

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitectura

anais do 7º seminário do_co_mo_mo_brasil

porto alegre, 22 a 24 de outubro de 2007

Pelas ruas do mercado, o pulsar de velhos costumes e novos anseios.

O desafio da requalificação do Mercado Central de João Pessoa - PB.

Marco Antonio Coutinho

Arquiteto-urbanista/Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente-UFPB

Professor da Universidade Federal da Paraíba-UFPB

Coordenador do Projeto de Extensão – UFPB/PMJP

Rua Clotilde Torres, 70/301-Tambauzinho

João Pessoa – PB – 58042-080

mcoutinho@ct.ufpb.br

WylInna Carlos Vidal

Arquiteta-urbanista/Mestre em Engenharia Urbana-UFPB.

Professora do Centro Universitário de João Pessoa-UNIPÊ.

Arquiteta - colaboradora da Coordenação de Projeto Especiais-PMJP.

Rua Pedro Juscelino de Aquino, 231 – Jd. Cidade Universitária.

João Pessoa – PB – 58052-370

wylinna@yahoo.com.br

Pelas ruas do mercado, o pulsar de velhos costumes e novos anseios.

O desafio da requalificação do Mercado Central de João Pessoa - PB.

O presente artigo trata do projeto de requalificação do Mercado Central de João Pessoa, Paraíba. Construído entre 1943 e 1948, o mercado conta com cinco edifícios dispersos em três quadras, servidos por rua interna em forma de “Y”. Os galpões em estrutura modulada de concreto armado recebem vedações em alvenaria de tijolos e marquises laterais em toda sua extensão. Afora o galpão da entrada principal, destinado aos produtos industrializados, os demais têm silhueta típica das construções fabris, com cobertas inclinadas e *sheds* à guisa de exaustão e fechamento em forma de *brise-soleil* horizontal. O programa de custos reduzidos gerou uma tipologia rústica, porém amplamente embasada no ideário moderno. Pensado para garantir o abastecimento da capital, era o único equipamento do gênero, contando a cidade também, com feiras livres na periferia. De localização estratégica, o conjunto contribuiu para consolidação da urbanização do Centro em torno da Lagoa do Parque Solon de Lucena. A falta de gerenciamento ao longo do tempo levou o equipamento a receber grande população adicional de feirantes que construiu aleatoriamente em seu interior, desfigurando o projeto inicial. Mediante um quadro de total abandono e visando evitar a sua interdição, em 2006, a Prefeitura Municipal resolve requalificar o Mercado Central, desordenado espacialmente, com funções desvirtuadas e instalações sanitárias em colapso. O projeto preserva o conjunto existente, valorizando-o por sua importância arquitetônica, histórica, cultural e econômica e propõe a inserção de novos edifícios que dialoguem de maneira digna e sem afetação. O que se pretende é devolver à cidade um equipamento condizente com a sua época, uma opção de comércio, serviços, cultura e lazer, uma vez que a dinâmica urbana pede cada vez mais espaços flexíveis capazes de absorver as atividades de encontro.

Palavras-chave: Ideário moderno – Requalificação – Mercado Central de João Pessoa – PB

This paper deals with the requalification project for the Central Market of João Pessoa, Paraíba. It was constructed between 1943 and 1948. The market is composed by five buildings distributed in three street blocks unified by a “Y” shaped street. The pavilions have a modulated structure of reinforced concrete, closures in masonry bricks and lateral marquees in all its extension. Apart from the main entrance block, reserved for industrialized products, the four other have a typical factory silhouette, with inclined roof, sheds for exhaustion and horizontal *brise-soleil* closures. The program had a reduced budget, which generated a rustic ensemble, however widely based on modern ideals. Conceived to provide supplies for the capital, it was then the only equipment of its kind: the city had only peripheral open-air markets. Its strategic location contributed to consolidate the urbanization of the city’s central area around the Lagoon of the Solon de Lucena Park. The lack of management throughout time lead to an increased number of merchants, who promoted aleatory constructions, devoiding it of its original characteristics. Instigated by its abandonment and imminent interdiction, in 2006, the municipality decided to intervene in the Central Market and recover it from its deranged spaces, with defiled functions and precarious sanitary installations. The project preserves the original ensemble, which has a high architectural, historical, cultural and economic importance and proposes the insertion of new buildings that will coexist in harmony with the existing ones. The project intends to give back to the city an equipment in consonance with its time; an option of commerce, services, culture and leisure, since urban dynamics request for more flexible spaces, capable of absorbing these collective activities.

Keywords: Modern architecture Ideals – Requalification – Central Market of João Pessoa-PB

Pelas ruas do mercado, o pulsar de velhos costumes e novos anseios: O desafio da requalificação do Mercado Central de João Pessoa - PB.

Panorama da capital paraibana no início do século XX

A construção do Mercado Central de João Pessoa, no início da década de 1940, consolidou uma série de ações do município e do governo do estado, desenvolvidas desde o início dos anos 1910, no sentido de ampliar os antigos limites da cidade. Por essa época, estruturada em dois núcleos – a Cidade Baixa que margeava o Rio Sanhauá com ampla concentração comercial em torno do Porto do Capim e a Cidade Alta, abrigando boa parte das habitações, edifícios institucionais e religiosos – a então Cidade da Parahyba encerrava-se na Lagoa dos Irerês, situada a leste. Localizada em cota mais baixa, a Lagoa é o desaguadouro natural do platô onde se estruturou a Cidade Alta. Sua densa vegetação e topografia acidentada, até o início do século XX, transmitiam uma idéia de barreira à expansão.

Os primeiros movimentos para introdução do sistema de abastecimento d'água, iluminação e bondes à tração elétrica se dão entre 1910 e 1912. Em 1913 o governo do estado, ao contratar os serviços do escritório Saturnino de Brito¹ para elaborar um projeto de saneamento para a capital paraibana, inicia uma nova forma de pensar a cidade, introduzindo o componente técnico em sua política de urbanização. Saturnino acreditava na importância de um aporte urbanístico junto ao seu planejamento. Para tanto, abordava de forma integrada várias questões: abastecimento d'água; tratamento de esgotos; drenagem de águas pluviais; ocupação do solo; sistemas construtivos; habitações populares; espaços e edifícios públicos; orientação e insolação (SEGAWA, 1999). O projeto para a Cidade da Parahyba previa a formulação de traçados viários radiais e a arborização de parques e praças, promovendo o melhoramento da qualidade do ar. Foi Saturnino quem primeiro percebeu o potencial paisagístico da Lagoa dos Irerês – atual Parque Sólon de Lucena – como um dos principais pontos focais da cidade, alterando a antiga centralidade firmada entre os núcleos primitivos.

Durante seis anos – 1914 a 1922 – os administradores alteraram o foco da urbanização para obras pontuais, construindo novos edifícios públicos, embelezando praças, alargando e regularizando ruas e avenidas. Somente a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, com cinco quilômetros de extensão ligando o Centro expandido à praia de Tambaú, reforçava a intenção de manter o movimento de expansão da capital de oeste para leste. Em 1922 é retomado o projeto

¹ O engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1929) formou-se na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e é considerado o fundador da Engenharia Sanitária no Brasil. Fez os planos de saneamento de Campos, em 1903, de Santos em 1905 e Recife em 1910.

de Saturnino de Brito, desta feita com sensíveis alterações prejudicando o natural estabelecimento dos esgotos e obrigando modificações onerosas ao plano anterior devido à abertura das novas ruas retílineas e ortogonais (BRITO, 1943). A presença do prefeito Guedes Pereira garantiu não só a continuidade do plano de saneamento, mas também uma série de obras que modificariam sobremaneira a paisagem da capital. Entre 1920 e 1924 o prefeito não só urbanizou a Lagoa, definindo o seu perímetro atual ampliado pela captação da drenagem pluvial, mas também transformando-a num parque que ligado ao recente bairro do Montepio vencida o antigo desafio de unir a malha urbana inicial à fronteira de expansão leste, a Avenida Epitácio Pessoa. Guedes Pereira ainda criaria o Jardim Zoológico reforçando mais uma frente de ligação entre os núcleos alto e baixo da cidade. Com a conclusão do plano de esgotamento sanitário em 1928 dava-se por concluído o primeiro ciclo da urbanização. A capital chegava à década de 1930 com a infraestrutura urbana básica em seu núcleo original; consolidava áreas de expansão para leste, sul e norte, tendo agora o Rio Jaguaribe como barreira física principal a ser vencida.

A criação das Interventorias estaduais a partir da presidência de Vargas traz Anthenor Navarro para a Paraíba nos últimos meses de 1930. Objetivando descentralizar as ações federais, lançam-se as bases para reunir um corpo técnico local capaz de planejar e executar o grande programa nacional de obras públicas imaginado pelo presidente. Em 1932, aproveitando a presença do arquiteto-urbanista Nestor de Figueiredo que elaborava um plano urbanístico para o Recife, Navarro contrata-o para tarefa semelhante na Paraíba.

O plano de Nestor de Figueiredo alinhava-se a iniciativas semelhantes verificadas em outras capitais à mesma época: *O Plano das Avenidas*, de Prestes Maia (1930) para São Paulo; *O Plano Agache* para o Rio de Janeiro (1930); entre outros. Nos anos 1930, os planos de conjunto se caracterizavam por abordar a cidade de forma global, com a clara intenção de ordenar o espaço urbano. Um dos principais instrumentos adotados nesse sentido era o zoneamento, numa tentativa de prevenir o caos que poderia se instalar caso o crescimento das cidades fosse deixado à livre iniciativa. Outro aspecto bastante significativo diz respeito à ênfase dada ao sistema viário, tratado como elemento norteador dos planos, na busca de se obter eficiência na circulação, favorecendo a ligação entre os bairros e o centro. Nesse sentido Figueiredo propôs uma trama quadriculada para as áreas de expansão articulada através de *parkways* que realçavam os principais núcleos de indução ao crescimento urbano, como mostra a figura abaixo.

A descontinuidade na condução da política urbana, por parte do poder público, mais uma vez não levou a cabo o planejamento contratado. O caráter monumental talvez tenha dificultado a sua implantação. Entretanto, algumas das suas diretrizes terminaram por ser seguidas, afinal o urbanista havia conceituado seus estudos levando em conta a implantação existente de grandes equipamentos, os arruamentos recém-abertos e a intenção de atingir o Oceano Atlântico. Assim, a abertura da *parkway* da Lagoa permitiu criar uma avenida em direção à Praça da Independência possibilitando a junção com a Avenida Epitácio Pessoa; e uma segunda rumo ao Centro Cívico

proposto no atual Bairro da Torre. Este novo bairro com traçado em quadrícula guarda um arremate em forma de leque bastante característico quando se aproxima do Rio Jaguaribe. O local previsto para o Centro de Saúde terminou por receber outros equipamentos hospitalares construídos pelo poder público e pela iniciativa privada, firmando-se até hoje como uma área de concentração de atendimento médico.



Figura 1 - Tendo o Rio Jaguaribe, ao sul, como nova barreira ao crescimento, o Plano de Nestor de Figueiredo consagra a ortogonalidade e implanta no entorno da Lagoa do Parque Sólon de Lucena o Centro Administrativo Municipal (1), mais ao sul o Centro de Saúde (2), a sudeste o Centro Universitário (3) e o Centro Cívico Estadual (4) na porção leste a reforçar o crescimento em direção à orla marítima.

A chegada do pensamento moderno

Por essa época já havia sido criada a Diretoria de Viação e Obras Públicas, DVOP, órgão presente em quase todos os estados do país com o objetivo de implantar as diretrizes de ampliação da estrutura urbana imaginada por Getúlio Vargas. É nesse contexto que profissionais como o engenheiro Ítalo Joffily e o arquiteto-urbanista Clodoaldo Gouveia chegam à capital paraibana para dirigir o órgão. A presença de Clodoaldo seria de singular importância, pois com a elaboração de uma série de edifícios, introduziu no espaço urbano da capital os primeiros exemplares de arquitetura moderna.



Figura 2 - Situado em lote triangular o prédio assume tal formato curvando-se na esquina. A solução gera terraços escalonados que dinamizam a composição.

O prédio da Secretaria de Finanças, concebido em 1932 e entregue em 1935, marca sua chegada. Preocupado em dotar o edifício da tecnologia mais avançada para a realidade da Paraíba, o arquiteto trabalhou com as linhas estruturais de concreto armado nos limites do lote, gerando um amplo salão interno com maior flexibilidade para os *layouts* dos escritórios. É o primeiro edifício a utilizar o elevador em João Pessoa, além de ter um fino e durável acabamento.

A *parkway* da Lagoa – Avenida Getúlio Vargas – foi arborizada com ipês amarelos revestindo-se, até hoje, de uma ambiência toda especial nos últimos meses do ano. Durante a floração, as árvores perdem toda a folhagem e durante alguns dias turvam o entorno com o seu amarelo. Em um amplo terreno ali situado, Clodoaldo Gouveia, entre 1937 e 1939, planejou todo o conjunto do Instituto de Educação, estrategicamente situado para reforçar a crescente urbanização da área. Concebido para abrigar desde o Jardim de Infância, a Escola de Aplicação, o Liceu Paraibano até a Faculdade de Filosofia, o conjunto se utilizou do concreto armado como sistema construtivo. A modulação estrutural garantiu plantas flexíveis com amplos e arejados ambientes. Os altos pés direitos geraram aberturas com janelas de ferro e vidro capazes de promover uma ampla visualização do exterior. No edifício do Liceu, o arquiteto lançou mão de um terraço aberto na laje de cobertura, utilizando-o como área para aulas de ginástica. Fruto de estudos e pesquisas formais com influências no ideário de Gropius e Corbusier, a obra de Gouveia tratou de propagar a “Nova Arquitetura” no espaço urbano da capital. A limpeza dos volumes geometrizados, livres de adornos indesejados, o apuro dos detalhamentos das fenestraçãoes, as soluções construtivas de Joffily a reforçar as possibilidades do concreto armado, passaram a influenciar as produções subseqüentes no panorama local.



Figura 3 - Plano Geral do Instituto de Educação.

A construção do Mercado Central

Em 1943 a Prefeitura Municipal, dando prosseguimento às suas ações de urbanização, resolve construir o Mercado Central da capital. A escolha do local estava vinculada a um contexto de preocupações mais amplas, o de contribuir para a modernização do espaço urbano da cidade, sua implantação correspondia à área de expansão urbana do entorno da Lagoa próximo aos núcleos residenciais de várias categorias². O terreno escolhido foi entregue pela Prefeitura à Interventoria Estadual que conduziu os recursos federais para a construção.

As primeiras fontes pesquisadas davam conta de tratar-se de obra idealizada pelo arquiteto Clodoaldo Gouveia, arquiteto-chefe do setor técnico da DVOP. Visando dirimir as dúvidas procedeu-se a pesquisa nos arquivos do Jornal A União, publicação oficial do Governo do Estado, no período de 1943 e 1948. Dessa forma foi possível mapear todo o desenrolar do processo de idealização e construção do Mercado Central. De fato o projeto não coube a Clodoaldo Gouveia, mas foi idealizado pelo prefeito Francisco Cícero de Melo Filho, e projetado pelo engenheiro-urbanista pernambucano Antonio Baltar³.

A implantação proposta por Baltar reflete a sua formação modernista. Abandonando o tradicional partido pavilhonar do mercado, concebeu uma implantação descentralizada com cinco edifícios

² A CONSTRUÇÃO do Mercado Central de João Pessoa, Jornal A União, 13 de setembro de 1943.

³ Formado em 1938 pela Escola de Engenharia do Recife, Baltar trabalhou no Departamento de Arquitetura e Urbanismo sendo profundamente influenciado pelo arquiteto Luiz Nunes, coordenador do órgão. A elaboração de projetos de habitação popular além de bairros jardins na capital pernambucana levaram naturalmente o engenheiro a desenvolver o interesse pelo urbanismo. Desde 1941 Baltar lecionava no curso de arquitetura da Escola de Belas Artes do Recife dedicando-se às cadeiras de desenho, urbanismo e teoria. Em 1951 sua tese Diretrizes para um plano regional para o Recife tornou-se um referencial para o planejamento urbano da capital.

dispersos no amplo terreno de 3.1 ha. Uma rua interna em forma de Y promovia a ligação entre as partes, cada qual com uma atividade específica. A criação de patamares para receber os edifícios garantiu o mínimo trabalho de cortes e aterros na acidentada topografia do lote, minimizando custos. Assim, em setembro de 1948, a cidade passou a entrar no Mercado Central pela Avenida Dom Pedro II. Lá estava um longo edifício térreo abrigando dezenas de lojas destinadas aos produtos manufaturados e industrializados. No eixo desse bloco comercial, e quebrando a sua excessiva horizontalidade situam-se, no primeiro pavimento, os aposentos destinados à pequena administração do mercado.

Adentrando o mercado, à esquerda em cota mais elevada dois galpões para carnes e derivados. À direita um pouco mais acima o galpão dos cereais e farináceos. Por fim, ao centro, no ponto mais elevado do terreno, o galpão das verduras e frutas. Baltar se utilizando de componentes pré-moldados de concreto armado desenhou um modelo de galpão com dezesseis metros de largura por sessenta metros de comprimento. Seu pé direito duplo, cerca de seis metros, fornece a altura necessária para o conforto dos seus usuários. A exaustão se dá através dos *brises-soleil* horizontais dos *sheds* posicionados na porção superior do prédio. As circulações laterais estão protegidas por marquises em toda a sua extensão. Todos os componentes estruturais da obra foram pensados no sistema pré-moldado racionalizando ao máximo o canteiro, sendo pioneiros na Paraíba. O resultado foi um conjunto muito bem construído, com materiais de qualidade e que vem se guardando apesar dos quase sessenta anos de parca manutenção.



Figura 4 - Uma rua em forma de Y liga os cinco galpões. Os espaços internos passariam a receber mais feirantes com o correr dos anos. Foto do dia da inauguração, 06/03/1948.

O estabelecimento do caos

Ao longo de quase seis décadas de funcionamento o equipamento nunca perdeu o *status* de principal mercado da cidade, mas a má administração contribuiu para um gradativo e crescente processo de deterioração. A ausência de gerenciamento favoreceu a ocupação desordenada das suas dependências. Os espaços originalmente destinados ao funcionamento da feira-livre em barracas padronizadas foram sendo ocupados indiscriminadamente por barracas fixas de materiais e dimensões variadas, desfigurando por completo o projeto inicial. O colapso foi se instalando ao ponto de a infra-estrutura ser atingida por ligações clandestinas. Parte dos galpões ora sofreu demolições, ora ganhou acréscimos. Alvenarias se ergueram em locais impróprios fagocitando silenciosamente cada metro quadrado destinado ao público.

A omissão do poder público contribuiu para constituição de um quadro extremamente problemático. O mercado foi invadido por usos incompatíveis e estranhos à sua função precípua de abastecimento, tais como borracharia, serralharia, consertos mecânicos, além de atividades claramente ilícitas, como jogatina, prostituição e tráfico de drogas. A exploração imprópria do espaço público refletiu-se na alteração da modulação dos boxes destinados a comercialização por alguns permissionários que constituíram áreas agigantadas, passando a lucrar com a sublocação indevida destas e não mais com a comercialização de gêneros alimentícios.



Figura 5 - A ocupação densa, a redução dos passeios públicos e desfiguração dos antigos galpões só fizeram se intensificar, levando a prefeitura municipal a desconsiderar todo o conjunto deixando sua administração fragilizada e sem promover qualquer manutenção na sua infra-estrutura.

Até o início da década de 1970 com sua população triplicada, a cidade contava somente com o Mercado Central e as feiras livres tradicionais de bairros que aconteciam em dias alternados durante a semana para suprir suas demandas de abastecimento. Com a fama de repositório social, o mercado vai gradativamente perdendo a sua identidade e passando a se tornar um

problema urbano, ao ponto de a própria municipalidade contratar um estudo do arquiteto-urbanista Jaime Lerner em 1977, transformando o Mercado Central em terminal de integração de passageiros. Com a saída do então prefeito Hermano Almeida em 1978, a nova gestão engaveta a proposta sem promover qualquer ação na área.



Figura 6 - O estudo de Lerner previa a demolição parcial de três dos cinco galpões para abrigar o percurso das linhas locais, em vermelho. As linhas expressas, em lilás, funcionariam em mão dupla parando na Avenida Dom Pedro II. As áreas internas ocupadas informalmente seriam destinadas a estacionamentos para servir à área central.

Por quase trinta anos a municipalidade se eximiu de qualquer intervenção de maior vulto no Mercado Central reforçando o processo de privatização informal de sua área. A falta de fiscalização, de definição de papéis por parte do poder público e dos permissionários favoreceu a troca de favores políticos por áreas anteriormente destinadas ao uso comum. As imagens do conjunto durante a década de 1980 revelam de modo agudo esse processo.



Figura 7 – Construções desse porte passaram a contornar os limites do mercado. Essa imagem da Avenida Princesa Izabel, no lado leste, mostra também a ocupação da rua interna com veículos.

Em 2002 a municipalidade elabora proposta de intervenção para a área, entendendo que o melhor caminho seria a demolição do complexo. Tirando partido da diferença de nível de oito metros entre as Avenidas Almeida Barreto e Dom Pedro II, os arquitetos utilizaram todo o lote elaborando um estudo que previa a construção de duas grandes lajes destinadas a um estacionamento. No piso mais elevado, nivelado com a via dos fundos, a Almeida Barreto, estaria o mercado.

Desconsiderando o que representou para a memória urbana e arquitetônica da cidade – o conjunto foi a primeira obra em concreto pré-moldado do Estado – a proposta desconsiderava também a situação dos comerciantes que seriam desalojados durante a sua execução. O arranjo dispunha de ruas internas que geravam uma malha ortogonal coberta por uma série de pequenos arcos metálicos. O projeto não foi levado adiante, provavelmente pelo seu alto orçamento, a dificuldade de sua operacionalização e a impopularidade junto à população.



Figura 8 – A ocupação intensa do lote geraria um edifício garagem para 2000 veículos provocando um impacto viário na já congestionada área central.

A estratégia de intervenção: estabelecendo um diálogo entre o novo e o antigo

Dois fatores nortearam as primeiras decisões, o respeito ao conjunto arquitetônico original e a necessidade de executar a obra sem paralisar o funcionamento do Mercado. A implantação em blocos dispersos e setorizados por atividades presentes no projeto original foram princípios adotados também na nova proposta. Dessa forma, foi possível planejar a intervenção em etapas, minimizando os transtornos da obra.

O plano geral de intervenção definiu a inserção das novas edificações nos espaços existentes entre os galpões, reunindo as atividades afins, buscando abrigar ordenadamente todos os comerciantes devidamente cadastrados e que desenvolvessem atividades compatíveis com a finalidade de um mercado público.

Além do respeito às pré-existências, a proposta de requalificação buscou adotar uma linguagem plástica atual, marcando com clareza os limites temporais do passado e do presente, buscando uma convivência harmoniosa entre ambos. Foi adotado como sistema construtivo estrutura pré-fabricada em aço anti-corrosivo, que além de imprimir contemporaneidade às novas edificações, proporciona maior rapidez e limpeza na execução dos trabalhos.

Mantida a lógica do projeto original – setorização das atividades e implantação em blocos dispersos – outras preocupações se somaram à proposta de requalificação: a adaptação das instalações às normas de acessibilidade, o gerenciamento e destinação dos resíduos sólidos, a adequação dos edifícios antigos às exigências da vigilância sanitária, o planejamento da circulação no entorno, o disciplinamento da carga e descarga, a provisão de estacionamento, a

implantação de nova rede de abastecimento d'água, saneamento e drenagem e instalações elétricas e telefônicas em todo o Mercado.

O sítio apresenta configuração topográfica em acentuado declive – 8,00 m de diferença entre as avenidas Pedro II e Almeida Barreto – para assegurar a mobilidade em toda a sua extensão foram propostos patamares transversais interligados por rampas, cujas cotas foram estabelecidas em função da situação dos edifícios antigos. O gabarito das novas edificações foi definido buscando não ocultar os galpões modernistas.

O resgate do Mercado Central é um trabalho de alta complexidade para o poder público porque envolve operações distintas e simultâneas – construir novas edificações e restaurar os edifícios antigos. A compreensão do valor patrimonial do conjunto original funciona como balizador das decisões projetuais. Essa dimensão do valor simbólico e arquitetônico tem sido compartilhada junto aos comerciantes e outros setores da administração municipal que participam deste esforço em parceria com Secretaria de Planejamento do Município.



Figura 9 – Implantação geral: Proposta de requalificação do Mercado Central

Os números do mercado representam um desafio para o projeto. Abrigar adequadamente cerca de 1.000 comerciantes. Segundo os dados cadastrais, a maior parte dos comerciantes de hortifrutigranjeiro ocupava desordenadamente as vias internas do Mercado Central. A obra em curso propõe o seu ordenamento em pavilhões – que ao contrário dos galpões existentes são cobertos, mas abertos. A idéia é criar um grande abrigo, porém guardando algumas semelhanças com a organização espacial das feiras-livres.

A primeira etapa transcorreu com bastante urgência em virtude do estado de emergência decretado pela municipalidade. O canteiro de obras foi instalado no espaço entre o Galpão 1 e o Galpão 5 (Ver figura 9). A antiga Quadra G do Mercado Central – conhecida como C.T.I – foi apontada pelos comerciantes como o local adequado para o início dos trabalhos por concentrar atividades incompatíveis e bastante problemáticas – jogo clandestino, moradia irregular, depósitos ociosos, pontos de prostituição, tráfico de drogas entre outros. A proposta de intervenção foi construída de forma compartilhada com os comerciantes que apresentaram sugestões e contribuíram para o seu enriquecimento.



Figura 10 – Vista geral da antiga Quadra G



Figura 11 – Demolição da antiga Quadra G

A demolição da Quadra G simbolizou o início de uma nova etapa para o mercado. No lugar do incompreensível amontoado de boxes foi edificado o Pavilhão 01 destinado à venda de frutas e verduras. Partindo da dimensão do perfil metálico utilizado, 12 metros, concebeu-se um edifício com 24,00 m de largura por 96,00 m de comprimento. Com uma cobertura em duas águas, o novo pavilhão busca um diálogo com as marquises do antigo conjunto quando arremata suas laterais com um amplo e plano beiral como mostra a figura 12.



Figura 12 – Maquete eletrônica Pavilhão 1



Figura 13 – Pavilhão 1 concluído

Assim, a modulação interna de 12,00 m gerou boxes de tamanhos diferenciados proporcionais às áreas anteriormente ocupadas pelos comerciantes. Definiu-se que o menor box teria 3,00 m² e o maior 12,00 m². Dessa forma coibiu-se a prática nefasta dos depósitos, revertendo as antigas áreas privatizadas para abrigar os espaços expositivos e de venda. O prédio passou a receber 184 comerciantes de frutas e verduras, tendo sido inaugurado em dezembro de 2006.

O Pavilhão 2, inaugurado no início do mês de agosto, na ocasião da comemoração dos 422 anos da cidade, segue a mesma tipologia do primeiro, porém com menor comprimento. Abriga 115 boxes destinados à venda de raízes, frutas e verduras.



Figura 14 – Maquete eletrônica, ao fundo o Pavilhão 2



Figura 15 – Pavilhão 2 concluído

Aproveitando a diferença de cota entre a rua de acesso na face posterior do mercado e a cota de piso do Pavilhão 2, será implantado um terceiro pavilhão contando com dois pisos. Acomodará o restante da demanda do seguimento de hortifrutigranjeiro e no piso superior, prestadores de serviços diversificados. A coberta neste caso será plana, mantendo-se a estrutura em perfil “I” e pilar em forma de “V”, comum às novas edificações.

O projeto incorpora ao programa de necessidades um espaço característico dos centros comerciais contemporâneos, a praça de alimentação. Visando atender o grande número de permissionários que trabalham com este seguimento foram proposta duas praças, a primeira será implantada na área do entorno do Galpão 4, distando 4,00 m de todo o seu perímetro com coberta plana em forma elíptica. Abrigará 52 boxes para restaurantes e lanchonetes e 40 boxes de serviços diversificados.



Figura 16 – Proposta da Praça de Alimentação 1

A segunda praça de alimentação, bem menor, será implantada no espaço entre o Galpão 1, o da entrada principal e o Galpão 2 (ver figura 9). Contará com 38 lanchonetes e 07 boxes para comercialização de vasos cerâmicos que tradicionalmente acontece neste setor do mercado. Complementam o conjunto de novos edifícios dois blocos de serviços e um Centro de Inclusão Digital.

Os cinco galpões do conjunto original encontram-se bastante deteriorados em virtude dos acréscimos desordenados. Com exceção da marquise da fachada principal, voltada para a Avenida Pedro II, todas as demais foram ocupadas e convertidas em cobertas de boxes que foram sendo improvisados ao longo do perímetro dos galpões, dificultando a leitura de sua configuração e a percepção dos seus limites.

De maneira geral todos apresentam alterações significativas do espaço interno, problemas com instalações prediais, necessitando de substituição do telhado, dos fechamentos em *brise-soliel*, do piso e dos revestimentos, além da adequação às normas sanitárias.

Com a conclusão dos dois primeiros pavilhões e a acomodação de um número significativo de comerciantes, a próxima etapa dos trabalhos prevê o início das obras de recuperação dos antigos edifícios. O galpão 1, que compreende o acesso principal do Mercado Central e o Galpão 5 serão os primeiros beneficiados.

Apesar do desgaste sofrido, ambos preservam as atividades originalmente definidas. O primeiro concentra lojas de produtos industrializados e no pavimento superior a administração do mercado. O segundo compreende o galpão dos cereais. O poder municipal, de forma consensual, buscou combater distorções e alterações da modulação original dos edifícios, resgatou boxes ociosos e espaços super dimensionados. O pavimento superior, além da administração contará também com um pequeno auditório.



Figuras 17/18 – Vistas externa e interna do acesso principal do Mercado Central em maio de 2006

Os galpões 2 e 3, destinados à venda de carnes e derivados estão bastante desfigurados. Em virtude da quantidade de permissionários do setor, sofreu acréscimos de alvenaria e tem seu entorno completamente ocupados por boxes adicionais. Para reestruturar o segmento será

necessário recuperar a modulação dos boxes originais, o que viabilizará acomodar um número maior de comerciantes e construir um pequeno e alongado bloco no espaço disponível entre os dois edifícios.

O galpão 4 apresentava um quadro peculiar, metade de seu espaço encontrava-se sub-utilizado e no controle de um único permissionário. A administração retomou a área que tem acomodado os comerciantes deslocados para execução da obra. Com a requalificação passará a abrigar os comerciantes do segmento de vestuário, calçados, presentes e miudezas em geral.



Figuras 19/20 – Vistas externa e interna do Galpão 4 do Mercado Central em maio de 2006

Com a demolição dos acréscimos, a recuperação dos edifícios e a liberação das áreas de entorno será possível o redescobrimto do conjunto antigo que há anos é sufocado e obscurecido com o caos espacial então instalado. A implantação de nova pavimentação, a inserção do paisagismo e iluminação das áreas públicas complementam o conjunto de proposições para promover o resgate do equipamento e irão colaborar para a valorização do conjunto. O intuito é transformar o mercado em um espaço atraente e de fácil fruição.



Figuras 21/22 – Maquete eletrônica: Vistas do conjunto do Mercado Central

Os primeiros resultados e as expectativas para o futuro

Transcorridos quase dezoito meses de trabalhos, entre diagnóstico, concepção, execução e acompanhamento, e considerando a conclusão de dois novos pavilhões, é indiscutível a mudança de ares no Mercado Central. As novas instalações promoveram o aumento do fluxo de

consumidores e o conseqüente aumento das vendas, oferecendo mais conforto, resgatando a confiabilidade em relação à qualidade dos produtos aliados aos preços competitivos.

Um trabalho que segue paralelo à obra é a capacitação dos comerciantes promovida pela Secretaria do Desenvolvimento Sustentável da Produção. Uma série de cursos que vão desde a simples alfabetização, até técnicas de separação dos resíduos, gestão de pequenos negócios e segurança alimentar representa a estratégia adotada pela municipalidade para garantir a autonomia dos comerciantes.

O projeto de requalificação enseja proporcionar uma mudança de paradigmas dentro e fora das fronteiras do mercado, a proposta do município é a de instituir a gestão compartilhada do equipamento, com deveres e direitos claramente estabelecidos. A recuperação das instalações físicas é o primeiro passo no sentido de viabilizar o resgate do conjunto em sua dimensão mais ampla, para que o comerciante, o cidadão e o visitante vivenciem o mesmo prazer e possam adentrar seus espaços e experimentar os aromas, degustar os sabores e apreciar o passear pelas ruas do mercado e poder suprir necessidades não apenas materiais.

Referências Bibliográficas

- A CONSTRUÇÃO do Mercado Central de João Pessoa. *A UNIÃO*, 12 SET. 1943
- AGUIAR, Wellington e MELLO, José Octávio de Arruda. *Uma cidade de quatro séculos: evolução e roteiro*. 2 ed. João Pessoa: FUNCEP, 1989.
- ALMEIDA, José Américo. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa: SEC/ A UNIÃO, 1980.
- ARGAN, Giulio C. *Arte Moderna: do Iluminismo aos movimentos contemporâneos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- AS OBRAS de embelezamento da Capital. *A União*, 28 de abr. de 1938.
- A URBANIZAÇÃO de João Pessoa, por Josa Magalhães. *A UNIÃO*, 15 mar. 1932.
- AYRES, Aramis Alves (coord.) *João Pessoa: a cidade, o rio e o mar*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1991.
- BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Saneamento de Paraíba do Norte*, in *Obras Completas*, tomo V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.
- CAVALCANTI, Lauro. *Moderno e brasileiro: A história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006
- CAVLCANTI, L. e LAGO, A.C. *Ainda moderno? Arquitetura brasileira contemporânea*. São Paulo: Vitruvius, 2005. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq066/arq066_00.asp Acesso em 29 de abril de 2007.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades. Uma antologia*. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- CINCO anos de governo: reportagem das festas do quinto aniversário do governo Argemiro de Figueiredo e uma síntese das suas impressionantes realizações sociais e econômicas. João Pessoa: Departamento Estadual de Estatística, 1940.
- COMISSÃO do plano da cidade. *A União*, 18. maio 1932.
- COUTINHO, Marco Antonio Farias. *Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da avenida Epitácio Pessoa*. João Pessoa: UFPB, 2004. (Dissertação de Mestrado).
- CRUZ, João Claudino de Oliveira. *Melhoramentos da Capital da Parahyba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 7, 1932.
- DEÁK, C. e SCHIFFER, S.R. (orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999.

- EXPOSIÇÃO dirigida ao exmo. sr. Presidente da República, referente ao período administrativo decorrido de junho de 1932 a dezembro de 1934. Administração do Interventor Gratuliano de Brito. João Pessoa: Imprensa Official, 1935.
- FREYRE, Gilberto. *A physionomia das novas cidades*. Revista Era Nova, 1 abri. 1925. nº 75.
- JARDIM, Vicente Gomes. *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 2, 1910 – p.85-111 e Vol. 3, 1911 – p.83-111.
- KOURY, Mauro G. P. *Provar o espaço: fotografia e cidade através das lentes e das crônicas de Walfredo Rodriguez*. Caxambu: XIX ANPOCS. 1995
- LE CORBUSIER. *Planejamento Urbano*. São Paulo. Perspectiva, 1971.
- LEME, Maria Cristina da Silva (coord) *Urbanismo no Brasil –1895 –1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- LUBAMBO, Catia Wanderley. *O bairro do Recife no início do século: uma experiência de modernização urbana*. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo –UFPE, 1988. (Dissertação de Mestrado).
- MENEZES, José Luiz Mota. *Algumas notas a respeito da evolução urbana de João Pessoa*. Recife: Pool Editorial, 1985.
- MINDLIN, H. e CAVALCANTI, L. *Arquitetura Moderna no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: IPHAN; Aeroplano, 1999.
- MINISTÉRIO dos Transportes; GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento Transportes; EBTU – Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos. *Estudo de transportes urbanos de João Pessoa, recomendações para implantação imediata – 1983*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1983.
- O PRIMEIRO aniversário da administração Oswaldo Trigueiro. *A UNIÃO*, 06 mar. 1948.
- O QUE será de futuro a cidade de João Pessoa. *A União*, 02 out. 1932.
- PARAÍBA. *Realizações do governo Argemiro de Figueiredo*. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade, 1938.
- PARAÍBA. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba. Dr. Solon Barbosa de Lucena, 1923*. Parahyba: Imprensa Official, 1923.
- PINTO, Irineu Ferreira. *Datas e Notas para a História da Parahyba*. João Pessoa: editora Universitária – UFPB, 1977.
- PLANO de desenvolvimento systematico desta capital e da Villa de Cabedello. *A União*, 04 fev. 1932.
- PONTUAL, Virgínia. *Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativas do Recife das Décadas de 1930 a 1950*. Recife. Editora da UFPE, 2001.
- RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade*. 2 ed. João Pessoa: Editora A União, 1994.
- SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. Editora HUCITEC, São Paulo. 1993.
- STUCKERT FILHO, Gilberto Lira. *Parahyba Capital em Fotos: nas lentes da família Stuckert há mais de um século fotografando esta cidade*. João Pessoa: F&A Gráfica e Editora, 2003.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil, 1900 – 1990*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1999.
- TERCEIRO NETO, Dorgival. *Paraíba de ontem, evocações de hoje*. João Pessoa: Gráfica Santa Marta, 1999.
- TRAJANO FILHO, Francisco Sales. *Vanguarda e esquecimento: a arquitetura de Clodoaldo Gouveia*. João Pessoa: UFPB, (Monografia de graduação)
- TRAJANO FILHO, Francisco Sales. *D.V.O.P.: Arquitetura Moderna, Estado e Modernização (Paraíba, Década de 1930)*. São Carlos: EESUSP, 2003 (Dissertação de Mestrado).
- URBANIZAÇÃO de João Pessoa e Cabedello: a exposição do esboço elaborado pelo urbanista Nestor de Figueiredo perante a comissão encarregada de colaborar no plano. *A União*, 10 mar. 1932.
- VIDAL, Wynna. *Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940*. João Pessoa: UFPB, 2004. (Dissertação de Mestrado).