

O ESTACIONAMENTO NOS CENTROS URBANOS: DO CONFLITO ÀS ESTRATÉGIAS PARA ÁREA CENTRAL DE JOÃO PESSOA – PB

Paulo Augusto Falconi de ANDRADE (1)
Karla Helena de Lima SERRÃO (2)

- (1) Mestre - Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU/ UFPB, Rua Rio Grande do Sul, nº. 1765, Bairros dos Estados, João Pessoa – PB, CEP: 58030-021, (83) 3224-2043, e-mail: paulo_paradise@hotmail.com
2) Estudante do Curso de Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho – UNIPÊ, Rua Antônio Silva Melo, nº. 121, Bairro de Jaguaribe, João Pessoa – PB, CEP: 58015-530, (083) 3222-9554, e-mail: karlalima_arq@yahoo.com.br

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo apresentar uma análise e algumas sugestões em nível preliminar para a questão dos estacionamentos na área central de João Pessoa. Com o passar dos anos, as transformações no uso e ocupação do solo urbano não foram acompanhadas pelas necessárias mudanças no sistema de transportes. Trata-se de um estudo de caso, onde são revelados os problemas na escassez de espaços destinados ao estacionamento de veículos particulares e de serviços, ocasionando dificuldades no trânsito das ruas do centro. A metodologia utilizada define um arranjo de conceitos extraídos de diversos autores influentes no planejamento urbano e transportes: Castells (1983); Ferraz e Torres (2004); Villaça (2001) e Dantas (2003). Para o exame da área em estudo e as respectivas propostas, foi elaborado um mapa esquemático levantado a partir de pesquisa de campo, onde se buscou caracterizar os tipos de estacionamentos presentes no centro da cidade. Por meio desse levantamento, foi possível criar um segundo mapa apresentando sugestões capazes de otimizar a escassez de vagas no local. Os resultados desse trabalho revelam que são necessários a introdução e o aproveitamento de espaços destinados ao estacionamento de veículos, sem descaracterizar edificações do entorno.

Palavras-chave: automóvel, transportes, urbanismo, centro, meio ambiente.

1. INTRODUÇÃO

Ao longo da década de 1970, a problemática da urbanização girou em torno de questões extremamente delicadas: a aceleração do processo de urbanização no contexto mundial; o crescimento urbano nas regiões subdesenvolvidas que, diferentemente da primeira urbanização nos países centrais, não foi calcada em um correspondente crescimento econômico; o aparecimento de novas formas urbanas, a exemplo das grandes metrópoles; e a relação do fenômeno urbano com novas articulações sociais, originadas do modo de produção capitalista (CASTELLS, 1983, p. 24).

Nas cidades brasileiras, um fenômeno de grandes proporções intensificou-se a partir dos anos 70: a difusão do automóvel. O crescimento econômico verificado durante a administração do Presidente Juscelino Kubitschek, entre os anos de 1955 e 1960, permitiu que fosse implantada a indústria automobilística no país.

Assim, a década de 1970 foi marcada pela aquisição do automóvel, por parte da classe média brasileira. Os interesses de locomoção dessa classe foram fundamentais para a nova concepção de um espaço cada vez mais volátil e capaz de extrapolar os limites impostos pelos antigos meios de locomoção. Dessa maneira, Villaça (2001, p. 280) aponta para a rapidez nos deslocamentos dentro do espaço urbano das cidades, uma vez que, com o uso do automóvel, as classes de poder aquisitivo passaram a ter acesso rápido a diversos setores da cidade.

De fato, à medida que um país experimenta um maior desenvolvimento sócio-econômico, torna-se inevitável o aumento nos índices de motorização (número de veículos por habitante), pois a posse do veículo (carro ou moto) representa uma comodidade na qual poucas pessoas renunciam (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 94). E nas cidades brasileiras, não poderia ser diferente.

Partindo desta ótica, o espaço urbano das cidades iniciou a implantação maciça de novas avenidas, vias expressas e rodovias que ao mesmo tempo em que expandiam as cidades para novos horizontes, acabavam fragmentando-a em espaços cada vez mais problemáticos para o pedestre. O próprio automóvel, ao longo do século XX, passou por inúmeras transformações que não foram acompanhadas pelo desenvolvimento da malha urbana.

O urbanismo moderno e a *Carta de Atenas* propunham suplantiar os benefícios da cidade clássica de construções contíguas (alta densidade, reduções das distâncias) através da construção de blocos de edifícios isolados e verticais, que ofereceriam alta densidade, espaços verdes e diminuição da ocupação do solo urbano. Tudo isso, levando em consideração o uso do automóvel e os novos inventos tecnológicos que cooperavam para que tais propostas se tornassem viáveis (DANTAS, 2003, p. 78).

Contudo, o modelo modernista, produzido sobre custos elevados, quando aplicado no Brasil, não conseguiu ser suportado pelas maiores cidades do país, que continuam até hoje, deficitárias em infra-estrutura e transportes.

Na cidade pós-moderna dos anos 70, a preocupação com áreas para estacionamento estava além do princípio físico, assumindo uma importância crescente no equilíbrio das funções presentes na cidade, otimizando o acesso aos diversos setores da vida urbana como comércio, indústria, lazer, serviços públicos, privados e habitação. Dessa forma, o estacionamento passou a ser visto como a concretização das funções dos cidadãos dentro do espaço urbano.

Durante as últimas décadas do século XX, a evolução urbana registrada em João Pessoa revelou uma significativa mudança na ocupação e no uso do solo. Até a década de 1940, o desenho da cidade compreendia a área central, definida pela Cidade Alta e Cidade Baixa (pertencentes ao perímetro do Centro Histórico) e os bairros pericentrais do Roger, Tambiá, Jaguaribe, Cruz das Armas e Torre.

A partir desse momento, a centralidade comercial sobe as encostas do Varadouro e assume a região da Cidade Alta. Por suas ruas, transitavam sem maiores problemas, o eficiente bonde elétrico e os famosos carros de aluguel. Tais meios de transporte não encontravam dificuldades em transitar pelas tranquilas ruas do centro da cidade.

De fato, o a área central da cidade permanece ainda hoje como uma referência em centralidade urbana, constituindo um núcleo altamente diversificado, com uma infinidade de atividades que se complementam, mantendo uma importante relação com o resto da cidade. Do ponto de vista de atividades comerciais, de prestação de serviço e outras imprescindíveis para o processo de vitalidade da área, o bairro do Centro

continua a produzir economia, sendo dotado do maior número de atividades licenciadas da cidade e de uma expressiva circulação monetária (ANDRADE, 2006, p. 144).

Para se ter uma idéia da quantidade de pessoas de outros bairros que se deslocam diariamente para o centro da cidade, com o intuito de trabalhar, basta observar a pesquisa realizada pelo Centro de Conservação Urbana e Territorial, da Universidade Federal da Paraíba. Tal estudo, encomendado pela GIDUR, objetivou identificar elementos e características de uma população que estaria interessada em habitar imóveis históricos ou novos, dentro do núcleo tradicional da cidade (CECI, 2004).

Dos 332 entrevistados, pessoas que trabalham no centro da cidade, 21,5% moram nos bairros dos Bancários e de Mangabeira (Setor Sudoeste da cidade); 16% dos entrevistados residem nos bairros pericentrais (Alto Roger, Tambiá, Torre e Jaguaribe) e 16% são oriundos do setor litorâneo (alta renda). Tal fato reforça o poder de atração que o Centro exerce sobre o restante da cidade.

2. OS PROBLEMAS EXISTENTES

Nas últimas três décadas a área central de João Pessoa tornou-se palco de um verdadeiro caos urbano para a população que utiliza diariamente o local, por meio de automóveis, com o fito de realizar atividades de comércio, de serviços, enfim, resolver seus problemas.

Apesar da expressiva dinâmica econômica, a área central da cidade apresenta um traçado urbano caracterizado por ruas estreitas, lotes quase sempre irregulares, típicos do legado urbano colonial. Esse panorama confere, atualmente, ao centro da cidade um verdadeiro problema para a solução de uma eficiente circulação de automóveis e do oferecimento de estacionamentos.

O problema de estacionamento, na realidade, interessa a vários segmentos da sociedade, como é o caso dos comerciantes, dos pedestres, dos motoristas, do transporte coletivo, da polícia, do engenheiro de trânsito, das empresas transportadoras e até mesmo dos veículos de emergência.

As transformações no uso e ocupação do solo na área central da cidade não acompanharam a evidente mudança no sistema de transportes e a sua exacerbada aquisição por parte das classes médias. Nas ruas da cidade de João Pessoa, já são bastante comuns os engarrafamentos em horários de pico. Um automóvel enguiçado ou uma pequena obra no leito carroçável, realizada durante o dia, já são motivos suficientes para retardar o fluxo de veículos pelas ruas do Centro.

E os problemas do motorista acentuam-se assim que ele chega ao centro a fim de realizar suas tarefas. Faltam vagas para automóveis particulares e para os veículos de serviço. Na Cidade Baixa, o setor de comércio e serviços existente, especializados em materiais de construção, peças automobilísticas e eletrodomésticos não oferece alternativas para estacionamentos em grande escala. É o caso das Ruas Maciel Pinheiro. O comércio de confecções e caçados nas imediações da Rua Guedes Pereira e Beaurepaire Rohan também não disponibiliza de áreas apropriadas para estacionamento.



Figura 1 – Imagem da Praça Rio Branco tomada pelos automóveis. Foto: Paulo de Andrade

Na Cidade Alta, os problemas são os mesmos. Faltam vagas para a demanda que utiliza as Ruas Duque de Caxias e Visconde de Pelotas, especializada em móveis e eletrodomésticos. Grande parte das praças públicas

e do Parque Solon de Lucena (Lagoa) perderam suas funções de lazer e de permanência, transformando-se em lugares ideais para o estacionamento de veículos particulares.

No Parque Solon de Lucena, os automóveis se misturam às barracas de lanches e ao comércio informal. Trata-se da ocupação de áreas verdes que não conseguem cumprir com o seu papel fundamental: servir de espaço para lazer, impulsionando a qualidade de vida para a cidade.

Na Praça Rio Branco, existe atualmente um verdadeiro “mar de automóveis” proporcionado um desrespeito aos direitos dos pedestres em circular livremente pelas calçadas do entorno (ver Figura 1). A própria Praça da Independência vira lugar para estacionamento durante os eventos natalinos do Colégio Marista.

O péssimo planejamento de áreas para estacionamentos no centro da cidade também prejudica a realização de eventos culturais e festas de época, como é o caso da Festa de Nossa Senhora das Neves, dos Carnavais, do São João e da Paixão de Cristo, fundamentais para a sustentabilidade e promoção da área.

O mapa a seguir revela a situação existente na área central de João Pessoa. Trata-se de um levantamento dos diversos tipos de estacionamentos presentes nas ruas do Centro (Cidade Alta) e do Varadouro (Cidade Baixa e Porto do Capim) onde se constata cada vez mais a proliferação de estacionamentos em lotes, terrenos e ruas

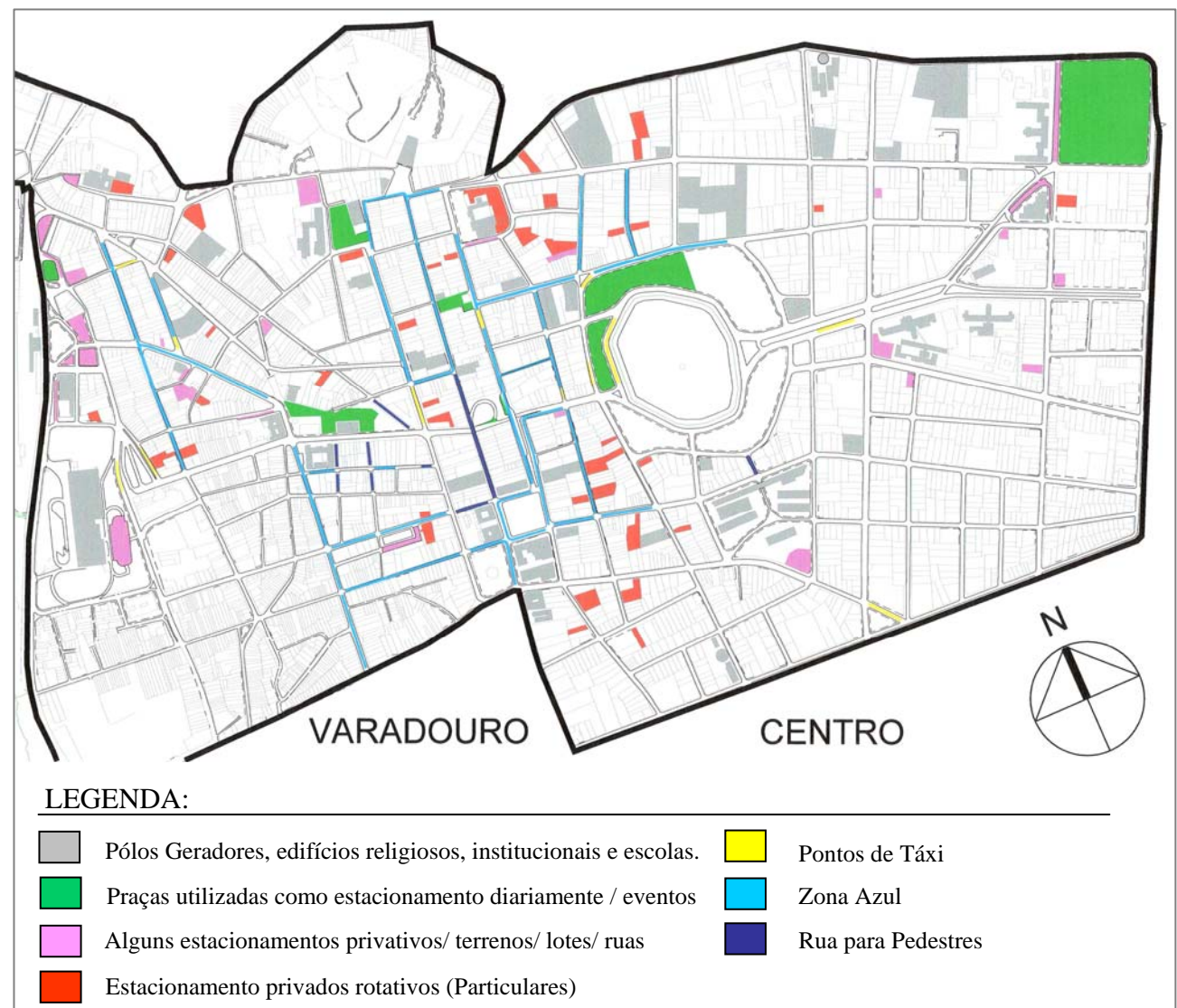


Figura 2 – Estacionamentos na área central da cidade, elaborado por Paulo de Andrade a partir do mapa da Prefeitura de João Pessoa

Através do mapa, observa-se acentuada quantidade de pólos geradores de tráfego, expresso pela cor cinza. Entre eles destacam-se as lojas de departamento Esplanada, C&A, o Hipermercado Bompreço, lojas de calçados, tecidos e confecções, entre outros. Por sua vez, os edifícios religiosos atraem grande quantidade de

veículos nas missas e casamentos. Já os colégios localizados na área central, também entram nesse contexto, atraindo grande fluxo de veículos durante o início e término das aulas.

Mas os problemas da oferta de estacionamento não param por aí. Os edifícios institucionais possuem uma considerável parcela no processo de atração de veículos particulares, diariamente nas ruas do centro. Com relação aos órgãos e entidades públicas federais presentes no centro tradicional, podem ser destacados os seguintes: Tribunal Regional do Trabalho (TRT), Tribunal Regional Eleitoral (TRE), Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Departamento de Polícia Federal, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Delegacia Regional do Trabalho, Procuradoria Regional do Trabalho, Procuradoria da República, Advocacia Geral da União, Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Ordem dos Advogados do Brasil – (OAB), Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA), entre outros.

Com relação aos órgãos e entidades públicas estaduais presentes no centro tradicional da cidade, destacam-se os seguintes: Palácio do Governo, Assembleia Legislativa, Fóruns Cível e Criminal, Tribunal de Justiça, Defensoria Pública, Batalhão da Polícia Militar, Procuradoria Geral de Justiça, DER, Liceu Paraibano, Escola Estadual Olivina Olívia, CODATA, PROCON, Cartórios, entre outros.

Por sua vez, no centro principal, também podem ser destacados os seguintes órgãos e entidades públicas municipais: Paço Municipal, Câmara Municipal, PROCON, AETC-JP, Funjope, entre outros (ANDRADE, 2007, p. 115).

É importante evidenciar que, para todos esses pólos geradores existem os chamados estacionamentos privativos, representados pela cor violeta (ver Figura 2), que muitas vezes, apropriam-se da via pública, por não terem sido planejados na própria edificação. É o caso dos estacionamentos privativos do Tribunal Regional do Trabalho, do Tribunal de Justiça, da CODATA em que se observam o abuso por parte de uma minoria que se apropria do espaço das vias públicas, bem definido pelo ditado popular “o seu direito começa quando termina o meu”. Alguns comerciantes também costumam apropriar-se das vias públicas.

Outras atividades de relevante influência, que se mostram mais presentes na área Central do que em outros bairros da cidade, também contribuem para elevar o número de veículos nas ruas do centro. Entre essas atividades, destacam-se as seguintes: academias de ginástica; alimentos, bebidas em geral; associações; hotéis; hospitais; confecções, calçados, bijuterias e congêneres; construção civil; lojas de jóias, relógios, ótica ou objetos de arte; bares, restaurantes e lanchonetes; consultórios médicos e odontológicos, clínicas de análises, etc.

Os estacionamentos privados rotativos (particulares) são outro problema que atinge o centro da cidade, representados no mapa pela cor vermelha. De fato, o transtorno que o cidadão enfrenta ao encontrar vaga no centro da cidade, somando-se a isso a falta de segurança e conforto, o faz opinar pelas vagas dos estacionamentos rotativos, que dispõe de vigias e abrigo. Tal realidade confirma-se através de dados que revelam um aumento dessa modalidade de estacionamento ao longo de uma década e meia.

No início da década de 1990, existiam na área central 25 estacionamentos particulares que cobravam por hora, dia, semana ou mês (TAVEIRA, 1990, p. 84). De acordo com o levantamento recente, esse número avançou para 40 estacionamentos, quase sempre rotativos, inseridos nos lotes que eram o espaço de antigas residências, sendo registrados ou não.

A Prefeitura da cidade e os diversos órgãos que atuam na revitalização da área têm se preocupado com a avançada deterioração física dos inúmeros imóveis históricos do Centro, pois os proprietários de tais imóveis cruzam os braços, na certeza de que, através da demolição espontânea das edificações, introduzirão no seu lugar o estacionamento rotativo (ver Figura 3), transformando o terreno em um negócio lucrativo (ANDRADE, 2004, p. 97).

O sistema de estacionamento do tipo zona azul, representado no mapa pela cor azul-claro têm sido eficaz por determinar um elevado nível de rotatividade, onde os veículos podem permanecer até 2 horas no estacionamento. Nos anos 80, o sistema passou por uma fase de testes e sua implantação foi objeto de controvérsias. Acabou sendo extinto por falta de controle operacional. Muitos motoristas queixavam-se da zona azul, por não encontrarem os funcionários. Os moradores da região, que não dispunham de estacionamento em suas residências, constrangiam-se todos os dias por terem que pagar a zona azul (TAVEIRA, 1990, p.102).



**Figura 3 – Edificação transformada em estacionamento particular rotativo, na Rua General Osório, Centro.
Foto: Paulo de Andrade**

Nos últimos anos a zona azul ganhou força, ampliando o seu raio de ação e incluindo novas ruas como foi o caso da Rua da República, General Osório, Gama e Melo, Irineu Pinto, Riachuelo, Santo Elias, Santos Dumont, Avenida Dom Pedro II, Artur Aquiles e trechos das ruas Maciel Pinheiro e 13 de Maio. O número de funcionários contratados aumentou e a fiscalização passou a ser mais eficiente.

Nos poucos estacionamentos reservados para carga e descarga, que foram encontrados ao longo da pesquisa de campo, dificilmente foram observados caminhões e outros veículos parados onde havia sinalização. Tais trechos estavam ocupados por automóveis particulares.

3. AS EXPERIÊNCIAS NACIONAIS

Na Europa, estudos da década de 1960 já indicavam que os automóveis particulares costumavam andar 2½ horas e meia durante o dia, passando as 21½ horas restantes, estacionados nas residências ou locais de trabalho (SILL, 1969). Atualmente, a situação não se modificou muito, comprovando dessa forma a importância de se propor projetos de estacionamentos de tipologias alternativas, nas áreas centrais.

Algumas cidades do Brasil têm adotado medidas eficazes para reverter a escassez de vagas nos centros urbanos. Uma delas não trata de construir novas áreas para estacionamentos, mas sim, diminuir o número de veículos em circulação nas antigas ruas do centro. Assim, tais ações caracterizam-se por: a) melhoria do transporte público coletivo; b) subsídio à tarifa para tornar a passagem, por transporte público, mais barata; c) proibição do acesso de automóveis a algumas áreas comerciais localizadas na região central da cidade; d) incentivo ao transporte a pé ou por meio de bicicleta (adequação de calçadas, ciclovias e outros meios); e) estímulo ao desenvolvimento de novos subcentros regiões afastadas do centro da cidade (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 94).

Contudo, algumas dessas medidas dificilmente se adequariam ao caso do centro de João Pessoa. O ato de andar de bicicleta ou a pé pelas ruas da cidade de um modo geral, esbarra-se, respectivamente, na falta de ciclovias e no péssimo estado das calçadas. Além disso, a topografia da própria cidade desfavorece o transporte realizado a pé ou por meio da bicicleta que só é enfrentado pelas camadas de baixa renda, a exemplo dos trabalhadores da construção civil. E a proliferação de novos subcentros na cidade passa a fazer forte concorrência com o centro da cidade, contribuindo para o seu declínio. Independente disso, a adequada construção de novas tipologias de estacionamentos no centro melhoraria o seu funcionamento e traria comodidade para os seus usuários.

Reduzir a quantidade de veículos em circulação, nos grandes centros das cidades brasileiras parece ser uma idéia distante de se concretizar. Primeiramente, porque são comuns, no Nordeste, as famílias de poder aquisitivo possuir mais de um automóvel. Às vezes, cada membro da família é detentor de um veículo e ninguém é capaz de abrir mão desse meio de transporte, na hora de trabalhar, para usar o ônibus, a bicicleta ou andar a pé.

Em São Paulo, o Programa Andar no Centro (componente do ambicioso Plano Reconstruir o Centro) prevê medidas de reestruturação da circulação de veículos tais como: a) Readequação dos pontos de estacionamento de táxi, de ônibus e de veículos de carga e descarga; b) Regras especiais para acesso e estacionamento; c) Implantação de garagens subterrâneas e; d) viabilização do estacionamento para fins residenciais (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2001, p. 24).

Um novo conceito, que vem sendo desenvolvido há algum tempo em cidades do Brasil, trata do edifício garagem. Vários Estados já possuem diferentes tipologias de edifício garagem, como é o caso do centro de Recife onde existe um estilo mais antigo, que se utilizam dos sistemas mecanizados de elevação do veículo, devido a não disponibilidade de espaços mais amplos para instalação de rampas e outros pavimentos (FRANCA FILHO, 2001, p. 26). Nos shoppings centers Itacaruna e Boa Viagem utilizam-se os edifícios-garagem.

Em Porto Alegre, existem inúmeros exemplos de edifício-garagem. O Ladeira – edifício-garagem, foi implantado na década de 1960, recebendo o 1º prêmio da categoria Edifícios Comerciais no III Salão de Arquitetura do Rio Grande do Sul em 1965. Construído em concreto armado, essa edificação acomoda 41 veículos por pavimento, acessíveis por meio de rampas helicoidais. Por sua vez, o Edifício Garagem Mauá, com seus 10 pavimentos, acomoda 54 veículos em cada um deles (FRANCA FILHO, 2001, p. 27).

Em João Pessoa, as primeiras experiências com edifícios-garagem concretizaram-se, através da iniciativa privada, com a construção de um exemplar no Manáira *Shopping*. Elaborado em estrutura de concreto armado, tal edificação funciona como anexo do *shopping center*, com quatro andares de estacionamentos.

4. PROPOSTAS PARA A ÁREA DE JOÃO PESSOA

As iniciativas de revitalização do núcleo central de João Pessoa, elaborada pelos diversos programas que atuam na área em parceria com a Prefeitura Municipal da cidade, apostam na introdução do estacionamento com o intuito de otimizar as funções do Centro. O Programa de Revitalização Integrada (PRI), por exemplo, propõe a solução da escassez de vagas através da implantação de:

- Estacionamentos institucionais: visam atender a significativa demanda dos diversos órgãos e entidades públicas nas esferas federais, estaduais e municipais, presentes na área central;
- Estacionamento com vagas específicas para imóveis requalificados para o uso habitacional: nesse aspecto analisa-se o redesenho da faixa de estacionamento das vias públicas e da Zona Azul;
- Políticas de incentivo fiscal para a implantação e funcionamento de edifícios garagens, com alterações na Legislação Municipal que rege os índices de ocupação e gabaritos de altura, tendo em vista a solução do problema sem descaracterizar a paisagem e as edificações existentes;

Portando, a cidade de João Pessoa precisa, desde já, desenvolver projetos para novas tipologias de estacionamento, pois havendo a possibilidade de aplicá-los, como é o caso do edifício garagem, ajudarão a minimizar os problemas da escassez de vagas, racionalizando o solo urbano e diminuindo o tráfego de veículos no centro da cidade.

A prefeitura de João Pessoa vem mostrando a cada dia, interesse na questão da escassez de vagas para automóveis no centro da cidade. Os estacionamentos subterrâneos são uma das soluções mais encontradas nos estudos que tratam dessa problemática. Existem projetos de estacionamentos subterrâneos introduzidos abaixo de algumas praças públicas do centro. Trata-se de uma excelente medida, uma vez que aproveita o subsolo sem descaracterizar as funções da praça (ver Figura 4).

Seria interessante refletir sobre a criação de parques de estacionamento em locais estratégicos, providos de bastante espaço. Como exemplo, o Mercado Central com sua vasta área de 32.000 m² (trinta e dois mil metros quadrados) seria um importante local para introdução de uma proposta para estacionamento que atendesse uma gama de serviços nas suas proximidades (ANDRADE, 2003, p. 31). Através desses parques de estacionamentos, sejam subterrâneos ou em altura, algumas ruas do centro poderiam ser transformadas em calçadas para pedestres, bastante comum nas cidades da Europa, tornando o espaço urbano mais organizado e atrativo (ver Figura 5).



Figura 4 – Proposta para estacionamento subterrâneo na Praça Vidal de Negreiros (Ponto de Cem Réis). Fonte: Prefeitura Municipal de João Pessoa

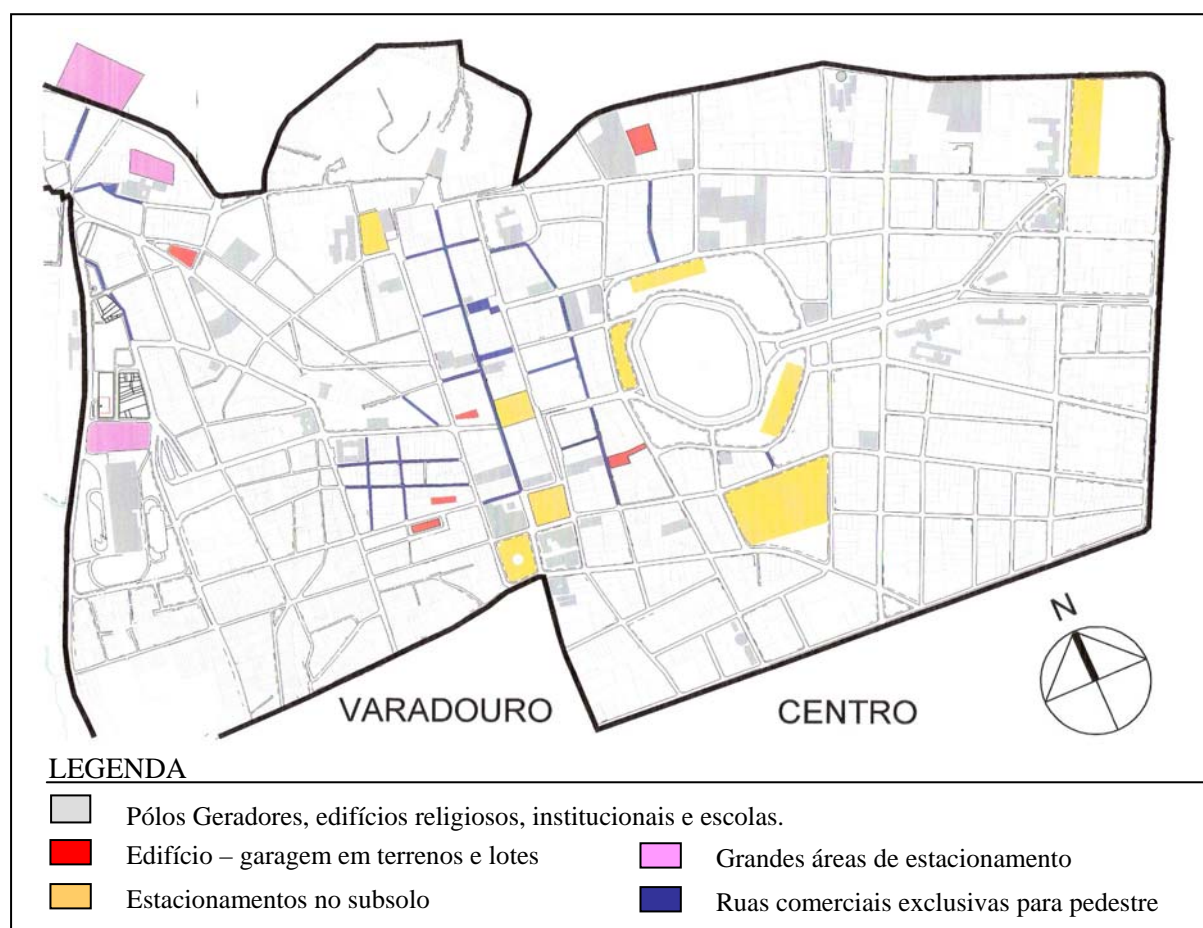


Figura 5 – Sugestões para introdução espaços para novas tipologias de estacionamento área central da cidade, elaborado por Paulo de Andrade a partir do mapa da Prefeitura de João Pessoa. Fonte: Paulo de Andrade, a partir de mapa da PMJP

O centro da cidade de João Pessoa precisa, desde já, formular soluções que permitam uma melhor fluidez dos veículos em suas vias, uma vez que a falta de estacionamento é o grande causador desse problema, assim

como de uma série de outros males que afetam a sustentabilidade da área. No presente mapa, algumas medidas a serem implantadas melhorariam o panorama existente no centro (ver Figura 5):

- Introdução de estacionamentos subterrâneos em algumas praças públicas;
- Introdução de edifícios-garagem em lotes vazios ou que não acusem valor histórico;
- Redesenho da zona azul e sua introdução em novas áreas;
- Ampliação de ruas comerciais exclusivas ao pedestre, como medida de democratização do espaço existente;

O projeto de revitalização do Porto do Capim (Varadouro), proposto por diversos órgãos que atuam na revitalização do Centro Histórico de João Pessoa, uma vez realizado, precisará de grandes áreas de estacionamento representado no mapa pela cor violeta (ver Figura 5), pois se constituirá um novo ponto de atração turística, proporcionando a realização de shows e eventos culturais.

5. CONCLUSÃO

A solução de estacionamentos na área central de João Pessoa modifica a fisionomia urbana, trazendo melhorias na qualidade de vida dos habitantes através da humanização do meio ambiente urbano. Dessa forma, a relação entre o indivíduo e o centro torna-se eficaz, proporcionando uma melhor realização das atividades e funções existentes, gerando o exercício de sua participação, posse e permanência. A sua introdução deve manter uma coerência com a situação existente, não descaracterizando a estrutura física da área central. Com novas áreas de estacionamento, estimula-se ainda mais os objetivos dos programas de revitalização que buscam trazer de volta a habitação e o reforço das atividades comerciais para o centro da cidade.

Porém, tais medidas não resolvem, de forma definitiva, a problemática do trânsito e da carência de estacionamento nas ruas do centro. É preciso, também, adotar uma nova consciência capaz de promover o transporte público urbano, fazendo com que muitas pessoas passem a utilizá-lo no seu dia-a-dia. O automóvel deve ser utilizado de forma racional pelos seus usuários, pois, de fato, considerando-se a intrincada morfologia e o espaço urbano do centro da cidade, é preferível que 50 pessoas ocupem um ônibus ou andem a pé, do que esse mesmo número de pessoas trafegando nas ruas do centro da cidade, cada uma em seu veículo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, P. A. F. **Mercado Central**: um novo espaço para a cidade. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2003.

_____. **Metamorfose dos centros urbanos**: uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970 – 2006. 150p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2007.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra Sociologia, 1983.

CENTRO DE CONSERVAÇÃO URBANA E TERRITORIAL (CECI). **João Pessoa**: morar no Centro Histórico – Identificação e caracterização da demanda habitacional. Relatório final de pesquisa. CECI – Editora Universitária/ UFPE, 2004.

DANTAS, M. G. A. **Planejamento urbano & Zoning**: flexibilidade do modelo de zoning para a competitividade das cidades. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2003.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. 2. ed. rev. e atual. São Carlos: Rima, 2004.

FRANCA FILHO, A. B. M. **Edifício Garagem**: um novo conceito em estacionamento. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2001.

SÃO PAULO (ESTADO). Prefeitura do Município de São Paulo. **Reconstruir o centro**: reconstruir a cidade e a cidadania. São Paulo: Takano, 2001.

SILL, O. **Construcción de aparcamiento manual para la planificación construcción y explotación de edificios de aparcamiento y garages subterráneos**. Barcelona: Blume, [1969].

TAVEIRA, F. G. **Estacionamento**: análise e sugestões para área central de João Pessoa. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 1990.

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

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao professores do Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado da Universidade Federal da Paraíba: Prof. Dr. Edson leite Ribeiro e Prof. Dr. José Augusto R. da Silveira.