no setor sul-sudeste acontece estruturado pelas vias Av. 2 de Fevereiro e a BR-230, representadas no mapa acima, o que revela a importância desses eixos não só para a área em estudo, mas para toda a cidade.

Os fluxos dos bairros vizinhos convergem para a Av. Ranieri Mazilli no bairro do Cristo, que é a principal via de ligação com os bairros da região central. A Av. Valdemar Galdino Naziazeno, conhecida como principal do Geisel, conecta os bairros da zona sul com a região norte e oeste, enquanto que a Av. Hilton Souto Maior é a principal via de ligação dos bairros com o setor sudeste principalmente Mangabeira e José Américo. A Av. Dois de Fevereiro, localizada no bairro do Varjão, interliga o bairro do

Eixo Viário e Conexões

A área em estudo se destaca em relação aos eixos que a conectam com a malha urbana da cidade de João Pessoa, principalmente pela influência da BR-230 e do equipamento de mobilidade urbana Trevo do Geisel. O contorno rodoviário de João Pessoa, ou seja, a atual BR-230, representou um marco na superação do Rio Jaguaribe e da ocupação urbana da cidade em direção a sudoeste (CASTRO; MELO; SILVEIRA, 2016) e segundo SILVA, *et al.* (2016), o crescimento do tecido urbano da cidade entre os

Cristo com Jaguaribe e Centro e é a via de principal acesso do bairro do Cristo para a zona central da cidade.

O viaduto Eduardo Campos, ou Viaduto do Geisel/ Trevo do Geisel, foi resultado de uma obra executada pela Superintendência de Obras do Plano de Desenvolvimento do Estado (SUPLAN), iniciada em 2015 e inaugurada em dezembro de 2016 (Figura 5). Teve como finalidade solucionar o conflito existente e consequente do trânsito na área que tornava os deslocamentos caóticos principalmente em horários de pico. O viaduto possui 1,75 km de extensão, e aproximadamente 9 km contando com as extensões das alças e os desvios construídos.

O projeto abrangeu a via que liga o bairro do Geisel com o Cristo, duplicou a pista e criou uma ciclovia, influenciando diretamente nos fluxos para a área. Com os investimentos na infraestrutura viária, algumas linhas de ônibus passaram a integrá-la no itinerário tornando o fluxo de veículos mais intenso, influenciado pela pavimentação asfáltica das vias.

A construção do Trevo como solução para o conflito existente remete a área à imagem de “nó”, do qual partem outros eixos em várias direções. Esses pontos, chamados de nodais por Lynch (1980), embora não compreendam outras atividades em suas margens, podem ser considerados locais estratégicos da cidade de convergência ou encontro de vias, e ainda de mudança de percursos. Em cruzamentos como esse, é comum o emprego do Trevo, apesar do evidente privilégio do modal rodoviário em detrimento da mobilidade ativa.

Além das questões de fluxos e conexões, as porções residuais abaixo do viaduto, possuem aspectos que, se não observados, podem resultar em alguns problemas para o meio. A “Nota Técnica Baixos de viadutos”, produzida pela gestão urbana de São Paulo (2016), observa que os espaços públicos sob pontes e viadutos possuem características adversas, seja pelo caráter de espaço de passagem, seccionamento de fluxos de pedestres, fluxo intenso e ruidoso de veículos sobre as estruturas elevadas,



Figura 5 - Trevo do Geisel.

Fonte: PEREIRA, Higor. Trevo do Geisel, 2020, fotografia

pouca iluminação natural, entre outros aspectos que resultam na degradação e marginalização desses espaços.

A BR-230, por sua vez, apresenta a dualidade de facilitar a conexão de partes da cidade com o local e, ao mesmo tempo, ser uma barreira física para ligação com os bairros vizinhos. Acontece o que Mouette e Waisman (2004) denominam de “efeito barreira”: a restrição do deslocamento a pé e a exposição aos riscos ao caminhar causados por uma via de circulação. Os impactos desse fenômeno decorrem da dificuldade do pedestre em chegar ao “outro lado” o que restringe a acessibilidade aos locais do lado oposto da via, e, no caso da área em estudo, prioriza o acesso por meio dos modais motorizados. Vasconcellos (2001) entende que as implicações do efeito barreira ocorrem gradativamente e, com o passar do tempo, as pessoas percebem as dificuldades em permanecer com os deslocamentos anteriores (andar a pé ou de bicicleta) e passam a se adaptar à nova dinâmica por meio do uso do automóvel, na maioria dos casos.

Além do limite imposto pela BR-230, atualmente, os pedestres acabam disputando espaço com os ciclistas na ciclovia criada, pela ausência de infraestrutura básica de calçadas (Figura 6), sendo este o meio alternativo encontrado para acessar os bairros aquém do viaduto. A área destinada ao fluxo de bicicletas, se configura como uma espécie de canteiro central que separa os dois sentidos da via, e por esta exposição, torna-se ainda mais inseguro. Além disso, a ciclovia é desconexa do restante da malha viária, existindo apenas em um trecho isolado e sem ligação com as demais vias do bairro.



Figura 6 - Ciclovia utilizada por ciclistas e pedestres.
Fonte: Acervo da autora

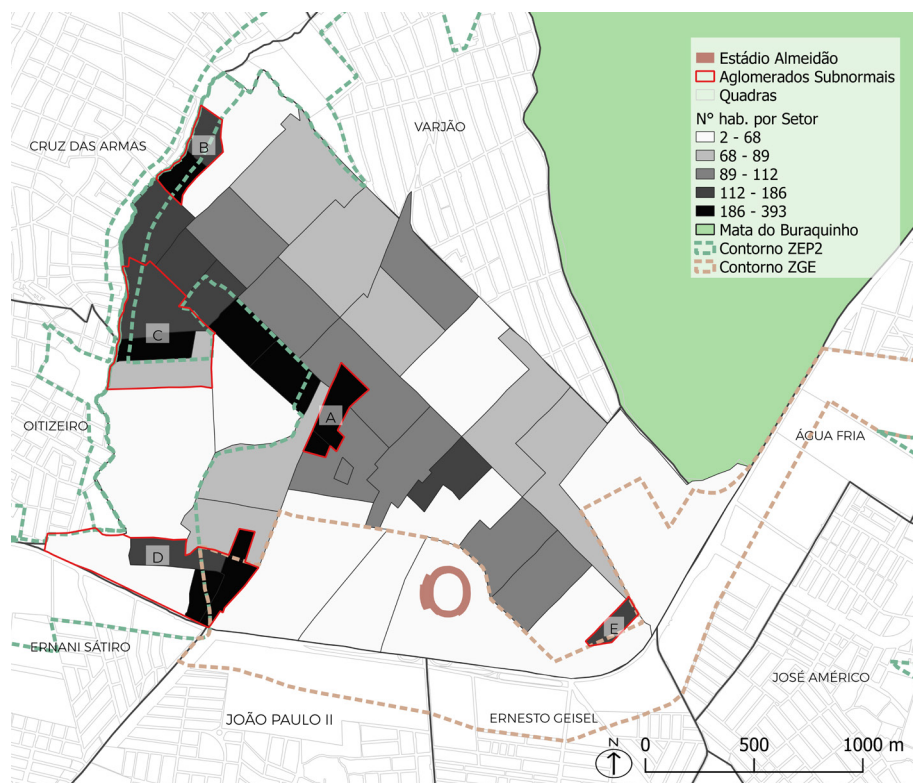
Aspectos Demográficos e Socioeconômicos

Conforme o Censo IBGE (2010), o bairro do Cristo Redentor possui uma área de aproximadamente 489 ha e é o segundo bairro mais populoso da cidade de João Pessoa com 37.538 habitantes, ficando atrás apenas do bairro de Mangabeira (75.988 habitantes), o que corresponde a 5,18% da população da cidade.

O mapa de densidade dos setores censitários (mapa 6) se relaciona com o zoneamento do bairro, visto que as partes menos densas estão inseridas nas Zonas de Grandes Equipamentos (ZGE) e na Zona Especial de Preservação 2 (ZEP 2). Whyte (2004) aponta que a baixa densidade populacional pode ser um fator de esvaziamento do espaço público, visto que a ausência de pessoas gera mais ausência. Em contrapartida, percebe-se que há uma concentração da população em setores específicos, principalmente naqueles que são definidos pelo IBGE como sendo “aglomerados subnormais” ou em áreas próximas a eles. Comumente conhecidos por termos como “comunidades” ou “favelas”, os aglomerados subnormais são identificados pelo IBGE (2010) como:

Conjunto constituído por no mínimo 51 unidades habitacionais (barracos, casas etc.), ocupando – ou tendo ocupado – até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular); dispostas, em geral, de forma desordenada e densa; e carentes, em sua maioria, de serviços públicos e essenciais.

Com base nesta definição, observa-se no bairro do Cristo 5 aglomerados subnormais: Cemitério – Paulo Afonso I (A); Da Taipa (B); Jardim Bom Samaritano (C); Boa Esperança - Pedra Branca (D) e Riacho Doce (E). Em 2010, a cidade de João Pessoa possuía 120 setores recebendo a mesma classificação (IBGE, 2012), dentre os quais a comunidade Cemitério – Paulo Afonso I aparece como o 4º mais populoso da capital (1295 habitantes); além deste, destaca-se a comunidade Riacho Doce



Mapa 6 - Número de habitantes por setor censitário.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

(389 habitantes), localizada nas proximidades do terreno do Estádio Almeidão. Na análise do número de habitantes por setor, percebe-se que os aglomerados subnormais, em relação aos demais setores do bairro, são consideravelmente populosos, com exceção daqueles situados em áreas de preservação.

Em relação à faixa etária, a população do bairro do Cristo é predominantemente infanto-juvenil e de meia idade. A maior parcela (34%) está na faixa etária de 0 a 14 anos e 33% possuem de 30 a 59 anos, 24% são jovens entre 15 e 29 anos e apenas 9% são idosos de 60 anos ou mais (gráfico 01).

Apesar da maioria dos residentes serem crianças, há uma enorme carência de espaços livres públicos equipados e com

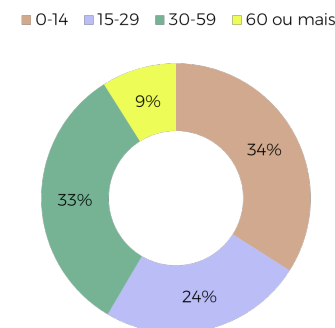


Gráfico 1 - Faixa etária dos residentes por setor censitário.
Fonte: Elaborado pela autora com base em IBGE (2010)

infraestrutura adequada para suas atividades e usos. Como visto anteriormente, o bairro dispõe de apenas de três praças que não apenas possuem infraestrutura deficiente como também estão afastadas dos setores mais populosos.

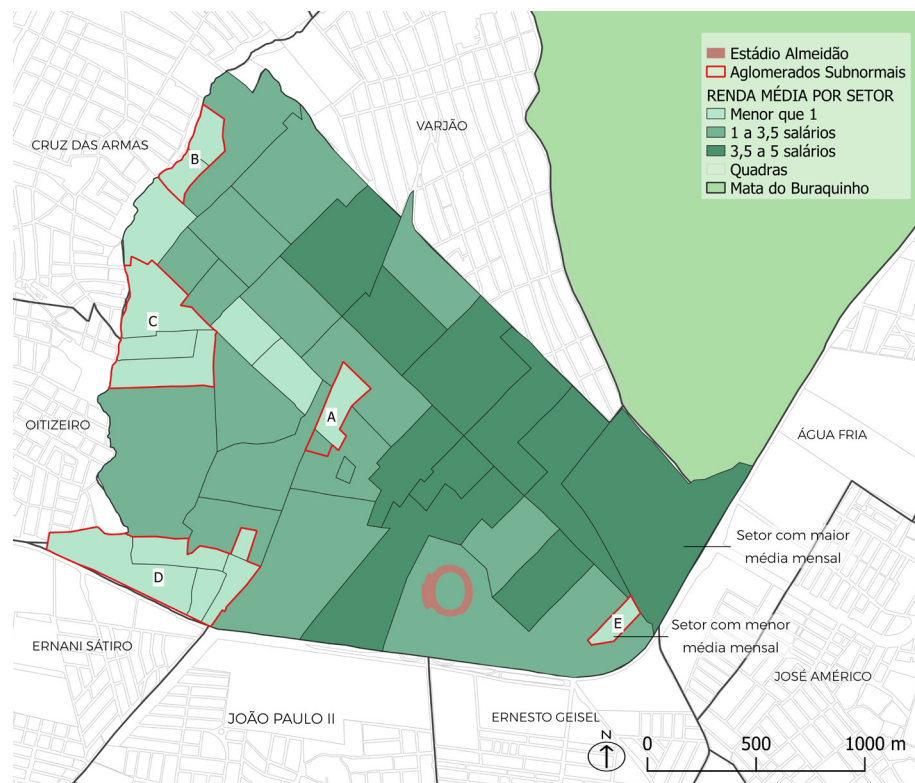
Por fim, a análise dos aspectos socioeconômicos demonstra que os setores que abrangem os aglomerados subnormais são os que possuem uma renda mensal média menor que 1 salário mínimo³; a maior parte possui um rendimento médio entre 1 a 3,5 salários e há outra parcela que possui renda de até 5 salários mínimos. A maior renda média por setor do bairro é de R\$ 2575,50 e a menor é de R\$ 275,40 que corresponde ao setor do aglomerado subnormal Riacho Doce (mapa 7). Em 2010, a média salarial para João Pessoa era de 2,9 salários mínimos (R\$ 1.479,00), percebe-se que a renda média mensal do bairro está abaixo desse indicador (R\$ 1.027,65).

Diante da predominância de setores com baixa renda, pode-se relacionar essa constatação com o esvaziamento do espaço público, uma vez que, teóricos como Maricato (2003) aponta a pobreza como um dos indicadores que contribuem para a exclusão social.

A insuficiência de espaços públicos evidencia a

³ Em 2010, o salário mínimo equivalia a 510 reais

desigualdade social assim como a oferta destes espaços, sendo eles atrativos e funcionais, está relacionada a qualidade de vida e o valor econômico dos moradores locais. De modo geral, a distribuição dos espaços livres e áreas verdes (parques e praças) acontece de forma heterogênea e a qualidade ambiental de cada um deles é diretamente proporcional à renda da vizinhança. Dessa forma, os espaços públicos em setores da cidade com populações de baixo poder aquisitivo, demonstram um papel social importante na quebra da desigualdade existente.



Mapa 7 - Renda média salarial por setor censitário.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora

DIAGNÓSTICO DO RECORTE

O Estádio José Américo de Almeida Filho – Almeidão

A partir de uma iniciativa da gestão do governador Ernani Satyro, o Estádio foi inaugurado no dia 9 de março de 1975, e se concretizou como uma realização arquitetônica e estrutural da época, visível por sua volumetria curvas moldadas em concreto armado, característica do estilo modernista da época. Com capacidade máxima para 45 mil espectadores, as grandes dimensões atribuem ao estádio um caráter monumental que se destaca na paisagem do entorno.

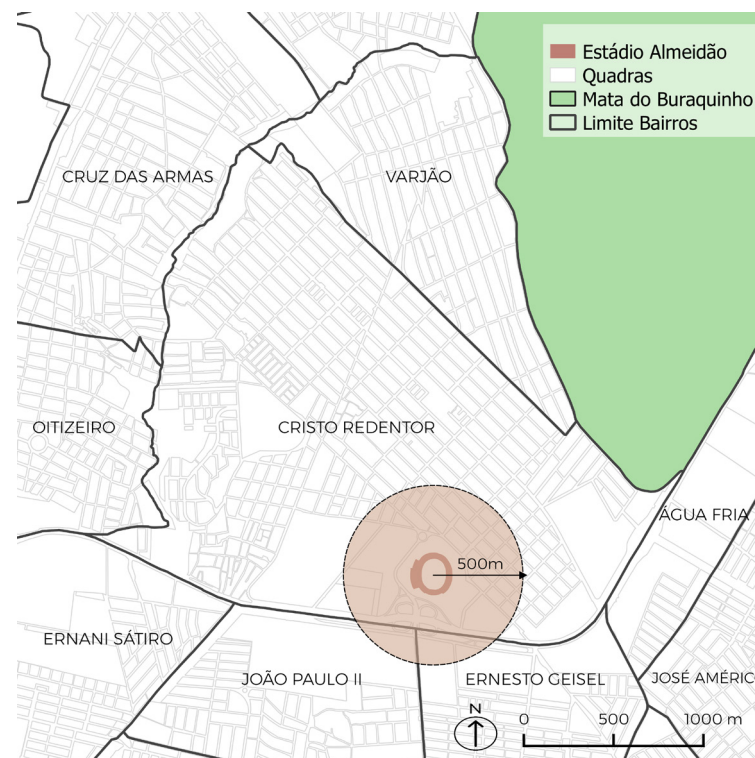
O estádio já foi sede de grandes jogos de futebol, como o da Seleção Brasileira em 1989 e partidas pelo Campeonato Brasileiro em 1980. Além de sediar os jogos, o Estádio já foi palco do show de rock da banda alemã Scorpions em 2010, com público de 18 mil pessoas. Após 40 anos, o estádio recebeu sua primeira reforma na gestão do governador Ricardo Coutinho, em 2015, quando foram realizados reparos na estrutura e instalações, além do tratamento da área externa a partir da pavimentação do estacionamento, criação de quadras de esporte, pista de skate e pista de caminhada. Atreladas à construção do viaduto do Geisel, inaugurado em 2016, essas reformas ocorridas facilitaram o acesso ao Estádio para os veículos, além de fortalecerem as atividades e usos por parte dos moradores próximos. Apesar disso, o entorno do Estádio ainda carece de infraestrutura básica como pavimentação, calçadas e iluminação adequada (figura 7).



Figura 7 - Degradação da parte externa do Estádio.
Fonte: Acervo da autora

Delimitação

A partir da localização do Estádio Almeidão, foi estabelecido um raio de 500 metros para análise de informações mais específicas sobre o seu entorno. Essa distância é considerada caminhável por Gehl (2013, p.121), visto que “a maior parte das pessoas está disposta a percorrer cerca de 500 metros”. Ao passo que considera esta perspectiva do pedestre, este raio também permite aproximar a área de estudo, a partir de dados que complementam aqueles postos anteriormente, provenientes de uma primeira leitura da macrozona da cidade (mapa 8).



Mapa 8 - Delimitação do entorno.

Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

A proximidade do Estádio Almeidão ao limite sul do bairro do Cristo Redentor, permite que o traçado do raio de abrangência inclua porções de quadras dos bairros Ernesto Geisel e João Paulo II, ambos da região sul da cidade, e o terreno onde está localizado o Ginásio Ronaldão, além de parte do conjunto edificado do bairro do Cristo. Essa característica da delimitação do recorte já demonstra a ligação direta do Estádio com outro setor da cidade, apesar da barreira física imposta pela BR-230. Por isso, entender que o entorno vai além dos limites do terreno onde está edificado o Estádio permite ter uma melhor apreensão da dinâmica existente no lugar e, assim, compreender os problemas reais do espaço, com vistas ao estabelecimento mais adiante de soluções propositivas eficazes. Nesse sentido, no estudo do recorte serão analisadas questões como uso do solo, gabarito das edificações, fluxos e conexões e condições físicas do lugar.

Uso do Solo

A área em estudo possui vocação majoritariamente residencial e é caracterizada por apresentar grandes áreas descampadas e vazias. Nesta análise, foi considerado vazio tudo aquilo que não está ocupado, seja terrenos, lotes ou espaços residuais da malha viária (mapa 9).

De acordo com Silva, *et al.* (2017), o ideal é que o percentual de uso residencial e não-residencial seja de 50% para ambos, pois aproxima-se do grau de urbanidade dos centros urbanos mais vivos e mais favoráveis ao caminhar. No entanto, na área em estudo, o uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) é predominante em 85% dos lotes e apenas 15% desempenham os demais usos (gráfico 2), o que demonstra o caráter

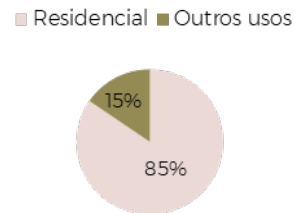
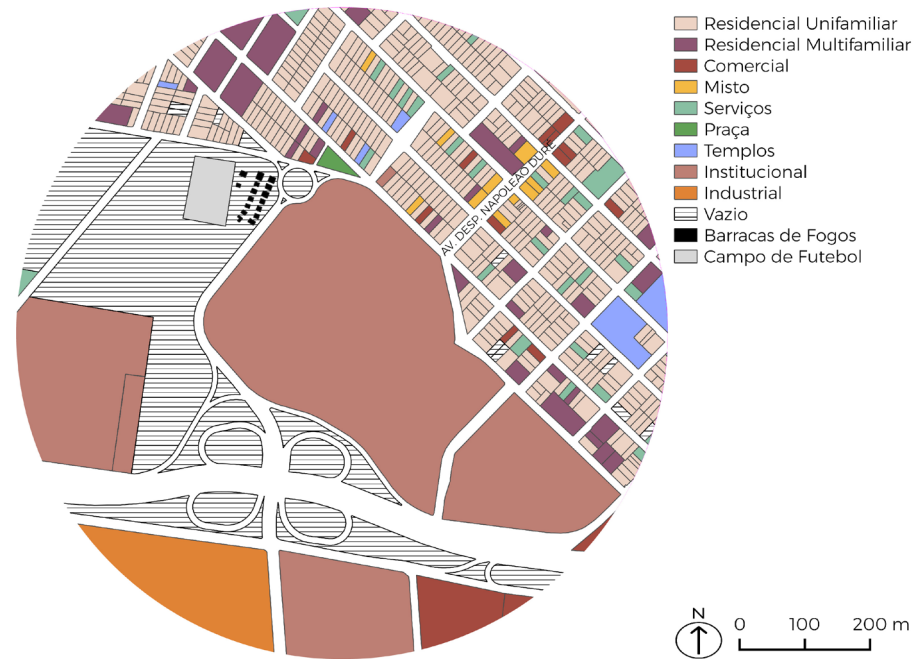


Gráfico 2 - Proporção do uso residencial com outros usos.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.



Mapa 9 - Uso do solo.

Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

monofuncional da área, largamente questionado por Jacobs (2011).

Apesar da predominância do uso residencial, é perceptível uma variedade de usos principalmente de prestação de serviços como oficinas mecânicas, salão de beleza e escolas. Essa diversificação ocorre mais intensamente na Av. Desportista Napoleão Duré, isso graças ao seu caráter de ligação com a Av. Ranieri Mazilli, via principal do bairro do Cristo. O maior fluxo nessa via contribui para o aparecimento do uso misto e comercial mobilizado principalmente pelos moradores do bairro. Destaca-se o uso institucional por meio de equipamentos de grande porte, como o complexo esportivo Estádio Almeidão e Ginásio Ronaldão, além da sede da SEMOB e a Central da Polícia Civil no bairro do Geisel (Figura 8). Apesar da proximidade existente entre o Estádio Almeidão e o Ginásio



Figura 8 - Edifícios de uso institucional.

Fonte: foto de Gilberto S. Neto, disponível na galeria de Fotos do Estádio Almeidão no *Google Maps*, 2021 (editado pela autora).

Ronaldão e de serem destinados a um mesmo uso de sediar práticas esportivas, é visível a segregação do Ginásio em relação ao seu entorno. Ambos são de domínio público do governo do Estado, mas diferentemente do Estádio, o Ginásio é cercado e a circulação em seu entorno é limitada. A via existente entre os equipamentos também contribui para a quebra da unidade do que poderia ser um complexo esportivo.

À oeste, a área se configura como vazia, apesar da existência de um campo de futebol informal e do comércio de fogos de artifício existente onde estão alocadas cerca de 15 barracas (figura 9). Optou-se por considerar todo esse solo como vazio, por não haver divisão de lotes na área destinada às barracas e pela maioria funcionar apenas nos dias que antecedem datas comemorativas como as Festas de São João, Ano Novo, entre outras. Como dito anteriormente, a diversidade de usos está diretamente ligada à atratividade de pessoas e consequentemente à vitalidade urbana. Speck (2017) observa que as pessoas precisam de um propósito para caminhar que pode ser alcançado pelo uso misto ou pelo equilíbrio de

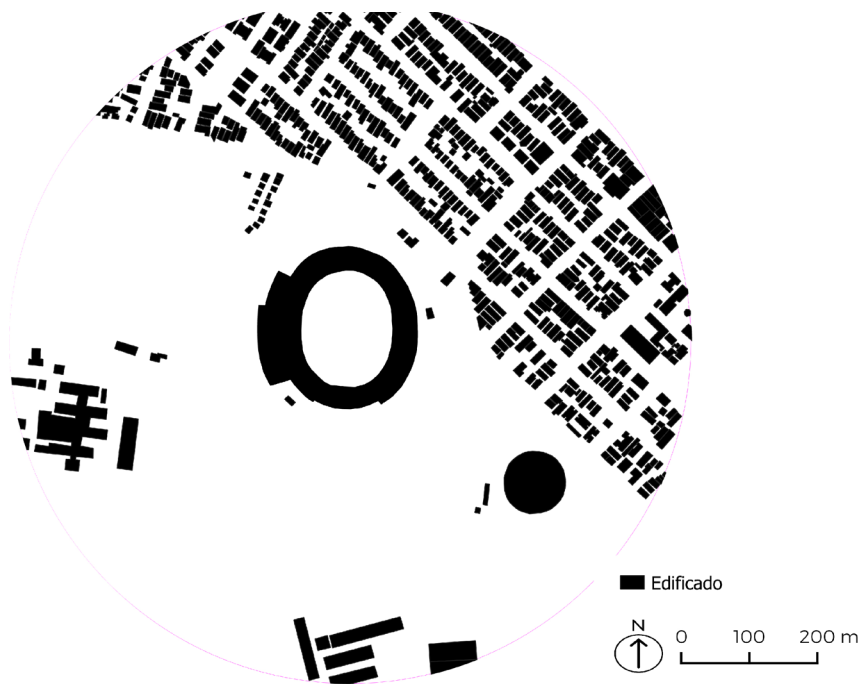


Figura 9 - Comércio de fogos de artifício.

Fonte: Acervo da autora

atividades em uma distância que pode ser percorrida a pé. Nesse sentido, existe uma polarização estabelecida na área em estudo com o Estádio Almeidão, o qual, posicionado ao centro, divide a parte norte/nordeste (onde há uma concentração do conjunto edificado) e a parte oeste/sudoeste (esta última, praticamente sem ocupações e, consequentemente, com baixa variedade de usos). Esses aspectos ligados às atividades constituem igualmente um problema essencialmente morfológico, como é possível verificar no mapa Nolli a seguir (mapa 10).

Percebe-se, portanto, que a porção oeste/sudoeste do recorte não possui elementos que favoreçam a segurança e que são comumente destacados por autores como Ghel (2013) e Jacobs (2011); por essa razão, os deslocamentos existentes nessa área tendem a ser principalmente motorizados e o número de pedestres, bastante reduzido. Além da baixa diversidade de usos nessa região, a falta de infra-estrutura básica como calçadas não favorece a apropriação do espaço pelos passantes.



Mapa 10 - Mapa Nollí.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

Gabarito das Edificações

De acordo com o zoneamento instituído pelo Plano Diretor da cidade, a área em estudo está inserida dentro de duas zonas principais, a Residencial 3 (ZR3) e de Grande Equipamentos (ZGE). Na zona residencial, as edificações podem chegar até 4 pavimentos, se observados os parâmetros urbanísticos; apesar disso, percebe-se a predominância do tipo térreo seguido das habitações multifamiliares de 3 a 4 pavimentos (mapa 11).

O volume edificado do Estádio se destaca pela área descampada e pela predominância térrea das edificações do entorno. A tímida verticalização do bairro acontece de forma distribuída na área em estudo, decorrente da demolição de casas térreas em lotes de 10x30 m, em sua maioria, e pela construção de edifícios multifamiliares.



Mapa 11 - Gabarito das Edificações.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

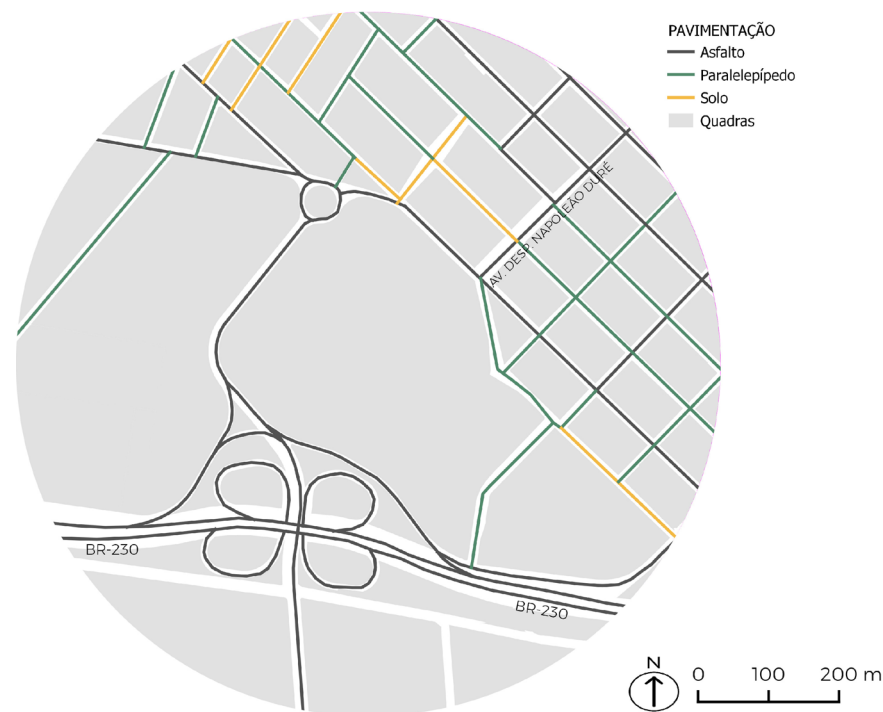
Infraestrutura Viária

As mudanças e transformações ocorridas após a reforma do entorno do Estádio Almeidão juntamente com a construção do Viaduto/Trevo do Geisel em 2016, trouxeram investimentos na infraestrutura, principalmente, viária da área. Novas vias foram criadas e outras foram alargadas e asfaltadas, como é o caso da Rua José Américo (figura 10). A iniciativa de pavimentação de algumas das vias da área, principalmente daquelas que têm ligação com o viaduto, ocorreu a partir das ações de construção do Trevo do Geisel. A relevância desse equipamento de mobilidade para a área, além de influenciar na dinâmica dos fluxos, foi determinante para o recobrimento asfáltico das vias próximas com foco no transporte motorizado.



Figura 10- Rua José Américo antes x depois.
Fonte: *Google Street View* e Acervo da autora, adaptado.

O recobrimento das vias é um dado que pode ser ligado à forte influência que o Trevo e a BR-230 exercem na área do entorno. As vias que têm ligação e dão acesso à BR-230 são asfaltadas, assim como algumas perpendiculares à principal do Cristo, Av. Ranieri Mazilli. Esse tipo de pavimentação favorece o fluxo de veículos e o aumento de velocidade e, necessariamente, contribui para o sentimento de insegurança aos grupos de pedestres e ciclistas. Em relação às vias intrabairro, a maioria destas são em paralelepípedo, o que permite trânsito de baixa velocidade, e as demais em solo de terra batida, evidenciando a carência de infraestrutura básica (mapa 12). As vias são componentes



Mapa 12 - Pavimentação das ruas.
Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora

da malha viária que, por sua vez, são elementos morfológicos da cidade. Lamas (2004) destaca a importância do traçado das vias por definirem quarteirões, disposição dos edifícios e a ligação entre partes da cidade. Esse traçado, ou malha, resultado da conformação das vias, é estruturado em uma rede hierarquizada, de forma que elas possuem grau de influência distintas na organização do território (PANERAI, 2006). O Código de Trânsito Brasileiro – CTB define os tipos de vias urbanas de acordo com sua utilização, sendo elas: via de trânsito rápido; via arterial; via coletora; via local (BRASIL, 1997). Na área em estudo, além dessas categorias, viu-se a necessidade de destacar vias de acesso, aqui identificadas como aquelas diretamente ligadas com a via de trânsito rápido, a BR-230 (mapa 13).



Mapa 13 - Hierarquia Viária.

Fonte: Base de dados da PMJP, elaborado pela autora.

vizinhos, além de sua longa extensão que corta todo o bairro. Após o viaduto, a Rua José Américo se configura como coletora secundária por concentrar os fluxos de vias locais com destino à BR-230 ou provenientes das vias de acesso da mesma, além de conectar à Av. Desportista Napoleão Duré que está diretamente ligada à Av. Ranieri Mazilli, principal do bairro do Cristo.

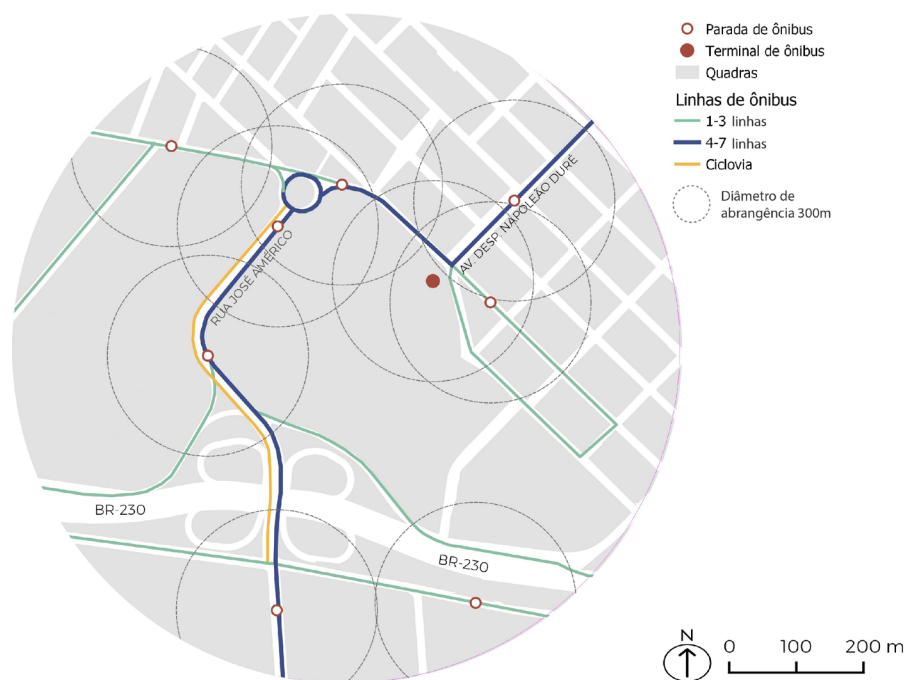
A porção sul do recorte demonstra mais uma vez a característica de barreira imposta pela via de trânsito rápido onde é permitido atingir velocidades de até 80km/h, formando um ambiente hostil às travessias por pedestres e ciclistas. Para esse tipo de conflito, é comum a implementação de passarelas que possibilitem a travessias de pedestres para o lado oposto da via, no entanto, o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento - ITDP (2018) destaca ser aceitável as transposições elevadas de pistas em vias expressas desde que a implantação desse tipo de solução leve em consideração previamente o conforto e segurança viária dos pedestres, assim como a dinâmica das travessias já existentes.

De acordo com a legislação, as vias de trânsito rápido são aquelas com trânsito livre, sem interseções, sem acessibilidade direta aos lotes da malha edificada e sem travessia de pedestres em nível. Já as vias coletoras são destinadas a coletar e distribuir o trânsito das vias de trânsito rápido ou arteriais. As vias locais são caracterizadas pelas interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local do bairro. Os acessos para a área podem ser feitos principalmente pela BR-230 que conecta a cidade de norte a sul. As vias de acesso distribuem os fluxos da via de trânsito rápido para as vias coletoras de por sua vez possuem ligação com as vias locais intrabairro. A Av. Valdemar Galdino Naziazeno no bairro do Geisel, se configura como coletora primária por receber o trânsito do próprio bairro e dos

Transporte Público

A área em estudo converge linhas de ônibus provenientes de outros bairros, além das linhas do próprio bairro do Cristo (204, 208 e 5204). A ligação da área com os bairros vizinhos ao sul, faz com que se torne participante do trajeto das linhas 202, 502, 2300 e 3200, sendo estas últimas, linhas circulares da cidade. O maior fluxo de ônibus acontece no sentido Geisel – Cristo, e na Avenida Desportista Napoleão Duré, onde concentra até 6 linhas provenientes dos bairros vizinhos e do Cristo (204, 202, 5204, 2300, 3200, 502) com destino à principal via Av. Ranieri Mazilli (mapa 14).

Percebe-se que o bairro do Cristo funciona como um meio de ligação entre bairros da zona sul (Mangabeira, Valentina de Figueiredo e Ernesto Geisel) com a região central da cidade. Por



essa característica, algumas linhas de ônibus provenientes desses bairros fazem o percurso Cristo – Varjão (Rangel) – Jaguaribe até chegar ao Centro. Algumas passam pela Av. Napoleão Duré para a Av. Ranieri Mazilli, principal via do bairro do Cristo, onde circulam 17 linhas de ônibus com destino ao Parque Sólon de Lucena, popularmente conhecido como Lagoa, e o Terminal de Integração do Varadouro.

Em relação às paradas de ônibus, percebe-se que o entorno do Estádio Almeidão é bem servido, principalmente pelo fato do Terminal de ônibus do Cristo estar localizado no próprio terreno, que é o ponto final das linhas 204, 208 e 5204, além de ponto de parada do circular 3200. A existência do Terminal de ônibus e a passagem das linhas circulares 2300 e 3200 evidenciam a área como de passagem, ou em outros termos, a sua posição “no meio do caminho”, que resulta no cruzamento de diferentes percursos.

A porção sul/sudeste do recorte apresenta um menor fluxo de ônibus devido à inviabilidade do trânsito de transportes coletivos em rodovias. Atravessado a isso, a falta de infraestrutura das paradas de ônibus faz com que a maior parte esteja sujeita à insolação e chuva, além da evidente carência de mobiliários, tornando a espera exaustiva para os usuários (figura 11).



Figura 11 - Parada de ônibus na Rua José Américo. Fonte: Acervo da autora

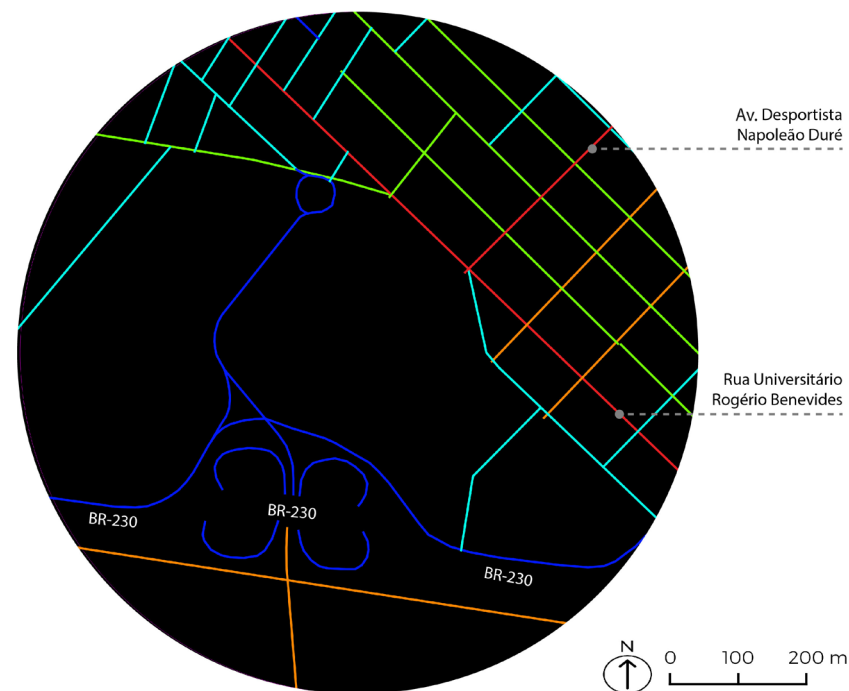
Sintaxe Espacial

Ao observar as relações existentes na cidade, Bill Hillier e colaboradores, densenvolveram a Teoria da Sintaxe Espacial, que tem por objetivo analisar a configuração do espaço e as relações sociais que as envolvem, o que resultou no livro *Space is the machine*, publicado em 1996. Para a sintaxe espacial, os fluxos na cidade são resultado da configuração urbana, algo fundamentalmente morfológico (SANTANA, 2015). Afim de investigar e identificar aspectos como a integração e a conectividade entre os espaços do setor de estudo, foi realizado um estudo preliminar fundamentado na sintaxe espacial.

A Sintaxe Espacial usa técnicas e modelos computacionais para o entendimento das questões configuracionais e associa valores quantitativos e expressões matemáticas para a análise do espaço; a partir disso, obtém-se propriedades capazes de quantificar as relações da rede urbana na malha viária e de mostrar movimentos naturais definidos pela configuração morfológica do espaço urbano (CARMO *et al.*, 2013). Como definido por Pereira *et al.* (2011), a configuração espacial envolve o conjunto de relações entre a dualidade de barreiras e permeabilidades que constituem a própria estrutura física do espaço, onde a disposição espacial desses elementos pode facilitar ou dificultar o desempenho de atividades no espaço pelas pessoas.

O mapa foi gerado a partir do *software* livre *DepthmapX* 0.50, onde são traçados segmentos de linhas sobre as ruas do lugar em estudo: as áreas mais integradas são representadas pelas cores quentes, como vermelho, laranja e amarelo, e as menos integradas são representadas por cores frias, como verde, azul e cian (mapa 15).

No recorte estudado, percebe-se que as vias do trevo são as mais desconexas, com um menor grau de integração, junto à via que liga o trevo à rotatória. Destaca-se a BR-230 que, por



Mapa 15 - Sintaxe Espacial.
Fonte: Gerado pelo *Depthmap*, elaborado pela autora

sua posição mais elevada e por seu acesso estar restrito às alças do Trevo, não apresentou nenhum grau de integração, estando completamente desintegrada das outras avenidas. Já as vias intrabairro apresentaram maiores graus de integração, com destaque para a Av. Desportista Napoleão Duré e a R. Universitário Rogério Benevides que se mostraram as mais integradas do setor. A via proveniente do bairro do Geisel também apresentou bom grau de integração até o encontro com o trevo; a partir dele, no entanto, a via apresenta um baixo grau de integração.

Dispositivos Técnicos

Ao entender que os dispositivos técnicos espaciais urbanos (ou DTSU, da sigla em francês “*dispositif technique et spatial de l'urbain*”) definem em certa medida o mundo físico e social, atribuindo papéis a pessoas ou objetos, pode-se concluir que são responsáveis por mediar as relações no espaço (AKRICH, 2013). Nesse sentido, um dos primeiros autores a tratar sobre o tema, Jean-Yves Toussaint, entende que “olhar o espaço através do conceito de dispositivos técnicos espaciais urbanos, consiste em entendê-lo como uma coleção de objetos elementares que, associados, o compõem” (TOUSSAINT, 2003); em outros termos, os dispositivos técnicos compõem o espaço assim como o espaço é composto pelos dispositivos técnicos.

Como exemplos de dispositivos técnicos, Toussaint (2003) elenca: edifícios residenciais e comerciais; monumentos e fontes; equipamentos; ruas; praças; caminhos; calçadas; cais; meio-fio; sarjetas; espaços de estacionamento; dispositivos de pagamento (quando esses espaços são exigíveis); estacionamentos; plantações; gramados e jardins; caixas de areia; bancos; redes de abastecimento de água potável; redes de esgoto, telefone, eletricidade, gás, sinalização luminosa; transporte público, no local ou não, acima ou abaixo do solo. Ou seja, tudo aquilo que possui um papel na atividade social urbana, constituindo o espaço urbano em conjunto de dispositivos aptos a favorecerem a vida na cidade. Identificar e analisar tais dispositivos é fundamental para a compreensão da sua influência sobre o comportamento dos usuários e o potencial de fomentarem interações sociais no espaço, uma vez que o arranjo dos DTSU pode torná-los mais atrativos, gerando vitalidade para a área.

Devido à falta de infraestrutura, planejamento e manutenção da área, foram identificados poucos dispositivos técnicos que pudessem ser elencados como influenciáveis na dinâmica do lugar e por isso, os postes, lixeiras, placas de

sinalização e rampas não foram incluídos. Apesar da presença insuficiente, pode-se observar que os dispositivos repertoriados são de grande porte, inclusive porque a extensão espacial do lugar permite que grandes equipamentos sejam incorporados; na área descampada, DTSU foram igualmente indentificados (figura 12).



Figura 12- Principais dispositivos técnicos.

Fonte: foto de Gilberto S. Neto, disponível na galeria de Fotos do Estádio Almeidão no Google Maps, 2021.
Editado pela autora.

Os dispositivos técnicos elencados para a área em estudo foram: quadras de esportes (figura 13); pista de skate (figura 14); terminal de ônibus (figura 15); torre de holofotes (figura 16); quiosques (figura 17); entrada Ginásio Ronaldão (figura 18); estacionamento (figura 19) e pista de caminhada (figura 20).



Figura 13 - Quadra de esportes



Figura 14 - Pista de skate



Figura 15 - Terminal de ônibus



Figura 16 - Torre de Holofote



Figura 17 - Quiosques



Figura 18 - Entrada do Ginásio do Ronaldão



Figura 19 - Estacionamento



Figura 20 - Pista de caminhada

Fonte das imagens: Acervo da autora

Apesar da falta de infraestrutura que favoreça a diversidade de usos, percebe-se a importância do espaço para os usuários que resistem à ausência de atrativos através de iniciativas próprias de apropriação e permanência no lugar. Ainda assim, essas ações particulares são pontuais e, portanto, pouco interferem na quebra da monofuncionalidade do espaço.

A pista de caminhada por sua vez, se destaca por ser o meio mobilizador da principal atividade praticada no espaço: as caminhadas. Apesar da falta de manutenção e mal planejamento que resultou em desníveis e trechos desconexos, as pessoas a utilizam como percurso para realização dos passeios e caminhada. A pista circunda o estacionamento e o Estádio Almeidão, sendo o trecho mais utilizado na parte do estacionamento – essa constatação será melhor explicada na análise das grades de observação, mais adiante. Atualmente, a área do estacionamento também tem sido ocupado por carros de auto-escolas para o exercício das aulas práticas de carro e moto, como foi possível flagrar nas visitas ao local (figuras 21 e 22). Essa atividade entra em conflito com o trânsito de pedestres, além de não se relacionar com os demais usos e usuários do espaço.



Figuras 21 e 22 - Aulas práticas realizadas por auto-escolas no terreno do Estádio.
Fonte: Acervo da autora

A insuficiência de dispositivos técnicos que favoreçam a permanência das pessoas no lugar é evidenciada pelos flagrantes feitos nas visitas ao local: os usuários se utilizam de cadeiras próprias levadas ao local (figura 23), diante da falta de mobiliários destinados ao sentar; observa-se igualmente a existência de comércio informal de alimentos (figura 24) decorrente da inutilização dos quiosques e ressalta a demanda desse tipo de uso para o local.



Figura 23 - Usuários com mobiliário próprio no local.
Fonte: acervo da autora



Figura 24 - Comércio informal existente.
Fonte: Acervo da autora

Grade de Observação

O método de observação escolhido para análise do entorno do Estádio Almeidão se caracteriza como “não participante e não interativa” (GROAT; WANG, 2002), isto devido principalmente ao cenário atípico decorrente do estado de pandemia causada pelo Sars-CoV-2 ainda neste ano. As entrevistas com os usuários não puderam ser realizadas afim de preservar o distanciamento social previsto pelo Conselho Nacional de Saúde⁴; apesar disso, considerando a área em estudo um espaço amplo e aberto, foi possível realizar registros fotográficos respeitando as medidas de segurança para compreensão do lugar em dias e horários diferentes.

Definiu-se dois dias úteis, um no início da semana (segunda-feira) e outro no fim (sexta-feira) e um dia no final de semana (sábado) para observação das dinâmicas existentes. Após o levantamento fotográfico, realizado em 5 horários diferentes (6h, 11h, 15h, 17h e 19h), foi possível elaborar três “grades de observação” correspondentes a cada dia, onde foram identificados modos de vida, organização espacial, categorias de comportamento, estudo dos acontecimentos, entre outros (QUIVY; CAMPENDHOUDT, 2008). Além desses, foi observada igualmente a presença de usuários, dispositivos técnicos que compõem o espaço, tipos de uso por dispositivo técnico, presença de automóveis, entre outros.

É importante ressaltar que o protocolo de observação pretendeu registrar as mobilizações na área de estudo em dias em que não havia intempéries, ou seja, evitando os dias chuvosos. O objetivo foi realizar o estudo em dias que a área esteja no seu

estado “mais normal” possível, no entanto, dois condicionantes podem ter alterado a dinâmica do lugar em alguns momentos: a vacinação contra a Covid-19 no Ginásio Ronaldão do tipo *drive thru* (figura 25) e o estacionamento do Estádio Almeidão sendo utilizado como estacionamento temporário por cerca de 25 caminhões de lixo novos (figura 26).



Figura 25 - Ginásio Ronaldão como ponto de vacinação contra a Covid-19.
Fonte: Acervo da autora



Figura 26 - Caminhões de lixo no estacionamento do Estádio Almeidão.
Fonte: Acervo da autora

Para os registros fotográficos, foram escolhidos pontos voltados, preferencialmente, para os dispositivos técnicos; como é possível perceber nas vistas 1, 2, 3 e 4 (Figura 27), o ponto focal está direcionado para as quadras, pista de skate, terminal de ônibus e pista de caminhada, respectivamente. As vistas 5 e 7 correspondem a outros trechos da pista de caminhada e a vista 6 se volta para a entrada do Ginásio Ronaldão.

⁴ Recomendação nº 036, de 11 de maio de 2020, recomenda a implementação de medidas de distanciamento social mais restritivo (lockdown), nos municípios com ocorrência acelerada de novos casos de COVID-19 e com taxa de ocupação dos serviços atingido níveis críticos. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/recomendacoes-cns/1163-recomendac-a-o-n-036-de-11-de-maio-de-2020>> Acesso em 28 abr 2021

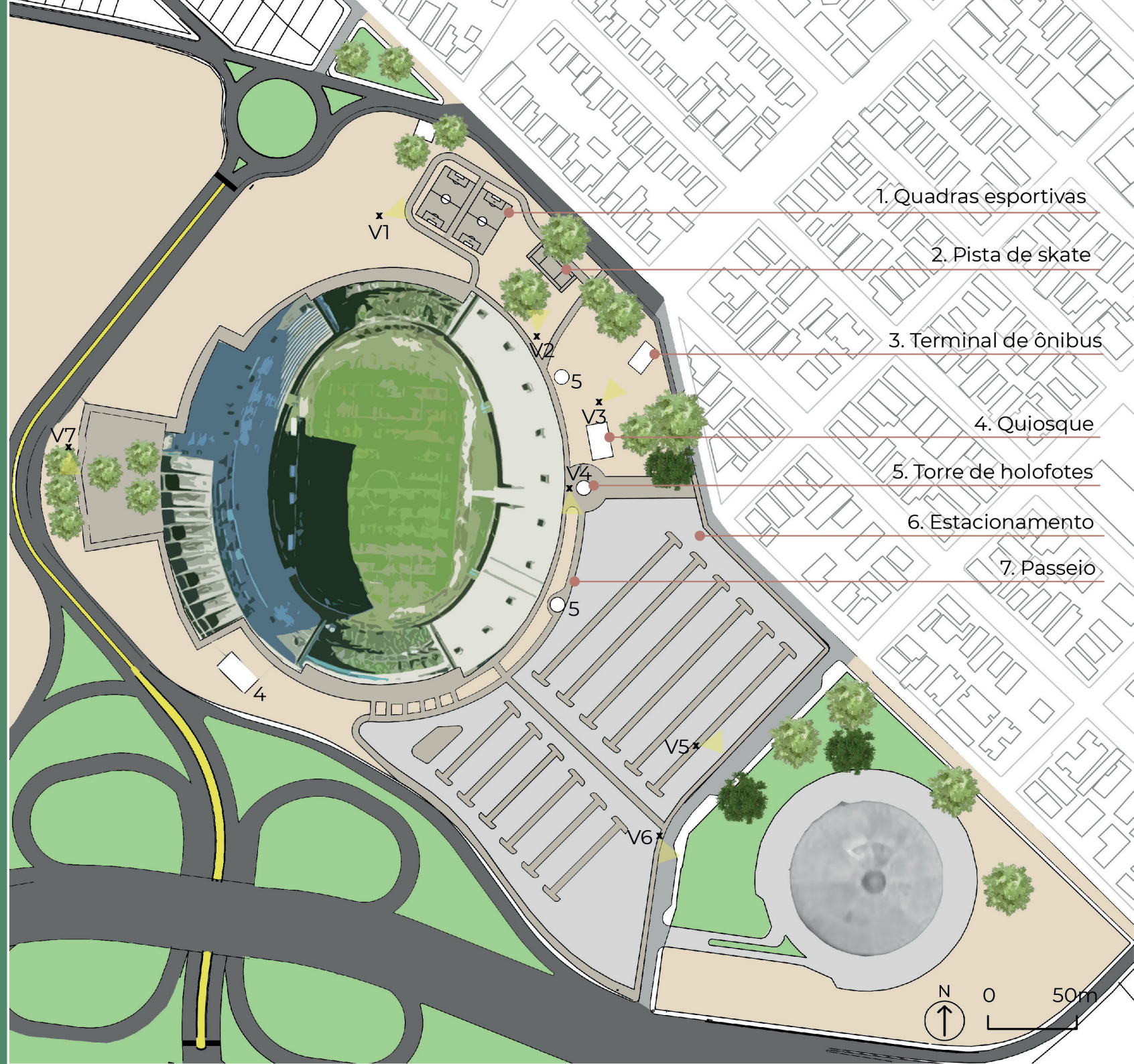


Figura 27 - Posicionamento das vistas de observação.
Fonte: Elaborado pela autora

Apesar da existência das condicionantes inibidores de movimentação, foi possível identificar padrões do comportamento dos usuários que se repetem nos três dias estudados e outros aspectos específicos a cada dia e horário. Obteve-se 5 registros por vista, 35 por dia e 105 no total dos dias de observação. As grades foram montadas diariamente e puderam ser analisadas comparativamente de duas formas principais: por faixa de horário e por vista (figura 28).

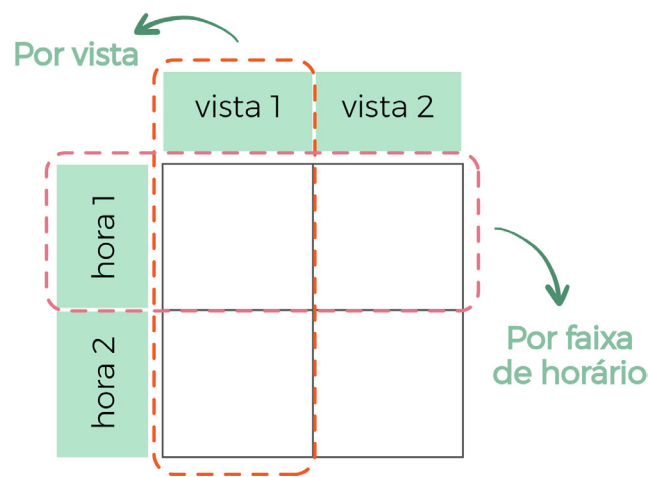


Figura 28 - Esquema de análise do quadro de observação.
Fonte: Elaborado pela autora

manhã e no fim da tarde, as pessoas se sentem mais confortáveis a realizar suas atividades de caminhada ou recreação. Como esse padrão de presença e ausência de pessoas se repetiu em todos os dias observados, destaca-se a inutilização do espaço em horas específicas do dia, em que o local se configura como hostil e inseguro, diferente do que defende Jacobs (2001) e Whyte (2009) sobre o espaço público ser utilizado por muitas pessoas (sozinhas ou em grupo) e ocupado em horários variados durante o dia.

Outra característica é que, no sábado, a dinâmica muda um pouco com o aumento de pessoas na faixa das 6 horas e 17 horas, se comparado aos dias úteis observados. No horário da manhã, as pessoas se reúnem em grandes grupos para praticarem exercícios funcionais (ver foto vista 05 – faixa das 6 horas – grade de observação do sábado).

Na faixa de horário das 19h, os registros demonstram a precariedade de iluminação do lugar que se restringe apenas ao posteamento perimetral e alguns holofotes destinados à iluminação do próprio Estádio Almeida. A pista de caminhada que circunda o Estádio e passa paralelamente ao Ginásio Ronaldão, são iluminadas indiretamente pelas luzes desses equipamentos; em outros termos, não há iluminação específica para o estacionamento nem para os demais dispositivos técnicos. Salienta-se que a calçada bem iluminada cria condições de utilização noturna dos espaços públicos e gera segurança para os pedestres além de ser um elemento fundamental na promoção da segurança pública podendo reduzir crimes em até 20% através de investimentos na iluminação (ITDP, 2018).

b) Por Vista

É possível perceber que, nas vistas voltadas para a pista de caminhada (V4, V5 e V7), a maior presença de pessoas ocorre nos horários das 6h e das 17h; porém, na vista 1, direcionada para

Percebe-se que os horários das 6h e 17h são os que possuem maior número de pessoas, enquanto que às 11h e 15h tem-se uma menor presença de pessoas. Apesar de serem horários dito “comerciais”, em que as pessoas realizam suas atividades ordinárias do dia, o esvaziamento do lugar quase que por completo, pode estar ligado também a outros fatores como a falta de arborização e mobiliários que favoreçam o estar mesmo em horários que as temperaturas são mais altas. Nos horários em que as temperaturas são mais amenas, ou seja, no início da

as quadras, há um maior número de pessoas na faixa das 19h, pois corresponde à noite em que jovens se reúnem para jogar futebol. A vista 2 voltada para a pista de skate e alguns bancos sob uma árvore mostra que pelo sombreamento e a existência de mobiliários, as pessoas usam o espaço inclusive em horários em que as temperaturas são mais altas, como mostra os registros feitos na faixa das 11h e 15h nas grades de observação da segunda e sexta. Além do mobiliário em si, como os bancos, é preciso que haja uma composição de vistas atraente para que as pessoas permaneçam, tais como água, flores, árvores, boa arquitetura e uma boa visão da vida das pessoas (GHEL, 2013). A falta de mobiliários atrelada às vistas monótonas resultam na brevidade dos usuários no espaço.

Em relação à vista 3, direcionada para o terminal de ônibus, nota-se a desordenação deste equipamento por não ter seus limites bem definidos e mistura o fluxo de pessoas e de veículos, sem uma infraestrutura básica necessária para o bom funcionamento. Os registros feitos demonstram ainda a ausência de pessoas transitando pelo espaço, a não ser os próprios motoristas de ônibus e passageiros, configurando uma espécie de estacionamento rotativo.

Ao observar a vista 5, é possível perceber que o local tem uma forte vocação para exercícios ao ar livre. Nas grades de observação da segunda e sexta na faixa das 17h e das 19h foi flagrado grupos de pessoas que se reúnem para praticar exercícios funcionais com auxílio de um instrutor. Além dessa iniciativa de cunho privado, o programa Caminhar com Saúde e Segurança promovido pela Polícia Militar da Paraíba antes da pandemia do Corona Vírus (Covid-19)⁵, oferecia serviços de orientação em educação física e saúde, com caminhadas,

dinâmicas, verificação de pressão arterial e de peso, entre outras ações abertas à comunidade na parte externa do Ginásio Roldão. As duas ações, seja de cunho privado ou público, demonstram a vocação do lugar para sediar os usos voltados para atividade física além da caminhada e recreação.

⁵ Portal de Notícias do Governo do Estado da Paraíba. “Programa social da Polícia Militar que atende idosos é suspenso por causa do coronavírus” Publicado em 18 mar. 2020. Disponível em < <https://paraiba.pb.gov.br/noticias/programa-social-da-policia-militar-que-atende-idosos-e-suspenso-por-causa-do-coronavirus> > Acesso em: 30 abr. 2021

segunda 19/04

	vista 01	vista 02	vista 03	vista 04	vista 05	vista 06	vista 07
06h							
11h							
15h							
17h							
19h							

Quadro 2 - Grade de Observação 01.
Fonte das imagens: Acervo da autora.

sexta 23/04



Quadro 3-Grade de Observação 02.
Fonte das imagens: Acervo da autora.

sábado 24/04



Quadro 4- Grade de Observação 03.
Fonte das imagens: Acervo da autora.

Portais

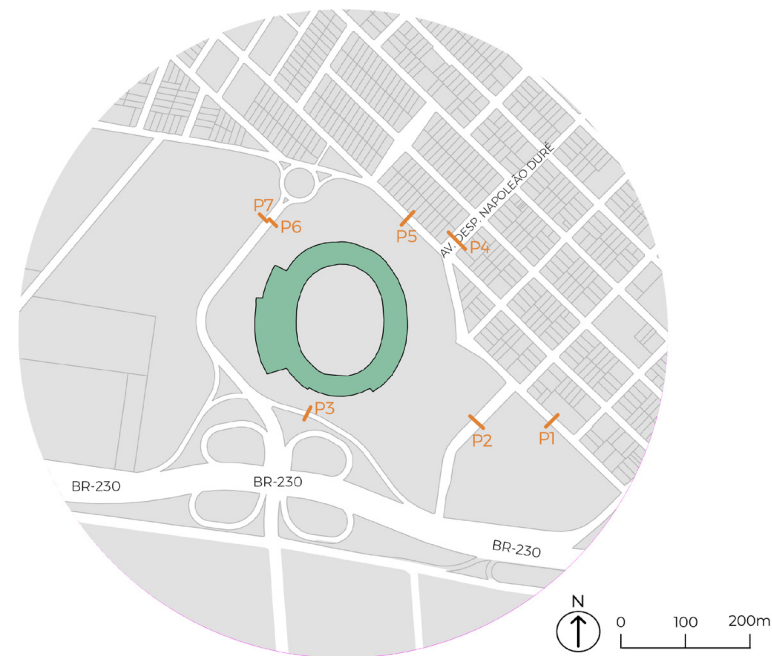
Como forma de observar a movimentação de pessoas e veículos da área em estudo, foi utilizado o método dos portais apresentado por Vaughan (2011), que consiste na disposição de uma linha imaginária em diferentes pontos para a contagem de pessoas e quaisquer modais que atravessem a linha em um período de tempo pré-determinado.

Vaughan (2011) sugere que os portais sejam posicionados em áreas com características distintas, de baixo, médio e alto fluxo para uma apreensão total do lugar. Dessa forma, foram selecionados os locais para o posicionamento dos portais (mapa 16) levando em consideração essas três intensidades de fluxo com base no conhecimento prévio da área.

Portais 1 e 2 foram dispostos em trechos com baixa intensidade de fluxo; portal 3 com média intensidade e portais 4, 5, 6 e 7 em vias com alto fluxo, sendo os dois últimos localizados na mesma via, Rua José Américo, que é dupla, dispostos um em cada sentido (mapa 16).

Os dias foram escolhidos em conformidade com a grade de observação, por isso os portais foram aplicados na segunda, sexta e sábado, no turno da manhã das 7:10h às 8:10h e à tarde das 15:50h às 16:50h. A duração da contagem foi de 5 minutos, como recomendado por Vaughan (2011) e foram contabilizadas pessoas, dentre homens e mulheres mais velhos (41-90 anos) e jovens (11-40 anos), criança, carro, moto, bicicleta e demais modais. Salienta-se que a técnica dos portais foi adotada de modo indicativo, ou seja, as 6 contagens realizadas em cada portal, 42 ao todo, não tem a pretensão de captar as movimentações de pessoas e veículos por completo, mas apenas de indicar de um modo geral, a sua intensidade e características de cada portal analisado o que ainda assim, contribui para a apreensão dos fluxos existentes na área em estudo.

O portal 1 fica localizado na lateral do Ginásio Ronaldão e



Mapa 16 - Localização dos portais.

Fonte: Base de dados da PMDP, elaborado pela autora.

a rua não possui pavimentação, sendo de chão de terra batida. O portal 2 se encontra na rua de entrada do Ginásio Ronaldão, possui pavimentação com paralelepípedo e passa na lateral do estacionamento do Estádio Almeidão. O portal 3 foi posicionado na via de acesso ao bairro do Cristo pela BR-230, não dispõe de calçadas para pedestres e é paralela às alças do Trevo, além de ser uma pista asfaltada que favorece o aumento da velocidade dos veículos. O portal 4 está localizado na Av. Desportista Napoleão Duré, que é uma via de mão dupla com grande fluxo de veículos destinados, em sua maioria, à principal do Cristo, Av. Ranieri Mazilli; além disso, dentre os portais realizados, é o que está na rota de maior número de linhas de ônibus da área em estudo. O portal 5, foi posicionado na via lateral do terreno do Estádio, que é asfaltada e de mão dupla, com ligação direta à via

proveniente do Viaduto do Geisel. Os portais 6 e 7 se encontram na via de ligação do bairro do Geisel com o bairro do Cristo e é dividida por um canteiro central gerando uma via duplicada.

A partir da análise dos portais é possível identificar um padrão de fluxo baixo nos portais 1, 2 e 3, se comparado aos portais 4, 5, 6 e 7 que apresentam um fluxo maior. Apesar da movimentação ser menor nesses trechos, os portais 1 e 2 apresentam porcentagens para o fluxo de pedestres maiores que o fluxo de veículos, fato que está diretamente ligado às localizações dos portais serem próximas às áreas utilizadas para atividades de caminhada. Diferentemente, ao longo dos três dias de contagem, não foram contabilizados pedestres no portal 3, o que pode evidenciar a inacessibilidade do trecho pelo usuário, visto seu caráter de fluxo rápido de veículos e de via como acesso da BR-230 para o bairro do Cristo, que por isso, prioriza o uso por veículos.

Os portais 4, 5, 6 e 7, apresentaram características semelhantes de fluxo intenso predominantemente de veículos, pouco ou nenhuma movimentação de pedestres e uma tímida movimentação de ciclistas. Destaca-se que, apesar dos portais 6 e 7 estarem localizados na via com ciclovia no eixo central, a circulação dos ciclistas é baixa, o que ressalta os problemas de planejamento desse elemento que está posicionado de forma insegura para o pedalar (entre duas vias de fluxo rápido de veículos) e desconexa da malha viária dos bairros (figura 29). Além disso, a movimentação de pessoas é quase inexistente, assim como nos portais 4 e 5, o que contrasta com o número de veículos. Possivelmente, esse aspecto é um reflexo do privilégio do automóvel em detrimento aos pedestres que se sentem inseguros ao caminhar por lugares desinteressantes e sem muita atividade, principalmente na área em que estão localizados os portais 6 e 7 que é a porção vazia do recorte em estudo.

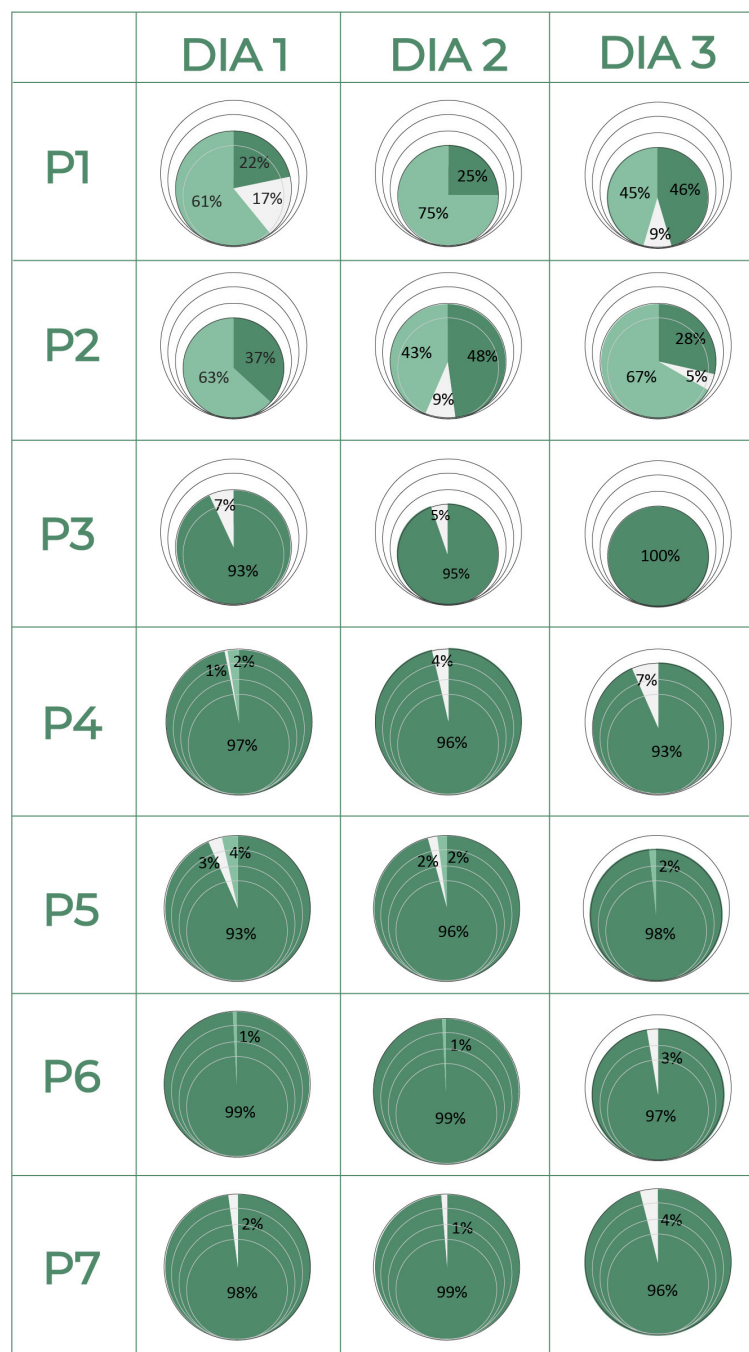
A intensidade de fluxo similar nos portais 4, 5 e 6 aponta para um possível trajeto comum aos moradores da região com



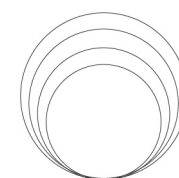
Figura 29 - Ciclovia entre vias de fluxo rápido.
Fonte: Acervo da autora

destino à Av. Ranieri Mazilli, principal do bairro do Cristo. Já o portal 7, captou as movimentações igualmente instensas com destino aos bairros da zona sul e, principalmente, à BR-230. De modo geral, no sábado, percebe-se uma baixa nos fluxos na maioria dos portais, com exceção dos portais 1 e 2. Com isso, é possível observar que, possivelmente, a intensidade do fluxo na área está ligada aos deslocamentos de passagem para o trabalho e demais atividades que são realizadas em dias úteis.

O quadro 5 a seguir, demonstra graficamente o resumo por dia do quantitativo em porcentagem de acordo com a intensidade de fluxo e o tipo dos passantes.



INTENSIDADE DE FLUXO



151-229
106-150
21-29
Até 20

Ciclistas
 Pedestres
 Veículos Motorizados

Quadro 5 - Gráficos dos portais por dia.
Fonte: Elaborado pela autora.

Diante do diagnóstico apresentado, é possível constatar que a área delimitada como recorte apresenta problemas, mas também algumas potencialidades que podem ser exploradas na proposta de requalificação. A seguir, uma síntese dos problemas e potencialidades que foram evidenciados ao longo do diagnóstico.

PROBLEMAS

- BR-230 como barreira limitante entre a área e bairros vizinhos
- Priorização do automóvel em detrimento ao pedestre
- Polarização entre as partes edificada e vazia
- Falta de infraestrutura principalmente na porção descampada
- Desconexão da ciclovias
- Subutilização dos espaços livres no terreno do Estádio, mobilizados apenas em dias de jogos ou pela prática da caminhada
- Segregação do Ginásio Roldão com o entorno
- Insuficiência de mobiliários.

POTENCIALIDADES

- Posição estratégica na cidade
- Entorno com importantes pontos de interesse para a cidade
- A vocação de “entrada” da cidade
- Localização bem servida por linhas do transporte coletivo
- Grande extensão territorial da área para incorporação de possíveis novos usos
- O Estádio e Ginásio com potencial atrativo
- Existência de ações de iniciativa privada e pública para incentivo da prática de exercícios físicos
- Práticas de caminhada e recreação existentes pelos usuários



3

REFERÊNCIAS PROJETOAIS

REFERÊNCIAS PROJETOAIS

As referências projetuais foram escolhidas a partir de categorias capazes de nos inspirar durante a fase propositiva. Sendo assim, projetos de natureza urbanística, com foco na requalificação de áreas esportivas, assim como na integração de áreas desconexas, mobilidade, acessibilidade e diversificação funcional nortearam a escolha dos correlatos, mostrados a seguir.

Primeiro Correlato

1º Lugar no Concurso Nacional de Arquitetura e Paisagismo para Requalificação do Complexo Esportivo e de Lazer Arena BSB, escritório ARQBR Arquitetura e Urbanismo, Brasília – DF.

O Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha, faz parte de um complexo esportivo junto ao Ginásio de Esportes Nilson Nelson e o Complexo Aquático Cláudio Coutinho. Foi foco das iniciativas de reforma e ampliação ocorridas em 2014 para a Copa do Mundo de Futebol e passou a ser chamado de Arena BSB, sendo atualmente o segundo maior Estádio de Futebol do Brasil.

Localizado às margens do Eixo Monumental, o Estádio possui uma posição estratégica na cidade, por estar inserido em um contexto de grande relevância no meio urbano (figura 30). Em 2019, foi lançado um concurso organizado pelo Instituto de Arquitetura do Brasil (IAB/DF), promovido pelo Consórcio Arena BSB, para a escolha de um projeto de requalificação do complexo esportivo e de lazer da Arena BSB, que oferecesse espaços urbanos, arquitetônicos e paisagísticos qualificados a partir de critérios como integração e contextualização urbana, mobilidade e acessibilidade e flexibilidade funcional.

O vencedor do Concurso foi o escritório ARQBR Arquitetura e Urbanismo, por meio da comissão julgadora que ressaltou a escolha do projeto pela ideia da construção de uma

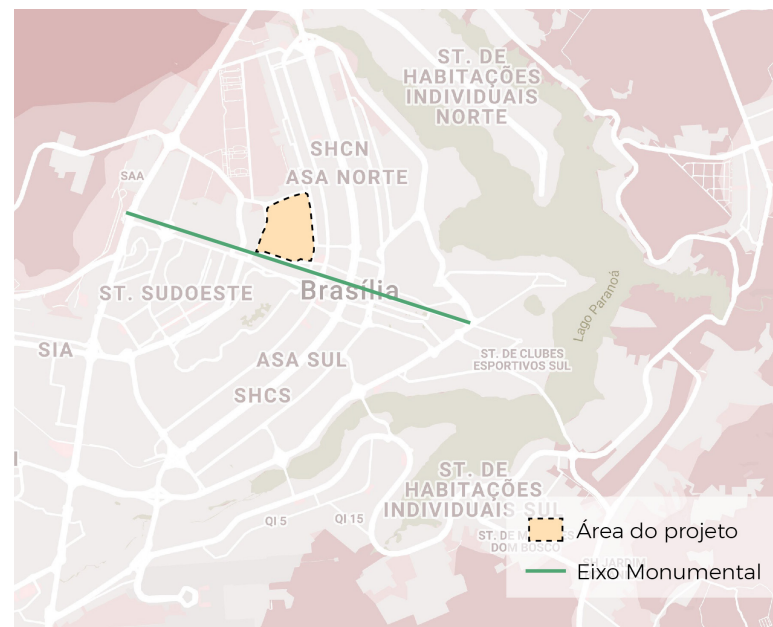


Figura 30 - Localização da área do projeto de requalificação da Arena BSB.
Fonte: *Google My Maps* adaptado pela autora.

nova paisagem que remete às origens da vegetação nativa do cerrado e o desenho urbano e arquitetônico que condensa as diferentes escalas de Brasília integrando-o ao seu contexto (figura 31).



Figura 31 - Proposta de entorno para requalificação da Arena BSB.
Fonte: Acervo de projetos ARQBR

A ideia de diversidade de usos para promover vitalidade é fundamental para espaços como Estádios e seu entorno, os quais sofrem com o fenômeno da monofuncionalidade, ficando muitas vezes restritos ao uso apenas em dias de jogos. Nesse sentido, o projeto prevê um "boulevard" como elemento integrante e organizador de toda a proposta que tem como intuito reduzir a setorização das atividades e tornar o espaço conectado entre si. Nele, se concentram usos diversos como restaurantes, academias, cinema, salas comerciais, entre outros, os quais trarão vida cotidiana ao complexo, para que seja utilizado em todos os dias do ano (figura 32). A Arena BSB está

inserida em um contexto urbano de grandes equipamentos como shoppings centers, centros comerciais, hotéis e edifícios do poder judiciário. A proposta de inserção de usos comerciais e de serviço para a área condiz com as demandas já existentes, um aspecto a ser observado para evitar o processo de gentrificação. A proposta de requalificação, portanto, teve o desafio de equilibrar as duas demandas do lugar: os eventos esportivos e culturais que atraem milhares de expectadores e as demandas dos novos usos por pequenos grupos que frequentarão o espaço. A solução foi a utilização de uma plataforma criando um eixo de leste a oeste, destacado na figura 33, que estrutura e integra



Figura 32 - Espaços com usos diversos para requalificação da Arena BSB. Fonte: Acervo de projetos ARQBR

os novos usos e atividades que serão desempenhadas, além de ser um elemento de transição entre a parte mais acolhedora no cotidiano do boulevard (a norte) e os grandes eventos (a sul).

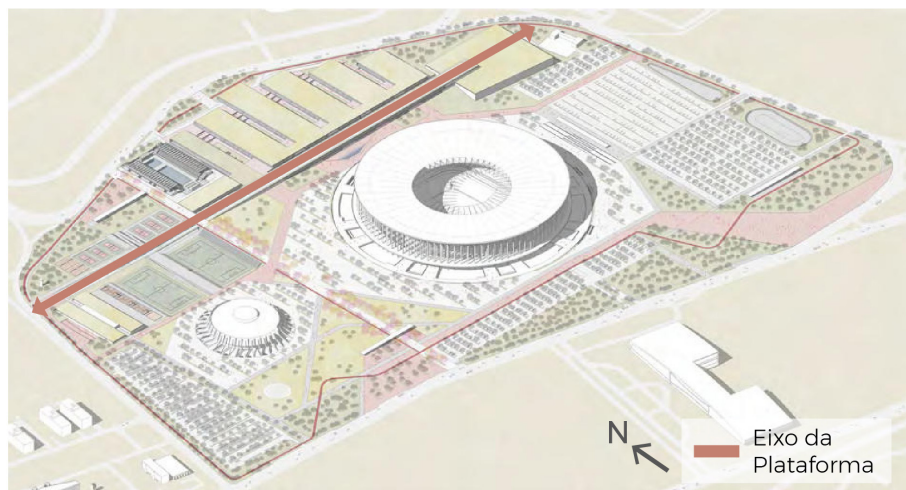


Figura 33 - Vista aérea com indicação do eixo da plataforma.
Fonte: ARQBR. Relatório Técnico para Estudo do Impacto da Vizinhança (EM), 2021, p.25, adaptado pela autora

Para o paisagismo, foi pensada a utilização de espécies nativas características do cerrado brasileiro. As vantagens desse tipo de vegetação residem na adaptação às condições climáticas que geram economias com irrigação e possibilitam uma identificação com a paisagem para a cidade.

O projeto de requalificação para a Arena BSB demonstra priorizar a relação da área de implantação da proposta com o seu entorno, que, por sua vez é bastante significativo para a cidade, além de transformar o complexo esportivo em um ambiente diverso, porém coeso, de modo que a inserção de novos usos não prejudique as demais dinâmicas pré-existentes.

Segundo Correlato

Parque da Gare, Escritório IDOM, Passo Fundo - RS

O parque da Gare está localizado na região central da cidade de Passo Fundo, RS, localizado na antiga Estação de Trem onde se iniciou o desenvolvimento da cidade. O valor histórico da área, bem como a proximidade a importantes eixos estruturantes, a Av. Sete de Setembro e a Rodovia Estadual (figura 34), levaram à concretização de um projeto para a revitalização da parte paisagística e urbanística, além do acréscimo de algumas infraestruturas.

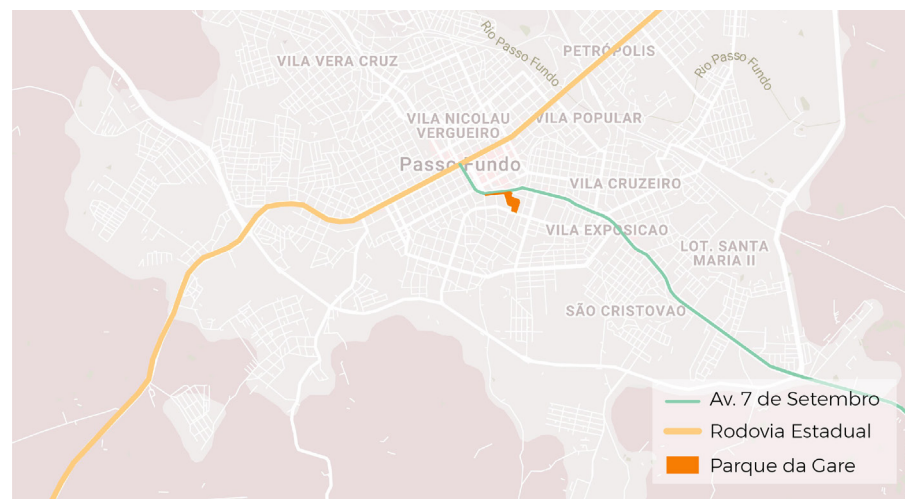


Figura 34 - Localização do Parque da Gare na cidade de Passo Fundo, RS.
Fonte: Google My Maps adaptado pela autora

Após o desligamento da Estação Férrea, foi construída uma praça no local na década de 1980 a qual, com o passar do tempo, entrou em um processo de abandono e desvalorização. Em 2015, o parque passou por reformas de requalificação e, após um ano, foi inaugurado o projeto desenvolvido pelo escritório de arquitetura IDOM, que propôs melhorias para o espaço a partir do acréscimo de novos usos, tais quais a “feira do produtor”,

lanchonete, biblioteca, entre outros, além das áreas livres de contemplação e convívio, a fim de refuncionalizar o espaço.

A área dispõe de equipamentos de lazer como quadra de esportes, pista de skate, além da exploração da topografia para criação de escorregos e um anfiteatro que expressa junto à biblioteca, a vocação cultural do espaço (figura 35).

Como solução para a demanda do estacionamento de veículos, foram criados bolsões próximos ao edifício da feira do produtor e o estacionamento perimetral, que possibilita o acesso em toda a extensão do parque, resguardando a movimentação de veículos à area externa.



Figura 35 - Implantação do Parque da Gare.
 Fonte: ArchDaily Brasil. <<https://www.archdaily.com.br/br/875069/parque-da-gare-acxt>> Acesso em 5 Jun 2021. Adaptado pela autora

Os novos usos atribuídos ao parque, foram pensados de acordo com as demandas locais, como a feira do produtor, que qualifica as atividades de pequenos produtores do município (figura 36). Apesar da centralidade do parque na cidade, a porção sul possui um uso residencial expressivo, uma vez que os moradores da área são seus principais usuários. Nesse sentido, houve um investimento significativo em áreas para estar, brincar, caminhar, contemplar, de modo que os novos usos se adequassem às dinâmicas dos moradores locais.



Figura 36 - Feira do produtor, Parque da Gare.
Fonte: Archdaily

Os correlatos escolhidos para análise reforçam notadamente a importância da diversidade de usos para atrair as pessoas aos espaços. O primeiro demonstra que especificamente no contexto do Estádio haverá o desafio de abrigar duas dinâmicas distintas: de grandes eventos (jogos de futebol, shows, etc) e de usos cotidianos em uma escala menor. O segundo correlato se apresenta como um parque urbano de vizinhança, que se adaptou à realidade local dos moradores de forma eficaz, sendo capaz de agregar novos usos que condizem com as demandas do entorno expressivamente residencial.



4

PROPOSTA

REqualificar

Com o passar do tempo, os espaços públicos sofrem desordenamentos decorrentes de diversos fatores de ordem política, social, econômica e urbana que, se não contidos, resultam na sua desvalorização. Muitas são as iniciativas de intervenção que objetivam conter e reverter o cenário de degradação no qual os espaços livres públicos se encontram. Peixoto (2009) afirma que há uma grande variedade de termos utilizados para caracterizar essas ações de retomada dos espaços públicos e, por isso, é comum a confusão no emprego dos diferentes conceitos iniciados com o prefixo “RE” bem como dos seus significados. Dentre os termos destacados por Vasconcellos e Mello (2011)⁶ que apresentam esse prefixo RE (*i.e.* reabilitação, revitalização, entre outros), a requalificação é entendida como um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, através da recuperação e valorização do espaço público com medidas de incentivo social e econômico (MOURA *et al.* 2005). Nesse sentido, o conceito da requalificação urbana se apresenta como o meio mobilizador mais adequado para a proposta de intervenção do entorno do Estádio Almeidão, no qual as diretrizes e ações da proposta estão apoiadas.

Sendo assim, após a realização do diagnóstico e apreensão das principais inspriações de ordem projetual capazes de guiar a fase propositiva, chegamos ao estabelecimento de dez diretrizes a serem observadas para a requalificação de nossa área de estudo:

⁶ No capítulo 2 do livro “Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados”, as autoras discorrem sobre os “RE’s” reabilitação, requalificação, revitalização, renovação, regeneração, reestruturação e restauração em relação às suas origens e aplicações no meio urbano.

1. APLICAR ESTRATÉGIAS DE *TRAFFIC CALMING* NAS VIAS QUE INTERLIGAM O CONJUNTO EDIFICADO COM O PARQUE;
2. PROMOVER NOVOS USOS GERADORES DE VITALIDADE URBANA;
3. AUMENTAR AS ÁREAS PERMEÁVEIS E A ARBORIZAÇÃO NO PARQUE;
4. INTEGRAR O GINÁSIO AO PARQUE;
5. INTERLIGAR O ESTÁDIO E O GINÁSIO;
6. PROTEGER O PARQUE DAS VIAS DE FLUXO RÁPIDO;
7. PRIORIZAR O TRÂNSITO DE PEDESTRES E CICLISTAS NO INTERIOR DO PARQUE;
8. CRIAR CAMINHOS A PARTIR DOS EIXOS DE LIGAÇÃO DO PARQUE COM O CONJUNTO EDIFICADO;
9. FORTALECER A PRÁTICA DA CAMINHADA;
10. FORTALECER AS PRÁTICAS DE LAZER JUNTO AOS EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS EXISTENTES.

Entraves e caminhos para o Parque Circular

No intuito de atender a várias dessas diretrizes, uma reflexão acerca do estacionamento se faz necessária. De fato, a oferta gratuita de vagas de estacionamento torna cômodo e prático o uso do automóvel em detrimento de outros meios de mobilidade e, como consequência, tem-se os congestionamentos, emissão de poluentes e influência direta na desvalorização do pedestre (ITDP, 2017). Atualmente o terreno do Estádio Almeidão é ocupado por dois componentes principais, que são a edificação do próprio Estádio e o estacionamento. Este último, devido aos poucos eventos sediados ao longo do ano, configura-se como uma grande área subutilizada, inclusive porque, na maioria dos eventos, o espaço não é utilizado em sua capacidade total. Ainda que equipamentos desse porte precisem estar de acordo com os critérios estabelecidos por órgãos competentes no que diz respeito ao cálculo da quantidade de vagas de estacionamento (sem o qual não é possível manter o alvará de funcionamento), a priorização do transporte motorizado individual há que ser revista, como expressa a portaria N° 014/2003 da Superintendência de Transportes e Trânsito de João Pessoa (STTRANS), atual SEMOB: de fato, esta estabelece uma (01) vaga de estacionamento para cada 20 lugares em “Estádios” e uma (01) para cada 12 lugares em “Ginásios”. Sendo a capacidade do Estádio e do Ginásio de 45 mil e 3.555 lugares, respectivamente, a área total destinada ao estacionamento de veículos deveria ser de 29.290,5 m², exatamente como está dimensionado atualmente no local, ocupando cerca de ¼ da área do terreno do Estádio.

Algumas estratégias, no entanto, podem ser pensadas para tornar essas áreas de estacionamento menos ‘desurbanas’, como é o caso do *park-and-ride*⁷, que incentiva o uso do

⁷ *Park-and-ride* (estacione e embarque, em tradução livre), tem como objetivo evitar que as pessoas utilizem o carro para chegar até as áreas centrais da cidade, permitindo que elas estacionem em alguma estação mais afastada da rede e dali embarquem no sistema de transporte público até seu destino final. (ITDP, 2017)

transporte coletivo. O caráter de “passagem” da área, observado anteriormente na etapa de diagnóstico, fortalece o emprego dessa estratégia de mobilidade urbana que contribui positivamente para a área e repercute na diminuição do trânsito de veículos na cidade. Além disso, a posição do estacionamento no terreno gera uma situação de conflito entre veículos e pedestres que utilizam o estacionamento de acordo com demandas distintas. Nesse sentido, a proposta prevê a distribuição desse estacionamento em dois edifícios garagens de 4 pavimentos (8.400 m² de estacionamento em cada), além de posicionar algumas vagas no perímetro do terreno, assim como nas ruas próximas, de modo a evitar o trânsito de veículos no seu interior. A proposta de verticalização do estacionamento surgiu devido à grande área que é estabelecida para as vagas e a inviabilidade de manter sua localização dentro do terreno como é o caso atualmente (Figura 37). Em relação ao Terminal de ônibus que se localiza dentro do terreno do Estádio Almeidão, entende-se que é um importante mobilizador do acesso ao parque por meio do transporte coletivo, apontado ao longo do trabalho como uma boa alternativa aos veículos individuais motorizados. Dessa forma, é prevista a sua permanência no local, porém é necessário que seja reordenado e tenha uma área limitada para o fluxo dos ônibus com infraestruturas suficiente para o seu bom funcionamento.

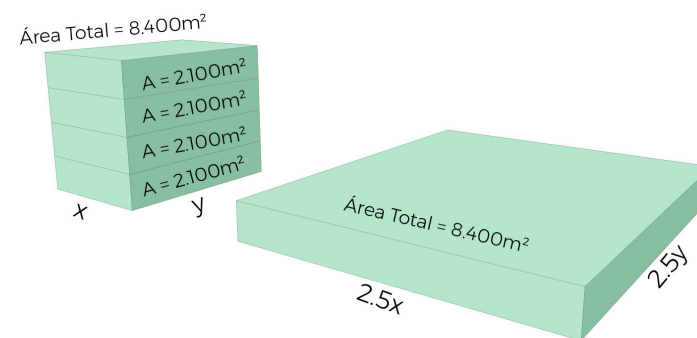


Figura 37 - Esquema de distribuição vertical e horizontal da área do estacionamento.
Fonte: Elaborado pela autora

Com o deslocamento do estacionamento, foi possível reverter o espaço para a criação de passeios, pequenos caminhos, além de pistas de caminhada e aumento das áreas verdes permeáveis, antes recobertas por piso intertravado.

Um dos desafios da proposta foi preservar as diferentes atividades exercidas pelos públicos que frequentam o lugar, identificados em dois grupos principais: aquele das pessoas que vão ao lugar em dias de eventos e utilizam principalmente os equipamentos do Estádio e Ginásio (também provenientes de outros bairros) e o grupo das pessoas que fazem um uso rotineiro do espaço pela prática de exercícios, recreações, entre outros (principalmente moradores locais). Entendendo que esses públicos em algum momento podem se mesclar, a proposta procurou zelar por essa dualidade sem que houvesse uma segregação entre os usos. Nesse sentido, tem-se o platô que une os dois equipamentos e se encontra em um nível um pouco mais elevado em relação ao restante do parque, dando destaque ao eixo Estádio e Ginásio e servindo de base para o recebimento desse público mais volumoso. O platô “abraça” o parque e sua concavidade se volta para o conjunto edificado para receber os caminhos que vão conectá-lo com a malha residencial (Figura 38).

O zoneamento do parque foi pensado de acordo com seu contexto entre o edificado e o vazio, considerando as vocações que cada porção apresenta (Figura 39). Dessa forma, as áreas de estacionamento foram distribuídas no perímetro: uma a norte e outra a sul para facilitar o acesso as diferentes partes do parque; ademais, próximo às vias de fluxo rápido, foram concentrados bolsões de área verde para a proteção do parque.

A área de lazer, por sua vez, foi fortalecida, justamente onde atualmente encontram-se alguns equipamentos nesse sentido; a porção voltada para a Rua José Américo foi pensada para recebimento e entrada de pessoas à oeste do parque; na parte interna ao parque e entre o Ginásio e o Estádio, concentraram-



Figura 38 - Esquema conceitual. Elaborado pela autora

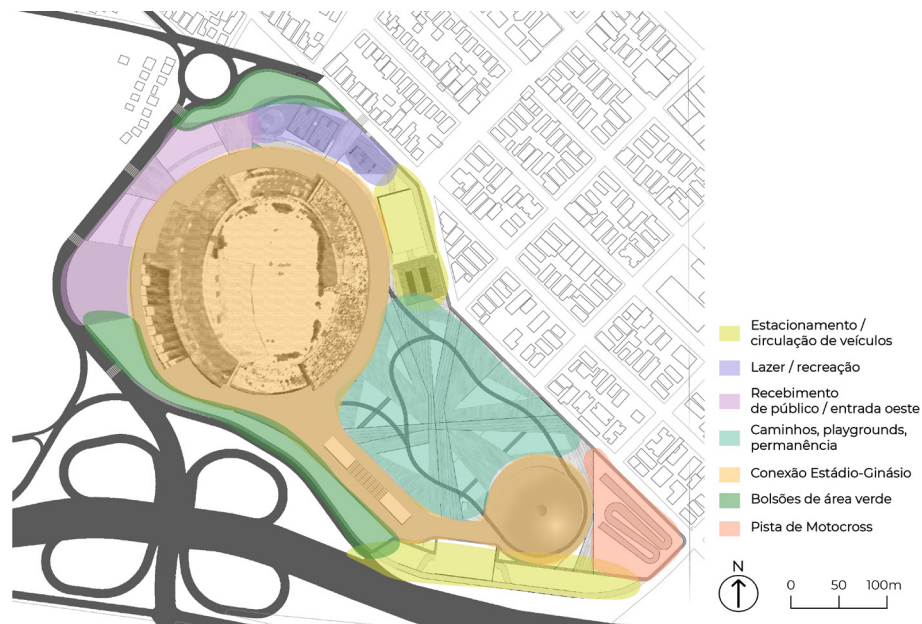


Figura 39 - Zoneamento das vocações do parque. Fonte: Elaborado pela autora

se os caminhos, espaços de permanência, playgrounds, entre outros usos; a porção na qual está situada uma plataforma de atividades conecta o Estádio ao Ginásio e vice-versa, estando ligada aos caminhos internos. Por fim, a porção da pista de motocross foi mantida onde já se encontra atualmente, ou seja, junto ao Ginásio Ronaldão.

Uma das principais ideias norteadoras da proposta foi fortalecer o principal uso existente no lugar através da pista de caminhada que pode ser percorrida em níveis distintos de distância ao circundar o Ginásio e Estádio, evidenciando os percursos realizados atualmente pelos usuários. A pista em seu formato orgânico ainda funciona como uma linha que liga os demais caminhos ao longo do parque. Os caminhos por sua vez, foram traçados a partir de eixos que conectam o parque à porção residencial, favorecendo o percurso dos moradores próximos à chegada ao parque (figura 40).

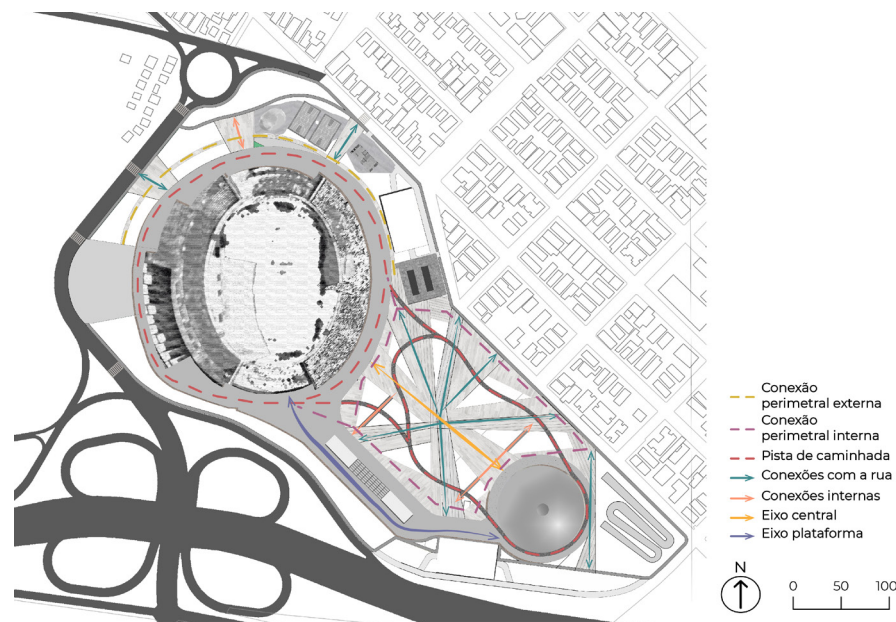


Figura 40 - Fluxos e conexões do parque. Fonte: Elaborado pela autora

A flagrante segregação do Ginásio Ronaldão com o entorno, observada na etapa diagnóstica, interfere na unidade do que poderia ser um complexo esportivo. De acordo com o estudo dos portais aplicados na área, especialmente o portal 2, localizado na via que divide os terrenos do Estádio e Ginásio, há uma baixa intensidade de fluxo e a maioria dos pedestres contabilizados correspondem ao usuários do próprio estacionamento, que usufruem deste espaço para sua prática da caminhada. Diante disso, foi introduzida a via ao parque, afim de unir os terrenos e quebrar a divisão entre as partes, além de tornar a circulação no entorno do Ginásio livre. A abertura do Ginásio para programas sociais, como o Programa Ginásio Cidadão lançado em 2008 por iniciativa do governo do Estado, favorecem a comunidade local pelo incentivo do esporte e mobilizam o uso do Ginásio em sua finalidade, além de ser um meio de atrair pessoas ao parque.

A proximidade do parque com as vias de fluxo rápido e intenso de veículos pode tornar as partes próximas a essas vias inseguras e desinteressantes. Como solução para resguardar os usuários, foi criado um distanciamento através de uma extensão de área verde com densa arborização no perímetro sul e um bolsão verde próximo à rotatória. Dessa forma, o parque fica mais seguro, cria um microclima interno e gera um resfriamento do asfalto pelo sombreamento das árvores, diminuindo em certa medida a temperatura interna do parque. O porte arbóreo foi estabelecido de acordo com o zoneamento, nos bolsões de área verde e no trecho do bosque estão concentradas árvores de grande porte, no eixo central entre os equipamentos as árvores são de pequeno e médio porte adequadas à escala humana e na porção da entrada oeste e área de lazer o porte das árvores é médio (figura 41).

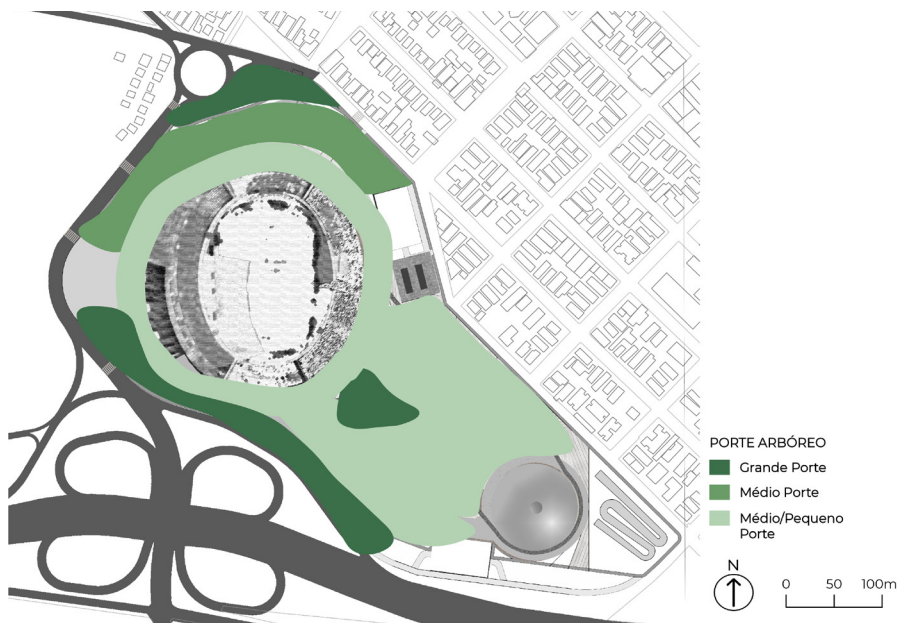


Figura 41 - Porte Arbóreo. Fonte: Elaborado pela autora

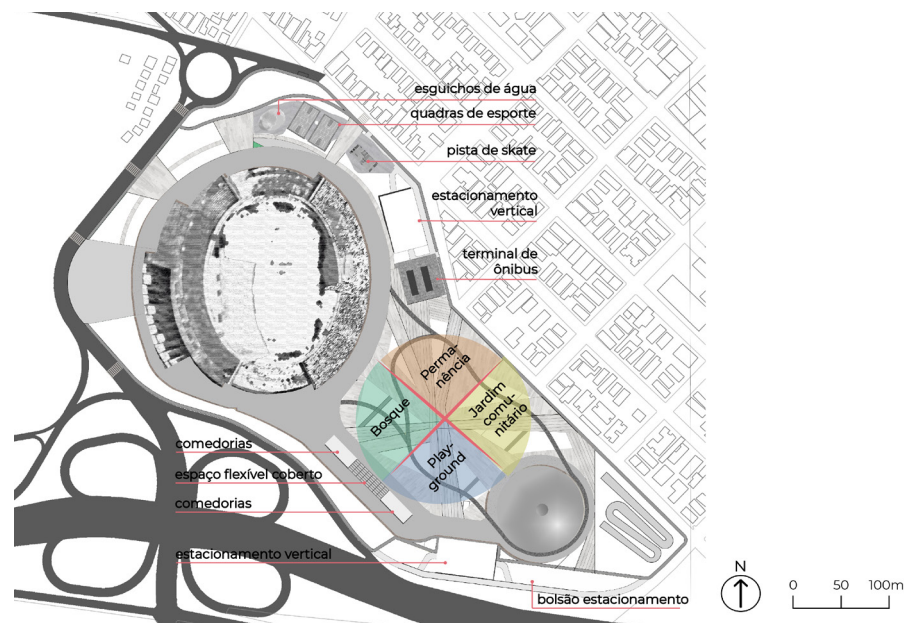


Figura 42 - Usos e principais dispositivos. Fonte: Elaborado pela autora

Na porção norte, onde já existem equipamentos de lazer, duas quadras e uma pista de skate, a ideia é fortalecer a área com a melhoria da infraestrutura desses elementos existentes e acrescentar outros como os esguichos de água e patamares que podem funcionar como arquibancada ou espaço de estar. Outros usos são previstos ao longo do parque como playgrounds, área de jardim comunitário, bosque, comedorias, espaço de uso flexível coberto e tratamento paisagístico para contemplação (Figura 42).

Os novos usos foram propostos de acordo com a realidade local, voltados principalmente aos moradores próximos, por serem os principais usuários dos parques urbanos (JACOBS, 2011). No platô, foram dispostos os usos de comedorias como forma de suprir a carência identificada na etapa do diagnóstico e organizar o comércio de alimentos no local, já o espaço flexível coberto pode ser utilizado para sediar feiras de produtos orgânicos, atividades físicas, eventos culturais, entre outros. A

possibilidade de novos usos atrai as pessoas ao longo do dia e combate o atual estado monofuncional do entorno do Estádio, no entanto, a incorporação de novos usos devem ser pensados cuidadosamente para evitar processos de transformações como a gentrificação⁸.

Atualmente a área se configura como uma “ilha” pela desconexão com a malha edificada, separada por vias de recobrimento asfáltico, que não prevê a travessia de pedestres e ciclistas. Nesse sentido, a proposta prevê o tratamento das vias perimetrais do parque a partir de estratégias de *traffic calming* e a remodelação de acordo com o Guia Global de Desenhos de Ruas (NACTO, 2018) para diminuir o fluxo de veículos, favorecer a mobilidade ativa e, assim, conectar o parque à malha viária.

⁸ “O termo *gentrification* deriva de *gentry* que, por sua vez, deriva do francês *arcaico genterise* que significa “de origem gentil, nobre”. Desta feita, entende-se também a reestruturação de espaços urbanos residenciais e de comércio independentes com novos empreendimentos prediais e de grande comércio, ou seja, causando a substituição de pequenas lojas e antigas residências.” (SANTOS, 2014, p.588)

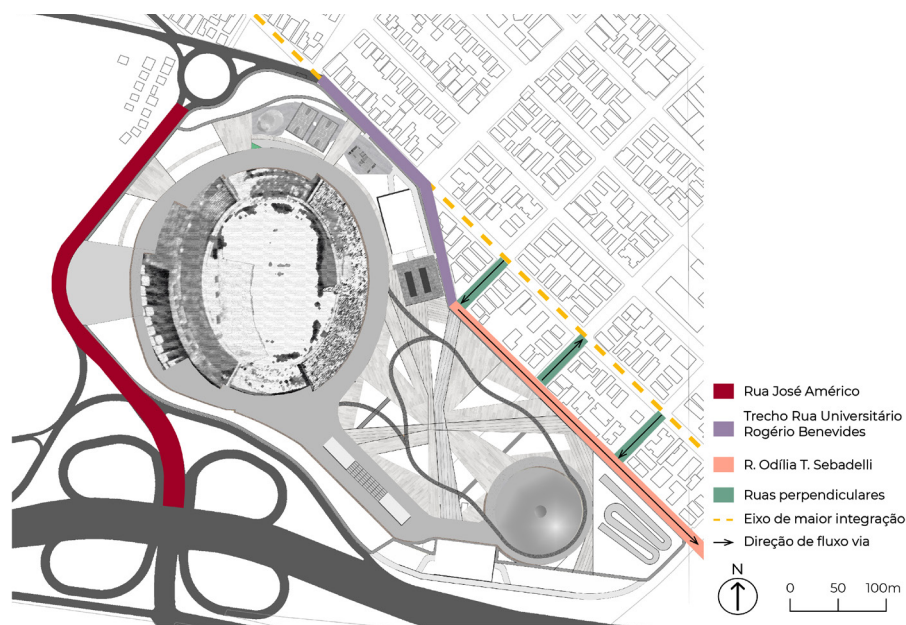


Figura 43 - Vias do entorno do parque. Fonte: Elaborado pela autora

Foram trabalhadas as vias perimetrais ao parque e também algumas vias perpendiculares que o conectam com a Rua Universitário Rogério Benevides, a via de maior integração da área apontada pela análise da sintaxe espacial (Figura 43). Em relação a geometria das vias, foi utilizada a ciclovia protegida na Rua José Américo que resguarda os ciclistas da via de fluxo rápido de veículos por meio de um amortecimento elevado, nas demais vias, é utilizada a ciclofaixa com amortecimento (figura 44). Dentre as principais alterações, destaca-se que na rua José Américo, foi prevista a criação das calçadas e o remanejamento da ciclovia para as laterais tornando o trânsito dos ciclistas mais seguro (Figura 45). No trecho da Rua Universitário Rogério Benevides, foi diminuída a largura do leito viário para o aumento das calçadas e criação da ciclovia, além da substituição do recobrimento asfáltico por calçamento como forma de desestimular a velocidade (Figura 46). A Rua Odília T. Sebadelli foi convertida em um único sentido; nela, também está prevista

área para estacionamento de veículos e, nos cruzamentos, a criação de platôs elevados para a travessia dos pedestres, bem como o estreitamento da via (Figura 47). As vias perpendiculares foram convertidas em vias de sentido único, com uma faixa para o trânsito de veículos, conectadas ao eixo de maior integração do setor; dispõe ainda de ciclofaixa, área para estacionamento de veículos e o alargamento das calçadas (Figura 49).

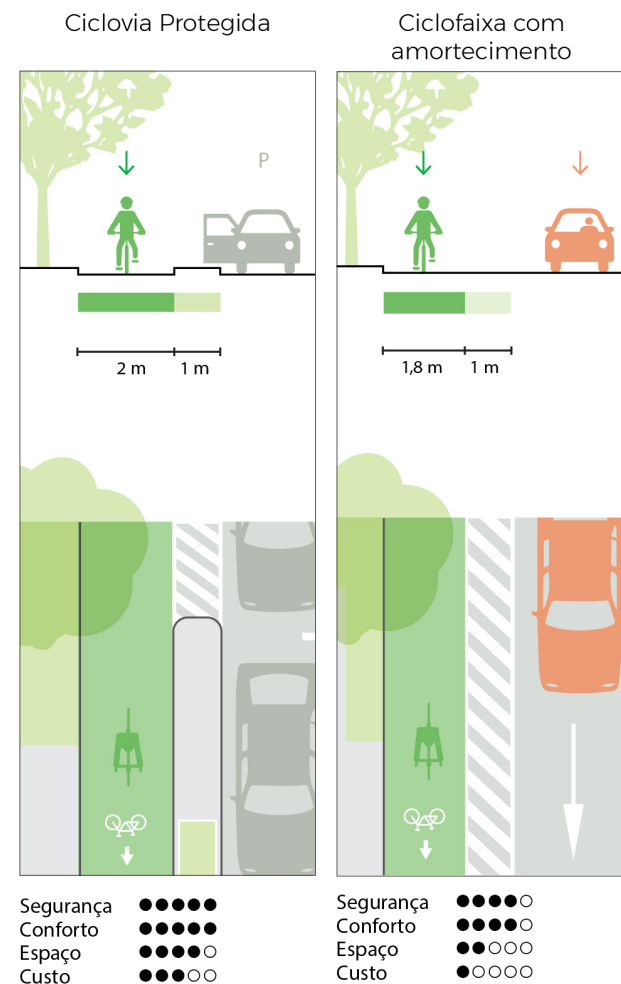


Figura 44 - Geometria das ciclovias.
Fonte: Guia Global de Desenhos de Ruas, NACTO, 2018

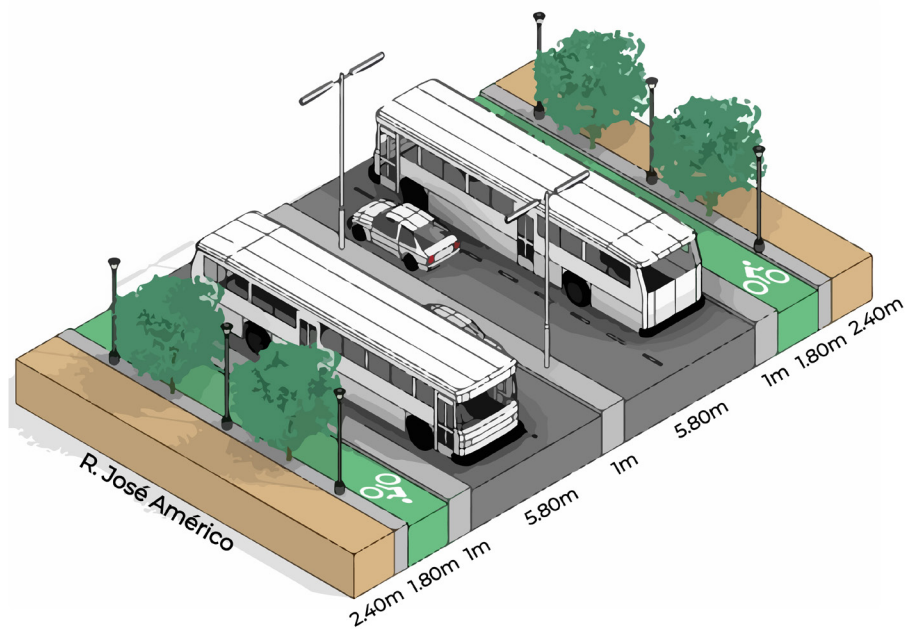


Figura 45 - Perfil viário Rua José Américo. Fonte: Elaborado pela autora

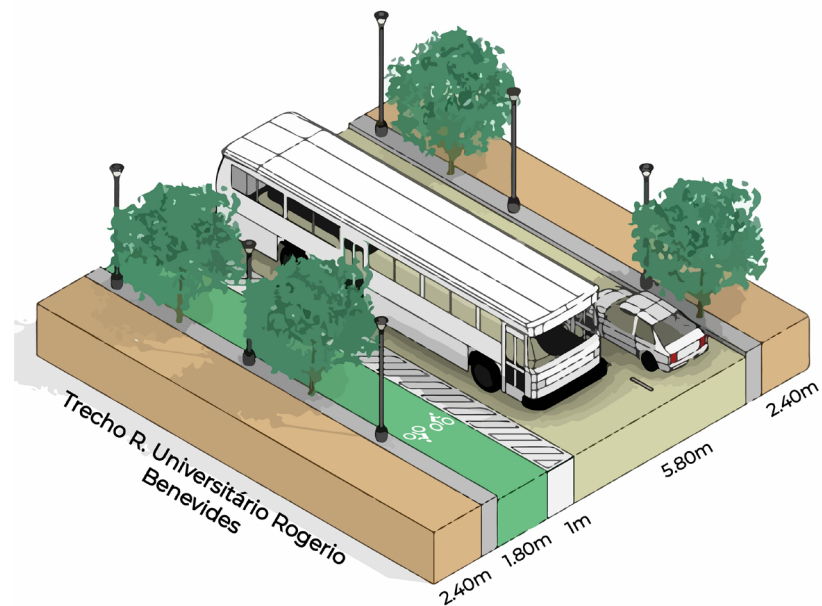


Figura 46 - Perfil viário trecho Rua Universitário Rogério Benevides. Fonte: Elaborado pela autora

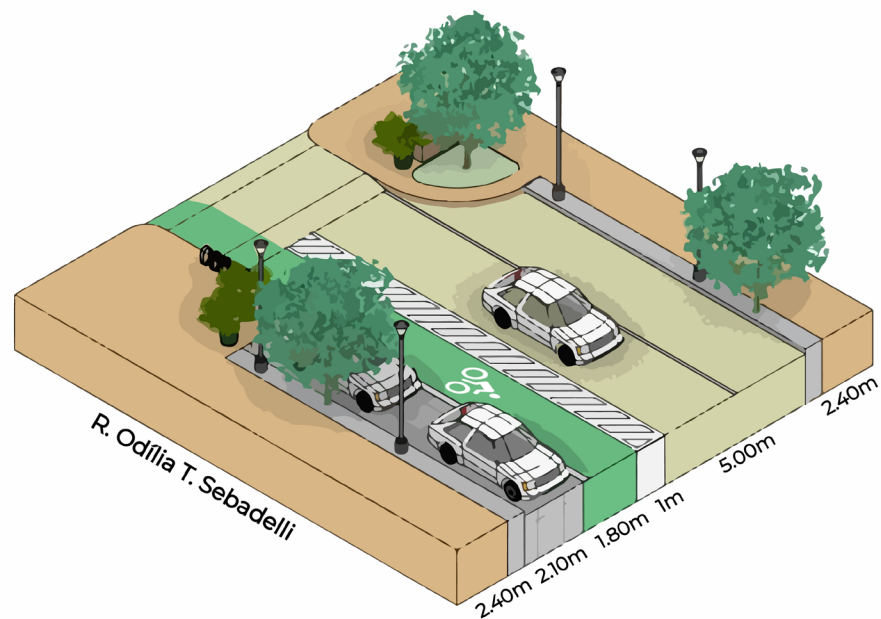


Figura 47 - Perfil viário Rua Odília T. Sebadelli. Fonte: Elaborado pela autora

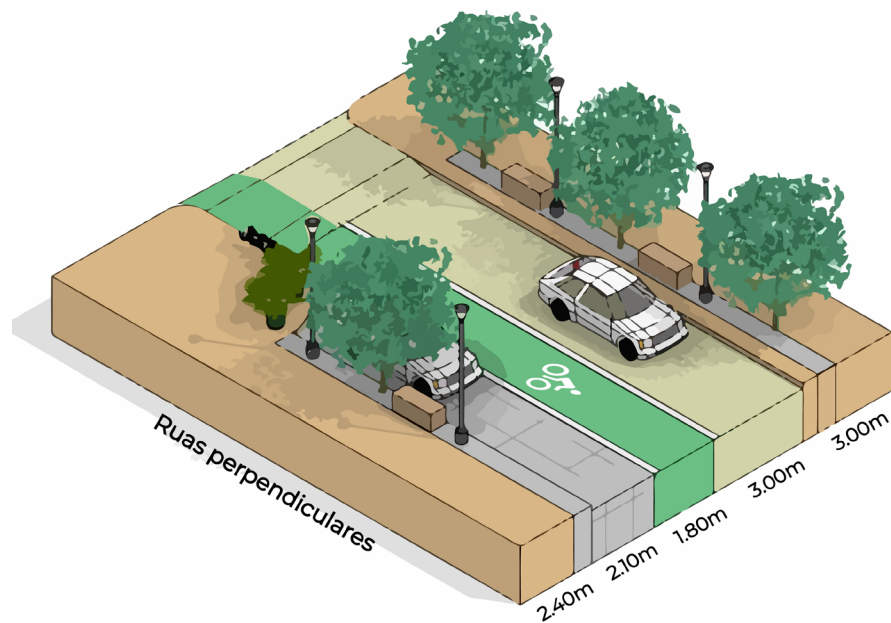


Figura 48 - Perfil viário Ruas Perpendiculares. Fonte: Elaborado pela autora

Com base no diagnóstico realizado, a BR-230 aparece como uma barreira física que limita a conexão de bairros vizinhos com a área, principalmente nessa porção onde se localiza o Trevo do Geisel. Entende-se que uma opção para minimizar tal desconexão seria a implantação de uma passarela capaz de expandir o acesso ao parque, estimulando os pedestres a efetuarem esse deslocamento entre bairros. No entanto, a área delimitada pelo presente estudo não abriga a porção da BR-230 mais adequada para a instalação de tal dispositivo, notadamente devido à complexidade do “trevo” rodoviário, o que indica a necessidade de estudos de tráfego aptos a problematizar, avaliar e propor um local para o equipamento. Outro ponto entendido como problema no diagnóstico foi a grande porção descampada existente à oeste; observa-se que a área poderia ser utilizada em temporalidade posterior para fins de possível ampliação do parque.

CENÁRIOS

Diante do exposto, foram estabelecidos cinco cenários de intervenção para melhor visualização da proposta de requalificação. Os cenários foram dispostos conforme ilustra a figura ao lado, de forma a transmitir as proposições ao longo do parque e contrapor à realidade atual, por isso os cenários 1 e 3 foram dispostos na mesma posição das Vistas 1 e 4 da etapa de observação *in loco*.



Figura 49 - Vista geral do parque e marcação dos cenários.
Fonte: Elaborado pela autora

O cenário 1 se volta à área de lazer, onde pode ser visto os esguichos de água e as quadras de esportes ao fundo. A proposta prevê o melhoramento da infraestrutura desses equipamentos e a incorporação dos esguichos na área que atualmente é descampada e degradada pelo acúmulo de material descartável (Figura 50).

A realocação do estacionamento para as extremidades do parque e a escolha por sua verticalização foram definidoras para aumentar a área útil do voltada aos demais usos. Para acesso do estacionamento vertical é previsto uma via interna que também pode ser utilizada pelos ônibus para acesso ao Terminal (Figura 51).



Figura 50 - Vista cenário 1 proposição. Fonte: Acervo da autora



Figura 51 - Vista cenário 2 proposição. Fonte: Elaborado pela autora

O platô concentra os fluxos de acesso ao Estádio e Ginásio, interligando-os. Na parte que circunda o Estádio são previstos áreas de permanência por meio de bancos que envolvem as áreas verdes (Figura 52). Em dia de jogos e eventos, elementos como esse são importantes para o bem-estar dos usuários, além de criar uma divisão entre a faixa de caminhada e de passeio/ entrada ao Estádio. Atualmente, essa área é utilizada como

pista de caminhada, mas a insuficiência de infraestrutura a torna desinteressante e inadequada à prática de exercícios. A insuficiência de iluminação ainda torna o ambiente inseguro e hostil para uso no turno da noite (Figura 53), por isso é previsto o acréscimo de mobiliários de iluminação ao longo de todo o parque (Figura 54). O concreto armado do Estádio é mantido, mas destaca-se a necessidade de limpeza e manutenção

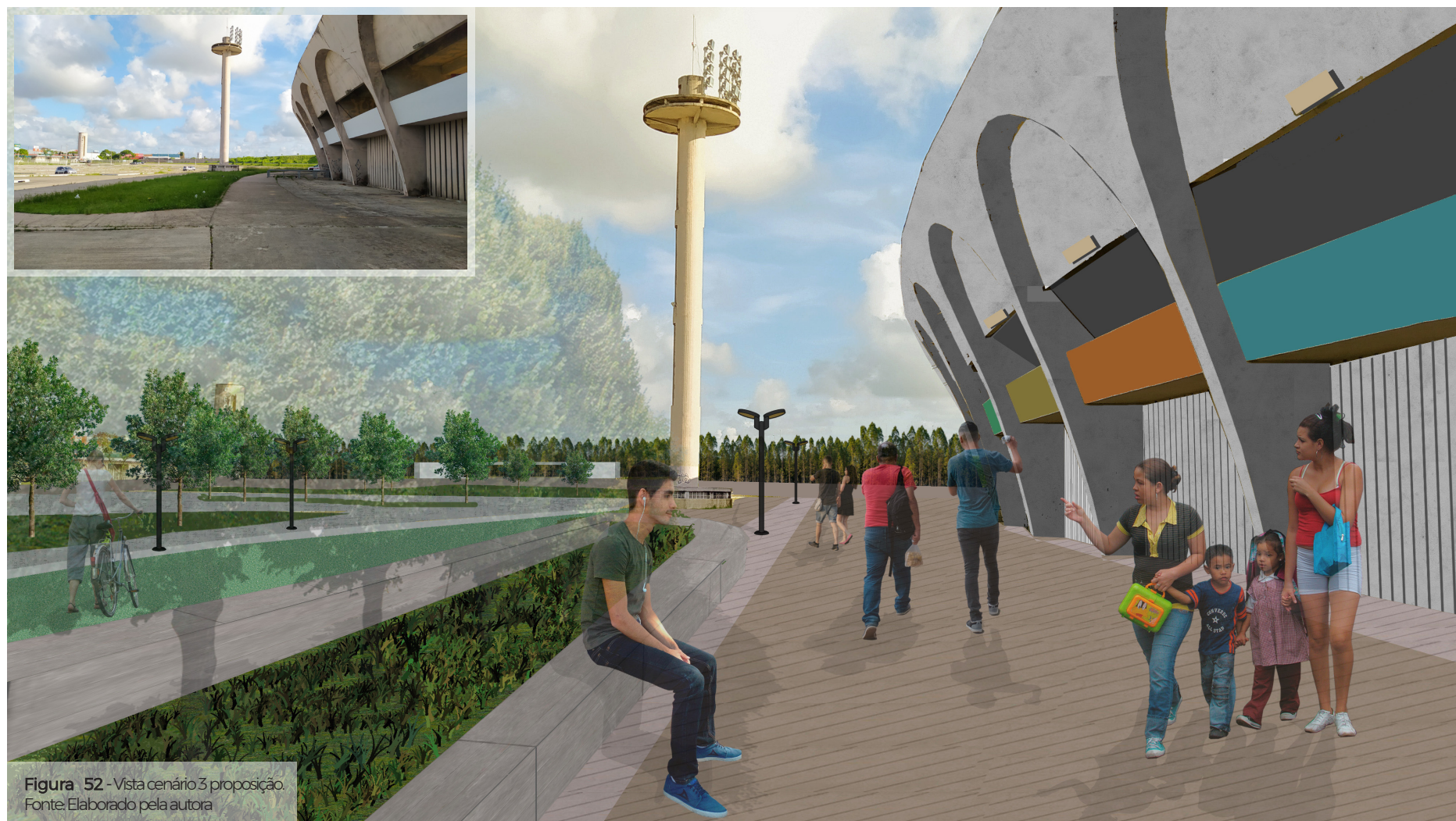


Figura 52 - Vista cenário 3 proposição.
Fonte: Elaborado pela autora

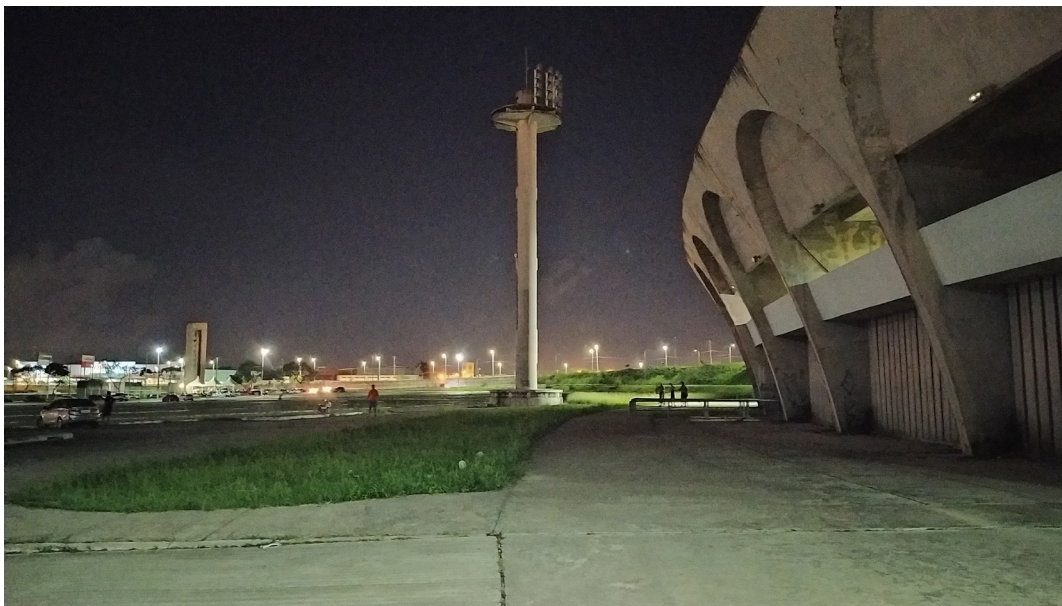


Figura 53 - Vista cenário 3 atualmente, turno da noite.
Fonte: Acervo da autora

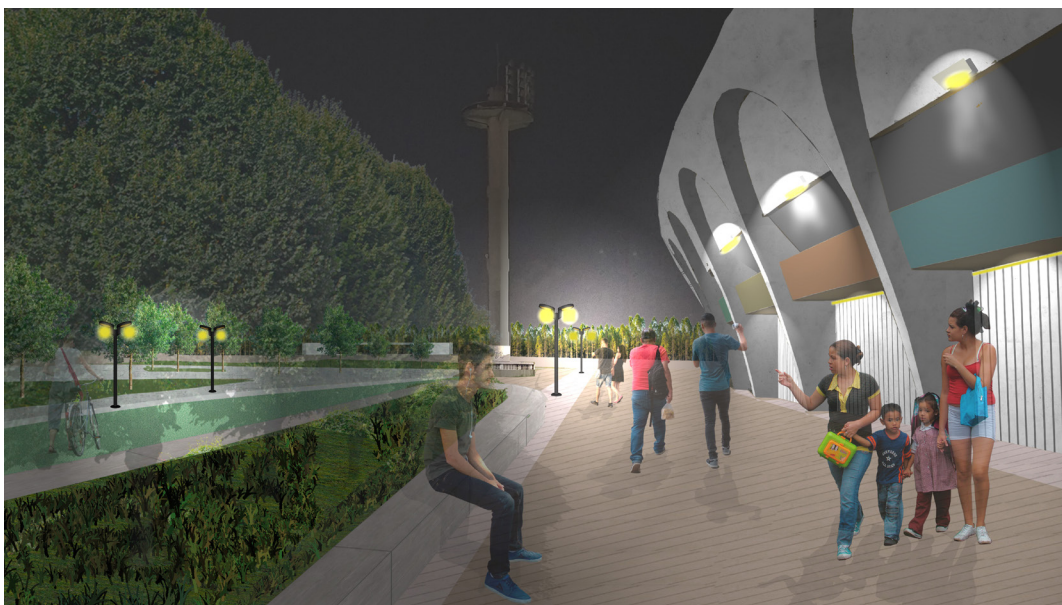


Figura 54 - Vista cenário 3 proposição, turno da noite.
Fonte: Elaborado pela autora

O cenário 4 aponta para a porção intermediária do platô onde estão concentrados os usos de comedoria e a parte coberta flexível. De acordo com o que foi identificado in loco, é previsto a incorporação de dois blocos de comedorias separadas por uma coberta que sugere usos variados como feira de produtos orgânicos, atividades de cunho cultural, prática de exercícios, entre outros, que podem se adequar as demandas dos usuários. A ideia é permitir a apropriação espontânea do espaço, visto que na etapa do diagnóstico ficou evidente a baixa diversidade de usos do lugar.

Apesar do recobrimento do piso do platô, em alguns momentos, porções verdes se abrem para a alocação de árvores necessárias para o sombreamento da área e assim favorecer a permanência das pessoas (Figura 55). Além disso, a área verde com densa arborização de árvores de grande porte que circundam o platô nesta área, criam um microclima e gera temperaturas mais amenas.

O cenário 5 se volta para a porção destinada aos playgorunds e recreação infantil, também é possível visualizar a organização dos caminhos do parque. A área é sombreada pelas árvores e torna o ambiente agradável para a permanência. Nos caminhos, através da paginação do piso é possível definir os percursos dos ciclistas, pedestres e a faixa destinada a área verde, mobiliários e posteameto. A ligação com o platô que está em um nível um pouco mais elevado é feita de forma sutil, os caminhos se conectam à plataforma por uma inclinação natural e acessível (Figura 56).



Figura 55 - Vista cenário 4:proposição. Fonte: Elaborado pela autora



Figura 56 - Vista cenário 5 proposição. Fonte: Elaborado pela autora

Ao entender a importância do espaço público na construção da cidade, os olhos se voltam a uma área tão relevante para a cidade de João Pessoa que se encontra desvalorizada em meio a um contexto carente de áreas livres, verdes, atrativas e vivas. O entorno do Estádio Almeidão, objeto de estudo deste trabalho, se apresenta como um importante elemento mobilizador para transformar este cenário atual.

A sua posição estratégica de fácil acesso entre diferentes partes da cidade, assim como a existência dos equipamentos do Estádio e Ginásio e a identificação de apropriações pela população local apontam para a necessidade concreta de uma requalificação na área que forneça, ao atual cenário de subutilização, as ferramentas urbanísticas capazes de reverter-lo em um espaço vivo e funcional. Para tanto, é importante ressaltar que a potencialização dos usos e atividades sociais urbanas, necessária à requalificação da área, deve ser associada ao cuidado para evitar processos de gentrificação. Como reafirmado ao longo do trabalho, a diversidade de usos gera diversidade de pessoas, característica imprescindível para a vitalidade urbana.

Destaca-se que, em decorrência da pandemia do Sars-CoV-2, métodos de apreensão do lugar específicos, tais quais questionários com a população, não puderam ser realizados; trata-se de dados, que colaborariam para que a definição de diretrizes e as proposições estivessem ainda mais fortemente alinhadas com a opinião dos usuários. No entanto, os demais métodos utilizados na etapa de diagnóstico, notadamente a observação das apropriações sociais dos espaços, atividades desenvolvidas pela população local, assim como a identificação das vocações do lugar, possibilitaram a compreensão dos principais problemas

e potencialidades da área que nortearam a proposta final.

Dentre os aspectos que compõem o contexto no qual o parque está inserido, a BR-230 e o Trevo se configuram como elementos de barreira às porções vizinhas e de limitação dos acessos à área. Estudos futuros de urbanismo, mais particularmente dedicados à compreensão do tráfego, podem trazer soluções concretas que possibilitem travessias das mobilidades ativas entre bairros, colaborando, assim, com o acesso facilitado ao parque para todos os públicos urbanos.

Nosso trabalho não teve a pretensão de exaurir os problemas da área com soluções, mas sim de identificá-los, apontando caminhos e estabelecendo diretrizes pautadas na priorização dos pedestres e ciclistas, no potencial da escala humana, na adequação aos usos existentes e no incentivo a novos usos. A necessidade de estudos diagnósticos para que as propostas de intervenção contemplem os condicionantes do lugar e sejam feitas de acordo com a realidade local são fundamentais e nossa pesquisa abre assim caminhos futuros para a concepção de um projeto urbano, em nível de anteprojeto e de projeto executivo, fundamentado neste diagnóstico urbano já desenvolvido.

Por fim, demonstramos a possibilidade de uma nova perspectiva para um setor da cidade de João Pessoa, impulsionada por alterações espaciais capazes de promover o desenvolvimento de atividades sociais urbanas, de facultar a co-presença de uma diversidade de usuários e, desta maneira, de reativar a vitalidade urbana de todo entorno do Estádio Almeidão, tornando-se ainda mais evidente a importância de pesquisas voltadas para esta área, cujos estudos urbanos ainda são escassos.

NOTA DA AUTORA



No entorno do Estádio Almeidão é onde está o meu lar desde o dia em que nasci. Criei ao lado dos meus pais e irmãos várias memórias naquele que outrora foi o espaço que sediou as minhas brincadeiras quando criança. Acompanhei ao longo dos anos as transformações ocorridas de perto e acredito que o meu trabalho de conclusão de curso não poderia ser outro além deste, feito por mim e para os meus. O futuro é incerto, mas a esperança de que este trabalho possa contribuir de alguma forma com melhorias para o lugar onde estão as minhas raízes, foi o que impulsionou o desejo de produzir esta pesquisa. Aos meus familiares, aos meus vizinhos e moradores locais, este trabalho é nosso.

REFERÊNCIAS

AKRICH, M. **Como descrever os objetos técnicos**. Boletim Campineiro de Geografia, 2013. 4(1). Disponível em: <<http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/147>> Acesso em: 12 ago. 2020

ARQBR Arquitetura e Urbanismo Ltda. **Relatório técnico para Estudo do Impacto da Vizinhança (EIV)**: Complexo Esportivo de Brasília. Brasília – DF, 2021. Disponível em: <<http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2020/05/EIV-ARENA-BSB-V3.pdf>> Acesso em: 03 jun. 2021

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Planalto. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 abr. 2021

BRASIL. Lei N° 9.503, 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro – CTB**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm> Acesso em: 07 jun. 2021

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crimes, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução de Frank Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: ed. 34, Edusp, 2000

CARMO, C. L; JUNIOR, A. R; NOGUEIRA, A. D. **Aplicações da sintaxe espacial no planejamento da mobilidade urbana**. Ciência & Engenharia (Science & Engineering Journal) 2013. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2012-1/724-teoria-da-sintaxe-espacial-e-suas-aplicacoes-circulacao-e-transportes-pluris-2012/file>> Acesso em 25 mai. 2021

CASTRO, A. A. B. da C, MELO, R. A. de, SILVEIRA, J. A. R. da. **Interfaces rodoviário-urbanas na produção da cidade**: estudo de caso do contorno rodoviário de João Pessoa-PB. João Pessoa: Editora PARAIBOA, 2016. Disponível em: <<https://aredeurbana.files.wordpress.com/2017/07/livro-interfaces-rodovic3a1rio-urbanas-ago2016.pdf>> Acesso em: 29 mai 2021

CASTRO, A. A. B. da C.; FREITAS, P. V. N. de. SILVEIRA, J. A. R. **Análise configuracional dos espaços livres públicos em cidades de porte médio**. In: SILVEIRA, J. A. R. et al (Orgs.) **Espaços livres públicos: lugares e suas interfaces intraurbanas**. João Pessoa: AB Editora, 2016, p. 127-146

CRUZ, P. C. e S; MORAIS, M. T. A. **Urbanidades do bairro do Altiplano Cabo Branco, João Pessoa/PB**. Anais do IV ENANPARQ . Porto Alegre: 2016.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1971.

CUSTÓDIO, V; GALENDER, F. C; QUEIROGA, E. F; *et al*. **Planejamento urbano e realização da esfera pública geral nos sistemas de espaços livres de cidades médias e metrópoles brasileiras**. Anais do XIV ENANPUR . Rio de Janeiro: [s.n.], 2011.

DUARTE, Juliana de Souza. **Ambiente construído e vitalidade urbana**: avaliação de três praças do bairro Manaíra. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014. Disponível em: <http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/694/1/1_Dissertacao_JulianaDuartedeMelo_2009.pdf> Acesso em: 03 ago. 2020

ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA LISBOA. Carta de Lisboa, 1995. Disponível em: <https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2020

GATTI, Simone; ZANDONADE, Patricia. **Espaços públicos leitura urbana e metodologia de projeto**: dos pequenos territórios às cidades médias. São Paulo: ABCP, 2017.

GHEL, J; SAVRRE, B. B. **A dimensão humana**: uma abordagem sustentável do planejamento urbano. In: ANDRADE, V; LINKE, C. C. (orgs). Cidades de pedestres : A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro : Babilonia Cultura Editorial, 2017.

GHEL, Jan. **Cidade para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013

GROAT, L; WANG, D. **Archtectural Research Methods**. John Wiley & Sons: 2002

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP. **Índice de Caminhabilidade 2.0**: ferramenta. 1ª edição, 2018. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/icam2/>> Acesso em: 04 mai. 2021

Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP. **Políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro**: análise dos efeitos da legislação no desenvolvimento urbano. 2017. Disponível em < <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/07/relatorio-politicas-de-estacionamento-itdp-julho-2017.pdf>> Acesso em: 25 abr 2021

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para Ciência e Tecnologia, 2004

LYNCH, Kevin. **Imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MACEDO, S. S, et al. **Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil:** produção e apropriação – QUAPÁ-SEL II. In: MACEDO, S. S. M; CUSTÓDIO, V; DONOSO, V. G. (Orgs.). Reflexões sobre espaços livres na forma urbana. São Paulo: FAUUSP, 2018. Disponível em: < <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/78112/82200>> Acesso em: 12 ago. 2020

MACEDO, S. S. e SAKATA, F. G. **Parques Urbanos no Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010 – [Coleção Quapá]. Disponível em: < https://www.dropbox.com/s/tpovs7vpkOv28m7/MACEDO_SAKATA_ParquesurbanosnoBrasil_bx.pdf?dl=0> Acesso em: 31 mai 2021

MACEDO, Silvio Soares. **Espaços Livres.** Paisagem e Ambiente: Ensaios: São Paulo n. 7 jun. 1995, p. 15 – 56. Disponível em: < <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133811/129684>> Acesso em: 31 mai 2021

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARCIATO, E. “**As cidades pedem socorro e repensar o Brasil é preciso**”, Carta Capital [En ligne], BrCidades, 2019. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/as-cidades-pedem-socorro-e-repensar-o-brasil-e-preciso/>> Acesso em 02 jun 2021

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade.** Estudos Avançados, [S. l.], v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9928>. Acesso em: 1 jul. 2021.

MAROPO, V. L. B., SILVEIRA, J. A. R., NEGRÃO, A. G., & CASTOR, D. C. (2020). **Mobilidade nos centros urbanos:** estudo para implantar ruas completas no centro de João Pessoa, Paraíba, Brasil. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Disponível em: <[12e20190145](https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190145)> Acesso em 22 abr. 2021

MEDEIROS, T. G.; MORAIS, M. T. de A.; DONEGAN, L. **Verticalizar e ver o mar:** ambiente construído e agentes sociais envolvidos na fabricação do ‘Altiplano Nobre’. *Revista de Morfologia Urbana*, v. 7, n. 1, p. e00022, 2 ago. 2019. Disponível em: < <http://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/22/33>> Acesso em: 10 abr. 2021

MORAIS, Marcele Trigueiro de Araújo. **Pacificação da cidade versus urbanidade:** o caso dos espaços públicos do *grand ensemble Les Minguettes*, na França. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 146.05, Vitruvius, jul. 2012. Disponível em:<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.146/4430>> Acesso em: 30 mai. 2021

MOUETTE, Dominique; WAISMAN, James. **Proposta de uma metodologia de avaliação do efeito barreira.** *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, São Paulo, Ano 26 - 2004 - 2º trim. ISSN 0102 – 7212 p. 33-44. Disponível em: < http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/B9BD823A-1D2B-4ED2-80F9-A44BB52404F6.pdf> Acesso em 30 maio

2021

National Association of City Transportation Officials (NACTO). Guia Global de Desenho de Ruas / Global Designing Cities Initiative; Tradução de Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira. – São Paulo: Editora Senac, 2018

NETTO, Vinicius M.; VARGAS, Julio C.; SABOYA, Renato T. de. **(Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica**. Urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana [online]. 2012, vol.4, n.2, p.261-282. Disponível em: <https://doi.org/10.7213/urbe.7400>. Acesso em 20 abr. 2021

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Tradução: Francisco Leitão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006

PEIXOTO, Paulo. **Requalificação Urbana**. In: FORTUNA, C.; LEITE, R. P. (Orgs.) Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos. Coimbra: CES e Almedina, 2009

PEREIRA, R. H. M; BARROS, A. P. B. G; HOLANDA, F. R. B. de; MEDEIROS, V. A. S. de. **O uso da sintaxe espacial na análise do desempenho do transporte urbano: limites e potencialidades**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA): Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: < http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1453/1/td_1630.pdf> Acesso em: 25 mai. 2021

Prefeitura de São Paulo. **Nota Técnica Baixos de viadutos**. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/BVD_NotaTecnica.pdf>. Acesso em: 27 maio 2021.

QUEIROGA, E.; BENFATTI, D. **Sistemas de espaços livre urbanos: construindo um referencial teórico**. Paisagem e Ambiente, n. 24, p. 81-87, 31 dez. 2007. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/85699> Acesso em: 10 abr. 2021.

QUIVY, R; CAMPENHOUDT, L. V. **Manual de Investigação em Ciências Sociais**. 5° ed. Lisboa: Gradiva, 2008.

SANTANA, T. C. S. **Uma reflexão sobre vitalidade urbana das praças de Natal/RN**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/20093/1/ReflexaoVitalidadeUrbana_Santana_2015.pdf> Acesso em: 04 mai. 2021

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público**. Tradução Lygia Araujo Watanabe. Rio de Janeiro: Record, 2014

SILVA, G. J. A. da; DONEGAN, L.; NOME, C. A. **Ferramentas de Projeto para análise da qualidade urbana: relacionando forma, usos, densidade e configuração espacial na cidade de João Pessoa, Brasil**. SIGraDi 2017, XXI Congreso de la Sociedad Ibero-americana de Gráfica Digital 22 – 24, Noviembre, 2017 – Concepción, Chile. Disponível em: <http://papers.cumincad.org/data/works/att/sigradi2017_016.pdf> Acesso em: 29 mai. 2021

SILVA, M. D. da; CLEMENTE, J. C; SILVA, G. J. A. da; ALMEIDA, N. V; SILVEIRA, J. A. R. da. **Expansão urbana e periferização em uma**

cidade de porte médio: crescimento, direção e velocidade. In: SILVA, M. D. da; SILVA, G. J. A. da; SILVEIRA, J. A. R. da (Orgs.) Lugares e suas interfaces intraurbanas: transformações urbanas e periferização. João Pessoa – PB, 2016

SILVEIRA, J. A. R. da; SILVA, G. J. A. da. **Ensaio urbano:** configurações e deslocamentos na cidade. João Pessoa: Editora do CCTA, 2018

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável.** São Paulo: Perspectiva S.A, 2017.

STTRANS JP. Superintendência de Transportes e Trânsito de João Pessoa. **Portaria STTrans N° 047/2002.** Disponível em: < file:///C:/Users/V%C3%ADvian/Downloads/toaz.info-portaria-047-2002-pr_15e3a16b666e19256c80b675b719e2cd.pdf> Acesso em: 07 jun. 2021

TOUSSAINT, Jen-Yves. **Projets et usages urbains.** Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain. Tese de HDR (Habilitação à Direção de Pesquisas). Lyon : Université Lumière - Lyon II/INSA de Lyon, 2003. Disponível em : https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00473722/PDF/P_UA4.pdf Acesso em: 30 abr. 2021.

Confederação Nacional de Transportes (CNT). Transporte metroferroviário de passageiros. Brasília, 2016. Disponível em: < <https://cnt.org.br/transporte-metroferroviario-de-passageiros>> Acesso em: 25 abr. 2021

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. H. (2015). **Intervenções em centros urbanos:** objetivos, estratégias e resultados. 3° edição. São Paulo: Editora Manole, 2015.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano, Espaço e Qualidade:** Análise das Políticas Públicas. São Paulo: Annablume, 2001

VASCONCELLOS, L. M. de; MELLO, M. C. F. de. **Re:** atrás de... depois de... In: VARGAS, H. C; CASTILHO, A. L. H (Orgs). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. 2ed. São Paulo: Manole, 2006.

VAUGHAN, Laura. **Space Syntax:** observation manual. 2001. p.4. Disponível em: <http://www.neolokator.cz/wp-content/uploads/2017/04/Observation_manual.pdf>. Acesso em: 3 mai de 2021.

